

DIRETTIVA 2003/26/CE DELLA COMMISSIONE**del 3 aprile 2003****che adegua al progresso tecnico la direttiva 2000/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativamente ai limitatori di velocità e alle emissioni di gas di scarico dei veicoli commerciali****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la direttiva 2000/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 giugno 2000, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nella Comunità ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 8,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2000/30/CE istituisce un quadro giuridico che disciplina l'ispezione su strada dei veicoli commerciali di trasporto passeggeri e di trasporto merci e obbliga gli Stati membri a completare il programma di revisione annuale con controlli effettuati senza preavviso, da effettuarsi su un campione rappresentativo del parco di veicoli commerciali circolante ogni anno sulle strade.
- (2) Nel settore del controllo tecnico dei veicoli si applicano la direttiva 96/96/CE del Consiglio, del 20 dicembre 1996, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi ⁽²⁾, modificata da ultimo dalla direttiva 2001/11/CE della Commissione ⁽³⁾, che disciplina l'ispezione periodica dei veicoli, e dalla direttiva 2000/30/CE, che si applica ai controlli su strada delle condizioni dei veicoli commerciali pesanti. Entrambe le direttive utilizzano lo stesso comitato e la stessa procedura per gli adattamenti tecnici.
- (3) La direttiva 96/96/CE è stata modificata con la fissazione di limiti più severi per le emissioni di alcune categorie di veicoli a motore e con l'introduzione di controlli del funzionamento dei limitatori di velocità dei veicoli commerciali pesanti. Per ragioni di coerenza con la suddetta direttiva è necessario adeguare anche la direttiva 2000/30/CE inserendo le nuove disposizioni tecniche, e cioè estendendo i controlli su strada anche ai sistemi di monitoraggio OBD (on-board diagnostics) e ai limitatori di velocità. Inoltre occorre aggiornare la direttiva 2000/30/CE (oltre alla direttiva 96/96/CE) inserendovi i limiti modificati delle emissioni relativi ad alcune categorie di veicoli a motore.

- (4) Le disposizioni della presente direttiva sono conformi al parere del comitato per l'adattamento al progresso tecnico istituito dall'articolo 8 della direttiva 96/96/CE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Gli allegati I e II della direttiva 2000/30/CE sono modificati nel modo indicato nell'allegato della presente direttiva.

Articolo 2

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro e non oltre il 1° gennaio 2004. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

*Articolo 3*La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.*Articolo 4*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il 3 aprile 2003.

Per la Commissione
Loyola DE PALACIO
Vicepresidente

⁽¹⁾ GU L 203 del 10.8.2000, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 46 del 17.2.1997, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 48 del 17.2.2001, pag. 20.

ALLEGATO

Gli allegati I e II della direttiva 2000/30/CE sono modificati nel modo seguente:

1) All'allegato I, punto 10, la lettera k) è modificata nel modo seguente:

«k) limitatore di velocità (montaggio e funzionamento)»

2) L'allegato II è modificato nel modo seguente:

— Il punto 2 è modificato nel modo seguente:

«2. **Condizioni specifiche concernenti le emissioni di gas di scarico**

2.1. *Veicoli con motore ad accensione comandata (benzina)*

a) Se le emissioni non sono controllate da un sistema perfezionato di controllo delle emissioni quale un convertitore catalitico a tre vie con regolazione a sonda lambda:

- 1) esame visivo dell'impianto di scarico per accertare che è completo, che si trova in condizioni soddisfacenti e che non vi sono fughe;
- 2) esame visivo del dispositivo di controllo delle emissioni installato dal costruttore, per accertare che è completo, che si trova in condizioni soddisfacenti e che non vi sono fughe.

Dopo un congruo periodo di condizionamento del motore (tenendo conto delle raccomandazioni del costruttore), occorre effettuare la misurazione della concentrazione di monossido di carbonio (CO) nei gas di scarico con motore al minimo (motore disinnestato).

Il tenore massimo ammissibile di CO nei gas di scarico è quello dichiarato dal costruttore del veicolo. Se il dato non è disponibile o se le autorità competenti degli Stati membri decidono di non servirsene come valore di riferimento, il tenore massimo ammissibile di CO non deve superare i valori seguenti:

- i) 4,5 % per i veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta tra la data a partire dalla quale gli Stati membri hanno stabilito che tali veicoli devono essere conformi alla direttiva 70/220/CEE del Consiglio (*) e il 1° ottobre 1986;
 - ii) 3,5 % per i veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo il 1° ottobre 1986.
- b) Se le emissioni di gas di scarico sono controllate da un sistema perfezionato di controllo quale un convertitore catalitico a tre vie con regolazione a sonda lambda:
- 1) esame visivo dell'impianto di scarico per accertare che è completo, che si trova in condizioni soddisfacenti e che non vi sono fughe;
 - 2) esame visivo del dispositivo di controllo delle emissioni installato dal costruttore, per accertare che è completo, che si trova in condizioni soddisfacenti e che non vi sono fughe;
 - 3) determinazione dell'efficienza del sistema di controllo delle emissioni del veicolo mediante misurazione del valore lambda e del tenore di CO nel gas di scarico in base alla sezione 4 o alle procedure proposte dal costruttore e approvate all'atto dell'omologazione. Per ciascuna delle prove, il veicolo sarà sottoposto a un periodo di condizionamento del motore conformemente alle raccomandazioni del costruttore del veicolo.
 - 4) Emissioni all'uscita del tubo di scarico — valori limite.

Il tenore massimo ammissibile di CO nei gas di scarico è quello dichiarato dal costruttore del veicolo. Se il dato non è disponibile, il tenore massimo ammissibile di CO non deve superare i valori seguenti:

- i) Misurazione con motore al minimo:

il tenore massimo ammissibile di CO nei gas di scarico non deve essere superiore a 0,5 % vol. e, per i veicoli omologati secondo i valori limite di cui alla riga A o alla riga B della tabella della sezione 5.3.1.4. dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/CE (***) o modifiche seguenti, il tenore massimo ammissibile di CO nei gas di scarico non deve essere superiore a 0,3 % vol. Qualora non sia possibile l'identificazione ai sensi della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/CE, ai veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo il 1° luglio 2002 si applica quanto previsto sopra.
- ii) Misurazione con motore al minimo accelerato, ad una velocità del motore (disinnestato) di almeno 2 000 giri/min⁻¹:

tenore di CO: non superiore a 0,3 % vol. e, per i veicoli omologati secondo i valori limite di cui alla riga A o alla riga B della tabella della sezione 5.3.1.4. dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/CE o modifiche seguenti, il tenore massimo ammissibile di CO nei gas di scarico non deve essere superiore a 0,2 % vol. Qualora non sia possibile l'identificazione ai sensi della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/CE, ai veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo il 1° luglio 2002 si applica quanto previsto sopra.

Lambda: $1 \pm 0,03$ o secondo le specifiche del costruttore.
- iii) Per i veicoli a motore muniti di sistema diagnostico di bordo in conformità della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/CE e modifiche seguenti, gli Stati membri possono, in alternativa al metodo precisato al punto i), stabilire il funzionamento corretto del sistema di emissioni attraverso la lettura adeguata del dispositivo OBD e la verifica simultanea del funzionamento corretto del sistema OBD.

2.2. Veicoli con motore ad accensione per compressione (Diesel)

- a) La misurazione dell'opacità dei gas di scarico viene effettuata in libera accelerazione (motore disinnescato, ovvero il motore viene accelerato dal regime minimo al regime massimo), con cambio in folle e frizione innestata.
- b) Condizionamento del veicolo:
- 1) I veicoli possono essere sottoposti a prova senza condizionamento anche se, per questioni di sicurezza, è necessario verificare che il motore sia caldo e in condizioni meccaniche soddisfacenti.
 - 2) Fatta eccezione per quanto disposto alla successiva lettera d), punto 5, la prova non può essere considerata negativa se il veicolo non è stato condizionato conformemente alle prescrizioni che seguono:
 - i) il motore deve aver pienamente raggiunto la temperatura di esercizio; ad esempio, la temperatura dell'olio motore, rilevata con una sonda nell'alloggiamento dell'asta di misurazione del livello dell'olio, deve essere di almeno 80 °C, o corrispondere alla normale temperatura di esercizio, se essa è inferiore, o ancora la temperatura del blocco motore, misurata mediante il livello delle radiazioni infrarossi, deve essere almeno equivalente. Se, per la configurazione del veicolo, questo tipo di misurazione non è realizzabile, la normale temperatura di esercizio del motore può essere ottenuta in altro modo, ad esempio azionando la ventola di raffreddamento del motore;
 - ii) l'impianto di scarico deve essere spurgato mediante almeno tre cicli di accelerazione libera o con un metodo equivalente.
- c) Procedura di prova:
- 1) esame visivo del dispositivo di controllo delle emissioni installato dal costruttore, per accertare che è completo, che si trova in condizioni soddisfacenti e che non vi sono fughe;
 - 2) il motore, e gli eventuali turbocompressori, devono essere al minimo prima di iniziare ciascun ciclo di accelerazione libera. Nel caso di veicoli pesanti a motore diesel, ciò implica un intervallo di dieci secondi dopo aver rilasciato l'acceleratore;
 - 3) per iniziare ciascun ciclo di accelerazione libera, il pedale dell'acceleratore deve essere azionato a fondo, velocemente e regolarmente (ovvero, in meno di un secondo), ma non bruscamente, in modo da ottenere l'erogazione massima dalla pompa di iniezione;
 - 4) durante ciascun ciclo di accelerazione libera, prima di rilasciare il comando dell'acceleratore, il motore deve raggiungere il regime massimo o, nel caso dei veicoli con trasmissione automatica, il regime specificato dal costruttore o ancora, se tale dato non è disponibile, i 2/3 del regime massimo. Ciò può essere verificato ad esempio controllando il regime del motore o lasciando trascorrere un intervallo di tempo sufficiente tra l'azionamento e il rilascio dell'acceleratore; per i veicoli delle categorie 1 e 2 dell'allegato I, tale intervallo deve essere di almeno 2 secondi.
- d) Valori limite
- 1) Il livello di concentrazione non dovrà essere superiore a quello registrato sulla piastrina conformemente alla direttiva 72/306/CEE del Consiglio (***)
 - 2) Se il dato non è disponibile o se le autorità competenti degli Stati membri decidono di non servirsene come valore di riferimento, il livello di concentrazione non dovrà essere superiore a quello dichiarato dal costruttore o ai valori limite del coefficiente di assorbimento, che sono i seguenti:
Coefficiente di assorbimento massimo per:
 - motori diesel ad aspirazione naturale: 2,5 m⁻¹
 - motori diesel a turbocompressione: 3,0 m⁻¹
 - si applica un limite di 1,5 m⁻¹ ai seguenti veicoli, omologati secondo i valori limite che appaiono:
 - a) nella riga B della tabella della sezione 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/CE (veicoli commerciali leggeri Diesel-Euro4);
 - b) nella riga B1 delle tabelle della sezione 6.2.1 dell'allegato I della direttiva 88/77/CEE, modificata dalla direttiva 1999/96/CE (veicoli commerciali pesanti Diesel-Euro4);
 - c) nella riga B2 delle tabelle della sezione 6.2.1 dell'allegato I della direttiva 88/77/CEE, modificata dalla direttiva 1999/96/CE (veicoli commerciali pesanti Diesel-Euro5);
 - d) nella riga C delle tabelle della sezione 6.2.1 dell'allegato I della direttiva 88/77/CEE, modificata dalla direttiva 1999/96/CE (veicoli commerciali pesanti-EEV, veicolo a impatto ambientale minimo)
- o i valori limite delle modifiche seguenti della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/CE, o i valori limite delle modifiche seguenti della direttiva 88/77/CEE, modificata dalla direttiva 1999/96/CE, oppure valori equivalenti in caso di impiego di un tipo di apparecchiatura diversa da quella utilizzata per l'omologazione CE.
- Qualora non sia possibile l'identificazione ai sensi della sezione 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/CE, o ai sensi della sezione 6.2.1 dell'allegato I della direttiva 88/77/CEE, modificata dalla direttiva 1999/96/CE, ai veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo il 1° luglio 2008 si applica quanto previsto sopra.

- 3) Questi requisiti non si applicano ai veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta anteriormente al 1° gennaio 1980.
- 4) Si considera che i veicoli non abbiano superato la prova solo se la media aritmetica dei valori registrati in almeno gli ultimi tre cicli di accelerazione libera è superiore al valore limite. Ciò può essere calcolato ignorando i valori che si discostano fortemente dalla media registrata o i risultati di un qualsiasi altro calcolo statistico che tenga conto della dispersione delle misurazioni. Gli Stati membri possono limitare il numero massimo dei cicli di prova.
- 5) Al fine di evitare prove inutili, in deroga alle prescrizioni del punto 2.2, lettera d), punto 4, gli Stati membri possono concludere che un veicolo non ha superato la prova se i valori registrati sono considerevolmente superiori ai valori limite dopo meno di tre cicli di accelerazione libera o dopo i cicli di spurgo (o metodo equivalente) previsti al punto 2.2, lettera b), punto 2 ii). Sempre al fine di evitare prove inutili, in deroga alle prescrizioni del punto 2.2, lettera d), punto 4, gli Stati membri possono concludere che un veicolo ha superato la prova se i valori registrati sono considerevolmente inferiori ai valori limite dopo meno di tre cicli di accelerazione libera o dopo i cicli di spurgo (o metodo equivalente) previsti al punto 2.2, lettera b), punto 2 ii).

2.3. *Apparecchiatura di controllo*

Ai fini del controllo delle emissioni dei veicoli sono utilizzate apparecchiature atte a stabilire con precisione che siano stati rispettati i valori limite prescritti o indicati dal costruttore.

(*) GU L 76 del 9.3.1970, pag. 1.

(**) GU L 350 del 28.12.1998, pag. 1.

(***) GU L 190 del 20.8.1972, pag. 1.»

— È aggiunto il seguente punto 3:

«3. **Condizioni specifiche concernenti i limitatori di velocità:**

- ove possibile, controllare che il limitatore di velocità sia stato installato conformemente alla direttiva 92/6/CEE del Consiglio (*):
- controllare l'integrità della targhetta del limitatore di velocità,
- ove praticabile, controllare che i sigilli del limitatore di velocità ed altri eventuali sistemi di protezione non siano stati indebitamente manomessi,
- ove possibile, controllare che il limitatore di velocità impedisca ai veicoli indicati agli articoli 2 e 3 della direttiva 92/6/CEE di superare i valori previsti.

(*) GU L 57 del 2.3.1992, pag. 27.»
