

Gazzetta ufficiale

delle Comunità europee

ISSN 0378-7028

L 350

41° anno

28 dicembre 1998

Edizione
in lingua italiana

Legislazione

Sommario

I Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità

- ★ Direttiva 98/69/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 1998, relativa alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni dei veicoli a motore e recante modificazione della direttiva 70/220/CEE del Consiglio 1
Dichiarazioni della Commissione 57
Dichiarazione del Parlamento europeo e del Consiglio 57
- ★ Direttiva 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 1998, relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel e recante modificazione della direttiva 93/12/CEE del Consiglio 58
Dichiarazioni della Commissione 68

Prezzo: 19,50 ECU

IT

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola ed hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.

Spedizione in abbonamento postale gruppo I / 70 % — Milano.

I

(Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità)

DIRETTIVA 98/69/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 13 ottobre 1998

relativa alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni dei veicoli a motore e recante modificazione della direttiva 70/220/CEE del Consiglio

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 100 A,

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 189 B del trattato ⁽³⁾, e visto il progetto comune approvato il 29 giugno 1998 dal comitato di conciliazione,

- (1) considerando che occorrerebbe adottare misure nell'ambito del mercato interno;
- (2) considerando che il primo programma di azione della Comunità europea in materia di protezione dell'ambiente ⁽⁴⁾, approvato dal Consiglio il 22 novembre 1973, invita a tener conto dei più recenti progressi scientifici nella lotta contro l'inquina-

mento atmosferico provocato dai gas emessi dai veicoli a motore e ad adeguare in tal senso le direttive già adottate; che il quinto programma d'azione, la cui impostazione generale è stata approvata dal Consiglio nella risoluzione del 1° febbraio 1993 ⁽⁵⁾, prevede che vengano compiuti ulteriori sforzi per ridurre significativamente il livello attuale delle emissioni inquinanti dei veicoli a motore; che il quinto programma fissa inoltre obiettivi di riduzione delle emissioni per diversi agenti inquinanti, restando inteso che vanno limitate le emissioni provenienti da fonti sia fisse che mobili;

- (3) considerando che la direttiva 70/220/CEE del Consiglio ⁽⁶⁾ fissa i valori limite per le emissioni di ossido di carbonio e di idrocarburi incombusti prodotti dai motori dei suddetti veicoli; che tali valori limite sono stati ridotti una prima volta dalla direttiva 74/290/CEE del Consiglio ⁽⁷⁾ e integrati, conformemente alla direttiva 77/102/CEE della Commissione ⁽⁸⁾, con i valori limite per le emissioni ammissibili di ossidi di azoto; che i valori limite per questi tre tipi di inquinanti sono stati successivamente ridotti dalle direttive 78/665/CEE ⁽⁹⁾ della Commissione, 83/351/CEE ⁽¹⁰⁾ e 88/76/CEE del Consiglio ⁽¹¹⁾; che la direttiva 88/436/CEE del Consiglio ⁽¹²⁾ ha introdotto valori limite per le emissioni di particelle inquinanti prodotte

⁽¹⁾ GU C 77 dell'11.3.1997, pag. 8 e
GU C 106 del 4.4.1997, pag. 6.

⁽²⁾ GU C 206 del 7.7.1997, pag. 113.

⁽³⁾ Pareri del Parlamento europeo del 10 aprile 1997 e del 18 febbraio 1998 (GU C 132 del 28.4. 1997, pag. 170 e GU C 80 del 16.3.1998, pag. 101), posizioni comuni del Consiglio del 7 ottobre 1997 e del 23 marzo 1998 (GU C 351 del 19.11.1997, pag. 13 e GU C 161 del 27.5.1998, pag. 45) e decisioni del Parlamento europeo, seconda lettura, del 30 aprile 1998 (GU C 152 del 18.5.1998, pag. 41) e terza lettura, del 15 settembre 1998 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Decisione del Consiglio del 17 settembre 1998.

⁽⁴⁾ GU C 112 del 20.12.1973, pag. 1.

⁽⁵⁾ GU C 138 del 17.5.1993, pag. 1.

⁽⁶⁾ GU L 76 del 6.4.1970, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 96/69/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 282 dell'1.11.1996, pag. 64).

⁽⁷⁾ GU L 159 del 15.6.1974, pag. 61.

⁽⁸⁾ GU L 32 del 3.2.1977, pag. 32.

⁽⁹⁾ GU L 223 del 14.8.1978, pag. 48.

⁽¹⁰⁾ GU L 197 del 20.7.1983, pag. 1.

⁽¹¹⁾ GU L 36 del 9.2.1988, pag. 1.

⁽¹²⁾ GU L 214 del 6.8.1988, pag. 1.

dai motori diesel e che la direttiva 89/458/CEE ⁽¹⁾ ha prescritto norme europee più severe per le emissioni di gas inquinanti dei veicoli a motore di cilindrata inferiore a 1 400 cm³; che l'applicazione di queste norme è stata estesa a tutte le autovetture indipendentemente dalla loro cilindrata sulla base di un procedimento di prova europeo perfezionato comprendente un ciclo di guida extraurbano; che la direttiva 91/441/CEE del Consiglio ⁽²⁾ ha introdotto prescrizioni relative alle emissioni di vapori e alla durata delle emissioni riferite ai componenti dei veicoli, nonché norme più severe sul particolare prodotto dai veicoli muniti di motori diesel; che la direttiva 94/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾ ha introdotto valori limite più restrittivi per tutti gli inquinanti e un nuovo metodo di controllo della conformità della produzione; che alle autovetture destinate a trasportare più di sei occupanti o aventi una massa massima superiore a 2 500 kg, ai veicoli commerciali leggeri e ai fuoristrada, rientranti nel campo di applicazione della direttiva 70/220/CEE e che finora hanno beneficiato di norme meno severe, sono state applicate norme altrettanto rigorose di quelle applicate alle autovetture ai sensi delle direttive 93/59/CEE del Consiglio ⁽⁴⁾ e 96/69/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾, tenendo conto delle caratteristiche specifiche di detti veicoli;

- (4) considerando che occorrerebbe compiere un ulteriore sforzo per promuovere la commercializzazione di veicoli più rispettosi dell'ambiente; che nel settore del trasporto pubblico e collettivo di persone e nella distribuzione delle merci nelle aree urbane è opportuno che ci si prefigga di raggiungere una quota maggiore di veicoli più rispettosi dell'ambiente;
- (5) considerando che l'articolo 4 della direttiva 94/12/CE dispone che la Commissione proponga norme da applicare a decorrere dall'anno 2000, seguendo un nuovo approccio articolato, basato su una valutazione globale costo/efficacia di tutte le misure volte a ridurre l'inquinamento provocato dal traffico stradale; che la proposta dovrebbe comprendere, oltre a norme più restrittive sulle emissioni delle autovetture, misure complementari, come il miglioramento della qualità del carburante e un rafforzamento del programma di ispezione e manutenzione del parco automobilistico; che la proposta dovrebbe essere basata sulla fissazione di criteri di qualità dell'aria e dei relativi obiettivi di riduzione delle emissioni e su una valutazione

costo/efficacia di ciascun pacchetto di misure, tenendo conto del potenziale contributo di altre misure come la gestione del traffico, il potenziamento del trasporto pubblico urbano, le nuove tecnologie di propulsione o l'utilizzo di carburanti alternativi; che, data l'urgenza degli interventi UE per limitare le emissioni inquinanti degli autoveicoli, le proposte in esame dovrebbero inoltre essere basate sulle migliori tecnologie antinquinamento disponibili, presenti o future, in grado di promuovere la sostituzione dei veicoli a motore inquinanti;

- (6) considerando che è opportuna l'elaborazione in tempi brevi di un quadro adeguato per accelerare l'introduzione nel mercato di veicoli con tecnologie di propulsione innovative e di veicoli utilizzando combustibili alternativi a ridotto impatto ambientale; che l'introduzione di veicoli a combustibili alternativi può realizzare un notevole miglioramento della qualità dell'aria delle città;
- (7) considerando che per contribuire a risolvere il problema dell'inquinamento atmosferico è necessario intervenire con una strategia globale che integri gli aspetti tecnologici, gestionali e fiscali per lo sviluppo di una mobilità sostenibile, tenendo conto delle caratteristiche specifiche delle diverse aree urbane europee;
- (8) considerando che la Commissione ha realizzato un programma europeo sulla qualità dell'aria, sulle emissioni provocate dal traffico stradale e sulle tecnologie dei combustibili e dei motori (il programma Auto/Oil) per soddisfare i requisiti posti dall'articolo 4 della direttiva 94/12/CE; che la Commissione ha attuato il progetto APHEA che quantifica i costi esterni dell'inquinamento atmosferico provocato dagli autoveicoli in ragione dello 0,4 % del PIL dell'Unione e che ulteriori valutazioni stimano che i costi esterni siano pari al 3 % del PIL; che la Commissione ha attuato il piano d'azione «auto del domani», che mira a contribuire a promuovere la produzione dell'auto del futuro che sarà pulita, sicura, performante sotto l'aspetto energetico e «intelligente»; che tale piano d'azione attua gli interventi comunitari di promozione della ricerca e dello sviluppo nel campo dell'auto pulita e che gli interventi R&S effettuati nel quadro del piano d'azione «auto del domani» o la competitività comunitaria in materia di R&S auto non dovrebbero essere compromessi; che le industrie petrolifere e dell'automobile europee hanno realizzato il programma europeo sulle emissioni, il combustibile e la tecnologia del motore (EPEFE) per verificare il contributo che può essere apportato sia dai futuri veicoli sia dal combustibile che li ali-

⁽¹⁾ GU L 226 del 3.8.1989, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 242 del 30.8.1991, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 100 del 19.4.1994, pag. 42.

⁽⁴⁾ GU L 186 del 28.7.1993, pag. 21.

⁽⁵⁾ GU L 282 dell'1.11.1996, pag. 64.

menta; che i programmi Auto/Oil ed EPEFE hanno lo scopo di assicurare che le proposte di direttive sulle emissioni inquinanti si ispirino alle soluzioni più vantaggiose sia per i consumatori che per l'economia; che è diventata urgente la necessità di un intervento dell'Unione in vista delle fasi 2000 e 2005; che risulta ormai chiara la necessità che uno studio costo/efficacia realizzato nell'ambito del programma Auto/Oil ha evidenziato che è necessario un ulteriore miglioramento nella tecnologia delle emissioni delle autovetture per conseguire nell'anno 2010 un livello di qualità dell'aria quale è prefigurato nella comunicazione della Commissione sul programma Auto/Oil;

(9) considerando che è importante tener conto di fattori come le dislocazioni dovute a evoluzioni nella concorrenza, la reale ripartizione dei costi fra le industrie partecipanti ai fini di una riduzione annuale delle emissioni, i costi evitati altrove attraverso investimenti in un determinato settore e la diminuzione degli oneri economici;

(10) considerando che il miglioramento delle prescrizioni relative alle autovetture nuove e ai veicoli commerciali leggeri contenute nella direttiva 70/220/CEE è parte di una coerente strategia comunitaria globale che prevede inoltre, a decorrere dall'anno 2000, una revisione delle norme relative ai veicoli commerciali leggeri e ai veicoli pesanti, un miglioramento dei combustibili e una verifica più accurata delle emissioni dei veicoli in circolazione; che tali misure devono essere affiancate da altre misure, economicamente efficaci, adottate a livello locale per rispettare i criteri di qualità dell'aria nelle zone maggiormente inquinate;

(11) considerando che la direttiva 70/220/CEE è una delle direttive particolari previste dal procedimento di omologazione istituito dalla direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi ⁽¹⁾; che l'obiettivo di ridurre il livello delle emissioni inquinanti dei veicoli a motore non può essere realizzato in modo soddisfacente dai singoli Stati membri e può, di conseguenza, essere meglio realizzato mediante il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico prodotto dai veicoli a motore;

(12) considerando che la riduzione dei valori limite della prova di tipo I, applicabile a decorrere dall'anno 2000 (corrispondente a una diminuzione del 40 % degli ossidi di azoto, del 40 % degli idrocarburi totali e del 30 % dell'ossido di carbonio per quanto riguarda le autovetture a benzina, ad una diminuzione del 20 % degli ossidi di azoto, del 20 % per il valore combinato degli idrocarburi e degli ossidi di azoto, del 40 % dell'ossido di carbonio e del 35 % del particolato per quanto riguarda le autovetture con motore diesel ad iniezione indiretta, ad una diminuzione del 40 % degli ossidi di azoto, del 40 % per il valore combinato degli idrocarburi e degli ossidi di azoto, del 40 % dell'ossido di carbonio e del 50 % del particolato per quanto riguarda le autovetture con motore diesel ad iniezione diretta ed una diminuzione del 20 % degli ossidi di azoto, del 65 % degli idrocarburi, del 40 % dell'ossido di carbonio e del 35 % del particolato per quanto riguarda i veicoli commerciali leggeri con i motore diesel, è considerata una misura fondamentale per ottenere a medio termine una qualità dell'aria sufficiente; che queste riduzioni sono state applicate agli idrocarburi e agli ossidi di azoto assumendo che gli ossidi di azoto rappresentino rispettivamente il 45 % e l'80 % della massa combinata dei valori registrati nelle autovetture a benzina/diesel conformi alla direttiva 94/12/CE ed alla direttiva 96/69/CE rispettivamente; che attualmente vengono di norma fissati valori limite distinti per i veicoli a benzina per controllare le emissioni dei due tipi di sostanze inquinanti; che un valore limite combinato è mantenuto per i veicoli a motore diesel, per i quali sono state fissate norme più restrittive per la Fase 2000 al fine di stimolare la messa a punto di nuovi motori; che tali riduzioni terranno conto degli effetti sulle emissioni reali di una modifica del ciclo di prova intesa a rappresentare meglio le emissioni dopo una partenza a freddo («soppressione del periodo di 40 s»);

(13) considerando che la direttiva 96/44/CE ⁽²⁾ della Commissione equipara le condizioni per la prova previste dalla direttiva 70/220/CEE e quelle della direttiva 80/1268/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1980, relativa alle emissioni di biossido di carbonio ed al consumo di carburante dei veicoli a motore ⁽³⁾, in particolare per quanto riguarda il rapporto fra massa di riferimento del veicolo e l'equivalente di inerzia da utilizzare; che è ormai opportuno equiparare le definizioni della massa di riferimento dei veicoli della categoria N₁ delle classi I, II e III a quelle della direttiva 96/44/CE;

⁽¹⁾ GU L 42 del 23.2.1970, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 96/27/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 169 dell'8.7.1996, pag. 1).

⁽²⁾ GU L 210 del 20.8.1996, pag. 25.

⁽³⁾ GU L 375 del 31.12.1980, pag. 36. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 93/116/CE della Commissione (GU L 329 del 30.12. 1993, pag. 39).

- (14) considerando che dovrebbero essere introdotte nuove disposizioni sui sistemi diagnostici di bordo (OBD) al fine di consentire un'individuazione immediata di un guasto dei dispositivi antinquinamento dei veicoli e, conseguentemente, di migliorare in modo significativo il mantenimento delle caratteristiche iniziali delle emissioni nei veicoli in circolazione mediante controlli periodici o stradali; che tuttavia i sistemi OBD si trovano in una fase meno avanzata per i veicoli con motore diesel e non possono essere montati su tutti questi ultimi veicoli prima del 2005; che l'installazione di un sistema di misurazione di bordo (OBM) o di altri sistemi per individuare eventuali disfunzioni attraverso la misurazione dei singoli componenti delle sostanze tossiche delle emissioni è consentita purché sia mantenuta l'integrità del sistema OBD; che, per far sì che gli Stati membri si accertino del fatto che il proprietario del veicolo rispetti l'obbligo di ripararlo in caso di guasto del dispositivo antinquinamento, occorre registrare la distanza percorsa dal momento in cui il guasto si manifesta; che i sistemi diagnostici di bordo devono consentire un accesso non limitato e regolamentato; che i produttori di autoveicoli devono fornire le informazioni necessarie per la diagnosi, la manutenzione e la riparazione degli autoveicoli; che l'accesso e le informazioni di cui sopra sono necessari per assicurare che gli autoveicoli possano essere esaminati, sottoposti a manutenzione e riparati ovunque nell'Unione europea e che la concorrenza sul mercato dei pezzi di ricambio e delle riparazioni non venga falsata a detrimento dei fabbricanti di pezzi di ricambio, dei commercianti all'ingrosso indipendenti di pezzi di ricambio, delle officine di riparazione indipendenti e dei consumatori; che i fabbricanti di pezzi di ricambio o di accessori hanno l'obbligo di adeguare i loro prodotti al sistema diagnostico di bordo in questione, affinché sia possibile un funzionamento esente da guasti e il consumatore sia garantito contro eventuali disfunzioni;
- (15) considerando che la prova di tipo IV, che consente di determinare le emissioni per evaporazione dai veicoli con motore ad accensione comandata, può essere perfezionata per rappresentare meglio le emissioni per evaporazione come pure il livello delle tecniche di misurazione;
- (16) considerando che per adeguare il comportamento dei dispositivi antinquinamento dei veicoli con motore ad accensione comandata alle condizioni reali della prassi corrente dovrebbe essere introdotto un nuovo test per la misurazione delle emissioni a basse temperature;
- (17) considerando che le caratteristiche dei combustibili di riferimento utilizzati per le prove di emissione dovrebbero riflettere l'evoluzione delle specifiche dei combustibili commercializzati che saranno disponibili conformemente alle norme sulla qualità della benzina e del combustibile diesel;
- (18) considerando che è stato elaborato un nuovo metodo per verificare la conformità della produzione mediante controllo dei veicoli in circolazione, il quale costituisce una misura di accompagnamento economicamente efficace ed è incluso nella direttiva sulle emissioni con l'obiettivo di una sua applicazione nel 2001;
- (19) considerando che la circolazione dei veicoli obsoleti, che inquinano molto più dei veicoli attualmente commercializzati, costituisce una fonte importante di inquinamento da traffico stradale; che dovrebbero essere ricercate misure che promuovano un rinnovo accelerato del parco automobilistico con autoveicoli a minore impatto ambientale;
- (20) considerando che si dovrebbe consentire agli Stati membri di accelerare l'immissione sul mercato di veicoli che soddisfino i requisiti adottati a livello comunitario, mediante incentivi fiscali che debbono essere conformi alle disposizioni del trattato e rispondere a talune condizioni intese ad evitare distorsioni nel mercato interno; che le disposizioni della presente direttiva non pregiudicano il diritto degli Stati membri di includere le emissioni di inquinanti e di altre sostanze nella base di calcolo delle tasse di circolazione dei veicoli a motore;
- (21) considerando che per lo sviluppo armonioso del mercato interno e per la protezione degli interessi dei consumatori sono necessarie prospettive vincolanti a lunga scadenza; che pertanto è necessario introdurre un approccio in due fasi con valori limite obbligatori applicabili a decorrere dal 2000 e dal 2005, al fine di incoraggiare l'introduzione anticipata di veicoli muniti dei dispositivi antinquinamento più avanzati;
- (22) considerando che la Commissione sorveglia gli sviluppi tecnologici volti a ridurre le emissioni e propone, se necessario, un adeguamento della presente direttiva; che, per chiarire le questioni ancora aperte, la Commissione sta svolgendo progetti di ricerca i cui risultati confluiranno in una proposta per una futura legislazione da introdursi dopo il 2005;

- (23) considerando che gli Stati membri sono tenuti ad adottare misure che promuovano il montaggio su autoveicoli vecchi di impianti e componenti in grado di ridurre le emissioni;
- (24) considerando che gli Stati membri possono adottare misure che promuovano un rinnovo accelerato del parco automobilistico con autoveicoli dalle emissioni ridotte;
- (25) considerando che l'articolo 5 della direttiva 70/220/CEE stabilisce che le modifiche che sono necessarie per adeguare al progresso tecnico le prescrizioni degli allegati sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 13 della direttiva 70/156/CEE; che nel frattempo la direttiva è stata integrata da numerosi altri allegati e si ritiene essenziale che tutti gli allegati della direttiva 70/220/CEE possano essere adeguati al progresso tecnico secondo la suddetta procedura;
- (26) considerando che il 20 dicembre 1994 ⁽¹⁾ è stato concluso un *modus vivendi* tra il Parlamento europeo il Consiglio e la Commissione relativo alle misure di esecuzione degli atti adottati secondo la procedura di cui all'articolo 189 B del trattato; che tale *modus vivendi* si applica, fra l'altro, alle misure adottate ai sensi dell'articolo 13 della direttiva 70/156/CEE;
- (27) considerando che è necessario modificare di conseguenza la direttiva 70/220/CEE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 70/220/CEE è modificata come segue:

- 1) All'articolo 5 la dizione «allegati I-VII» è sostituita dalla dizione «allegati da I a XI».
- 2) Gli allegati sono modificati ai sensi dell'allegato della presente direttiva.

Articolo 2

1. Fatte salve le disposizioni dell'articolo 7, con effetto da nove mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva, gli Stati membri non possono, per motivi concernenti l'inquinamento atmosferico da emissioni da veicoli a motore:

- rifiutare l'omologazione CE di cui all'articolo 4, paragrafo 1 della direttiva 70/156/CEE, o
- rifiutare l'omologazione di portata nazionale, o

- rifiutare l'immatricolazione e vietare la vendita o la messa in circolazione di veicoli ai sensi dell'articolo 7 della direttiva 70/156/CEE,

se detti veicoli osservano le prescrizioni della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla presente direttiva.

2. Fatte salve le disposizioni dell'articolo 7, a decorrere dal 1° gennaio 2000, per i veicoli della categoria M, quali definiti nell'allegato II, sezione A, della direttiva 70/156/CEE — ad eccezione dei veicoli aventi una massa massima superiore a 2 500 kg —, e per i veicoli della categoria N₁, classe I e, a decorrere dal 1° gennaio 2001, per i veicoli della categoria N₁, classi II e III, quali definiti nella tabella di cui al punto 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE, e per i veicoli della categoria M aventi una massa massima superiore a 2 500 kg, gli Stati membri non possono più concedere:

- l'omologazione CE ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 70/156/CEE, o
- l'omologazione nazionale, a meno che siano fatte valere le disposizioni dell'articolo 8, paragrafo 2 della direttiva 70/156/CEE,

ai nuovi tipi di veicoli, per motivi riguardanti l'inquinamento atmosferico dovuto alle emissioni, se essi non soddisfano le disposizioni della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla presente direttiva. Per quanto riguarda la prova di tipo I, si devono utilizzare i valori limite indicati al rigo A della tabella di cui al punto 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE.

3. A decorrere dal 1° gennaio 2001, per i veicoli della categoria M — ad eccezione dei veicoli aventi una massa massima superiore a 2 500 kg —, e per i veicoli della categoria N₁, classe I, e, a decorrere dal 1° gennaio 2002, per i veicoli della categoria N₁, classi II e III, quali definiti nella tabella di cui ai punti 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE, e per i veicoli della categoria M aventi una massa massima superiore a 2 500 kg, gli Stati membri devono:

- considerare che i certificati di conformità che accompagnano i veicoli nuovi ai sensi della direttiva 70/156/CEE non sono più validi agli effetti dell'articolo 7, paragrafo 1, della medesima direttiva, e
- rifiutare l'immatricolazione, la vendita o l'entrata in circolazione di veicoli nuovi che non siano accompagnati da un certificato valido di conformità ai sensi della direttiva 70/156/CEE, a meno che siano fatte valere le disposizioni dell'articolo 8, paragrafo 2, della medesima,

⁽¹⁾ GU C 102 del 4.4. 1996, pag. 1.

per motivi riguardanti l'inquinamento atmosferico dovuto alle emissioni, se tali veicoli non soddisfano le disposizioni della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla presente direttiva.

Per quanto riguarda la prova di tipo I, si devono utilizzare i valori limite elencati al rigo A della tabella di cui al punto 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE.

4. Fatte salve le disposizioni dell'articolo 7, a decorrere dal 1° gennaio 2005, per i veicoli della categoria M, quali definiti nell'allegato II, sezione A, della direttiva 70/156/CEE — ad eccezione dei veicoli aventi una massa massima superiore a 2 500 kg —, e per i veicoli della categoria N₁, classe I e, a decorrere dal 1° gennaio 2006, per i veicoli della categoria N₁, classi II e III, quali definiti nella tabella di cui al punto 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE, e per i veicoli della categoria M aventi una massa massima superiore a 2 500 kg, gli Stati membri non possono più concedere:

- l'omologazione CE ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 70/156/CEE, o
- l'omologazione nazionale, a meno che siano fatte valere le disposizioni dell'articolo 8, paragrafo 2 della direttiva 70/156/CEE,

ai nuovi tipi di veicoli, per motivi riguardanti l'inquinamento atmosferico dovuto alle emissioni se essi non soddisfano le disposizioni della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla presente direttiva.

Per quanto riguarda la prova di tipo I, si devono utilizzare i valori limite indicati al rigo B della tabella di cui al punto 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE.

5. A decorrere dal 1° gennaio 2006, per i veicoli della categoria M — ad eccezione dei veicoli aventi una massa massima superiore a 2 500 kg e per i veicoli della categoria N₁ classe I, e, a decorrere dal 1° gennaio 2007, per i veicoli della categoria N₁ classi II e III, quali definiti nella tabella di cui al punto 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE, e per i veicoli della categoria M aventi una massa massima superiore a 2 500 kg, gli Stati membri devono:

- non considerare più validi i certificati di conformità rilasciati per i nuovi autoveicoli ai sensi della direttiva 70/156/CEE secondo il disposto dell'articolo 7, paragrafo 1, della direttiva stessa, e
- rifiutare l'immatricolazione, la vendita e la messa in circolazione di nuovi autoveicoli non muniti di un certificato valido di conformità ai sensi della direttiva 70/156/CEE, a meno che siano fatte valere le disposizioni di cui all'articolo 8, paragrafo 2 della medesima, per motivi riguardanti l'inquinamento atmosferico dovuto alle emissioni, se tali veicoli non soddisfano le disposizioni della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla presente direttiva.

Per quanto riguarda la prova di tipo I si devono utilizzare i valori limite indicati al rigo B della tabella di cui al punto 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE.

6. Fino al 1° gennaio 2003 i veicoli della categoria M₁, muniti di motore ad accensione spontanea aventi una massa massima superiore a 2 000 kg:

- che sono destinati a trasportare più di sei occupanti, compreso il conducente,
- che sono fuoristrada, quali definiti all'allegato II della direttiva 70/156/CEE,

saranno considerati, ai fini dei paragrafi 2 e 3, veicoli della categoria N₁.

7. Gli Stati membri devono:

- non considerare più validi i certificati di conformità dei veicoli omologati ai sensi della nota (1), modificata dalle note (2) e (3), della tabella di cui al punto 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE, inserita dalla direttiva 96/69/CE, e
- rifiutare l'immatricolazione, la vendita e la messa in circolazione dei veicoli nuovi,
 - a) a decorrere dal 1° gennaio 2001, per i veicoli della categoria M₁ e della classe I della categoria N₁, tranne per i veicoli destinati a trasportare più di sei passeggeri, compreso il conducente, e i veicoli aventi una massa massima superiore a 2 500 kg, e
 - b) a decorrere dal 1° gennaio 2002, per i veicoli delle classi II e III della categoria N₁, i veicoli destinati a trasportare più di sei occupanti, compreso il conducente, e i veicoli aventi una massa massima superiore a 2 500 kg.

8. Fino alle date di cui ai paragrafi 2 e 3, l'omologazione può essere concessa e le verifiche sulla conformità della produzione sono effettuate in applicazione della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 96/69/CE.

Articolo 3

1. Non oltre il 31 dicembre 1999, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una propo-

sta che confermi o integri la presente direttiva. Le misure contenute nella proposta hanno effetto dal 1° gennaio 2005. La proposta riguarda:

- i valori limite per la partenza a freddo in ambiente a bassa temperatura (266 K) (-7°C) per i veicoli della categoria N_1 , classi II e III;
- disposizioni comunitarie relative a controlli tecnici migliorati;
- i valori limite soglia per i sistemi OBD per i veicoli delle categorie M_1 e N_1 per gli anni 2005/6;
- l'esame dei test del tipo V, compresa la possibilità di sopprimerli.

2. Dopo il 31 dicembre 1999 la Commissione presenta ulteriori proposte legislative, che entreranno in vigore dopo il 2005, riguardanti:

- la modifica dei requisiti di durata, compresa l'estensione del test di durata oltre gli 80 000 km;
- standard qualitativi del carburante, in particolare tenendo conto della tecnologia dei veicoli;
- il contributo delle possibili misure, comprese quelle relative ai carburanti e ai veicoli, al raggiungimento degli obiettivi a più lungo termine della Comunità per la qualità dell'aria, tenendo conto degli sviluppi tecnologici e dei risultati delle nuove ricerche in settori attinenti all'inquinamento atmosferico, compresi gli effetti del particolato sulla salute umana;
- il potenziale di riduzione delle emissioni dei veicoli offerto da misure di livello locale e la praticabilità delle stesse; in tale contesto deve essere valutato il contributo delle misure relative ai trasporti e ad altre politiche come la gestione del traffico, i trasporti pubblici urbani, migliori controlli e manutenzione e i piani di demolizione dei veicoli obsoleti;
- la situazione particolare di un parco chiuso di autoveicoli vincolati ed il potenziale di riduzione delle emissioni connesso con l'uso di carburanti aventi specifiche ecologiche molto rigorose da parte di tale parco autoveicoli;
- il potenziale di riduzione delle emissioni che si otterrebbe fissando le specifiche ecologiche dei carburanti da impiegare nei trattori agricoli secondo quanto previsto dalla direttiva 74/150/CEE e nei motori a combustione interna destinati all'installazione su macchine mobili non stradali secondo quanto previsto dalla direttiva 97/68/CE;
- requisiti per il funzionamento di un sistema di misurazione di bordo (OBM).

3. Tutte le proposte tengono conto delle seguenti considerazioni di fondo:

- valutazione dell'impatto delle disposizioni della presente direttiva quanto al loro contributo alla qualità dell'aria, esame della fattibilità tecnica e del rapporto costo-efficacia, compresa una valutazione dei benefici e della disponibilità di tecnologie più avanzate;
- compatibilità con il conseguimento di altri obiettivi comunitari, ad esempio quelli relativi al conseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria e di altri obiettivi connessi quali l'acidificazione e l'eutrofizzazione e la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra;
- le emissioni nocive inquinanti nella Comunità provenienti dai settori dei trasporti e da altre fonti nonché una stima nel contributo che le misure in atto, previste e potenziali, di riduzione delle emissioni provenienti da tutte le fonti potrebbero apportare per migliorare la qualità dell'aria;
- alle emissioni dei motori a benzina ad iniezione diretta, comprese le emissioni di particolato;
- agli sviluppi nei dispositivi antinquinamento dei gas di scarico a pieno carico;
- lo sviluppo di carburanti alternativi e di nuove tecnologie di propulsione;
- il progresso verso la disponibilità industriale di sistemi chiave di post-trattamento quali i catalizzatori DeNO_x e sifoni, nonché la possibilità, sotto il profilo tecnico, di rispettare la data di attuazione per i motori ad accensione spontanea;
- i miglioramenti delle procedure di prova per il particolato di piccole dimensioni;
- le tecnologie di raffinazione e la situazione dell'approvvigionamento nonché le qualità di petrolio greggio ottenibili nella Comunità;
- il contributo che misure fiscali selettive e differenziate potrebbero apportare alla riduzione delle emissioni dei veicoli senza però ripercuotersi negativamente sul funzionamento del mercato interno, tenendo conto degli effetti dell'erosione degli introiti per i paesi vicini.

Articolo 4

1. Entro il 1° gennaio 2000, la Commissione presenterà al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulla creazione di un formato elettronico standard per le informazioni di riparazione, tenuto conto delle relative norme internazionali.

Entro il 30 giugno 2002 la Commissione presenterà al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'ulteriore sviluppo dei sistemi diagnostici di bordo (OBD) in cui si esprimerà sulla necessità di ampliare tali sistemi nonché i requisiti per l'introduzione di un sistema di misurazione di bordo (OBM). Sulla base di tale relazione, la Commissione presenterà una proposta di misure che entreranno in vigore entro il 1° gennaio 2005 e includeranno specifiche tecniche e relativi allegati al fine di prevedere l'omologazione di sistemi di misurazione di bordo che garantiscano almeno livelli di controllo equivalenti a quelli dei sistemi diagnostici di bordo e che siano compatibili con tali sistemi.

La Commissione presenterà al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'estensione dell'OBD ad altri sistemi elettronici di controllo degli autoveicoli riguardanti la sicurezza attiva e passiva, in modo tra l'altro compatibile con i sistemi di controllo delle emissioni.

2. Entro il 1° gennaio 2001 la Commissione adotterà adeguate misure per garantire che i pezzi di ricambio e gli accessori per l'ammodernamento dei veicoli possano essere immessi sul mercato. Dette misure includeranno adeguate procedure di omologazione dei pezzi di ricambio che saranno definite non appena possibile per i componenti di controllo delle emissioni che hanno un'importanza critica per il corretto funzionamento dei sistemi OBD.

3. Entro il 30 giugno 2000 la Commissione adotterà misure atte a garantire che lo sviluppo di pezzi di ricambio e di accessori per l'ammodernamento dei veicoli che hanno un'importanza critica per il corretto funzionamento dei sistemi OBD non sia limitato dalla mancanza delle relative informazioni, a meno che tali informazioni non siano protette da diritti di proprietà intellettuale o non costituiscano un know-how specifico dei costruttori o degli OEM (produttori di apparecchiature originali) che li forniscono: in tal caso le necessarie informazioni tecniche non saranno impropriamente rifiutate.

4. Inoltre la Commissione presenterà, entro il 30 giugno 2000, proposte adeguate volte a garantire che i pezzi di ricambio e gli accessori di ammodernamento dei veicoli siano compatibili tra l'altro con le specifiche del sistema diagnostico di bordo appropriato affinché siano possibili la riparazione, la sostituzione e un funzionamento esente da guasti. A tal fine la procedura di omologazione stabilita nell'allegato della presente direttiva fungerà da base.

Articolo 5

Gli Stati membri possono prevedere incentivi fiscali soltanto per i veicoli a motore di serie conformi alla direttiva 70/220/CEE, modificata dalla presente direttiva. Tali incentivi devono essere conformi alle disposizioni del trattato e soddisfare le seguenti condizioni:

- riguardare tutti i veicoli di serie nuovi messi in vendita sul mercato di uno Stato membro e che siano conformi in anticipo ai valori limite obbligatori di cui al rigo A della tabella di cui al punto 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla presente direttiva, e, in seguito, dal 1° gennaio 2000, i veicoli della categoria M₁ e della categoria N₁ classe I, e, a decorrere dal 1° gennaio 2001, i veicoli della categoria N₁ classi II e III che soddisfino i valori limite di cui al rigo B della tabella;
- cessare al momento dell'applicazione dei valori limite di emissione stabiliti all'articolo 2, paragrafo 3 per i veicoli a motore nuovi o alle date stabilite all'articolo 2, paragrafo 4;
- non superare, per ciascun tipo di veicolo a motore, il costo supplementare delle soluzioni tecniche per garantire il rispetto dei valori stabiliti all'articolo 2, paragrafo 3 o all'articolo 2, paragrafo 5 e del loro montaggio sul veicolo.

La Commissione viene informata tempestivamente dei progetti intesi ad istituire o a modificare gli incentivi di cui al primo comma, in modo da poter presentare le proprie osservazioni.

Gli Stati membri possono introdurre tra l'altro incentivi fiscali o finanziari per l'ammodernamento di autoveicoli in circolazione, onde renderli conformi al disposto della presente direttiva o delle previgenti versioni della direttiva 70/220/CEE, nonché per il ritiro dalla circolazione degli autoveicoli che non sono in grado di rispettarlo.

Articolo 6

All'occorrenza sarà definito successivamente un quadro normativo per l'omologazione di veicoli a combustibili alternativi e di veicoli utilizzando combustibili alternativi.

Articolo 7

La presente direttiva è messa in applicazione contemporaneamente alla direttiva 98/70/CE ⁽¹⁾ e secondo lo stesso calendario di attuazione delle misure ivi specificato.

Articolo 8

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva con effetto da nove mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

⁽¹⁾ Vedi pagina 58 della presente Gazzetta ufficiale.

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 del riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

Articolo 9

La presente direttiva entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Articolo 10

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Lussemburgo, addì 13 ottobre 1998.

Per il Parlamento europeo

Il Presidente

J. M. GIL-ROBLES

Per il Consiglio

Il Presidente

C. EINEM

ALLEGATO

MODIFICHE AGLI ALLEGATI DELLA DIRETTIVA 70/220/CEE

1. L'elenco degli allegati inserito tra gli articoli e l'allegato I è il seguente:

«ELENCO DEGLI ALLEGATI

ALLEGATO I: CAMPO DI APPLICAZIONE, DEFINIZIONI, DOMANDA DI OMOLOGAZIONE CE, RILASCIO DELL'OMOLOGAZIONE CE, PRESCRIZIONI E PROVE, ESTENSIONE DELL'OMOLOGAZIONE CE, CONFORMITÀ DELLA PRODUZIONE E DEI VEICOLI IN CIRCOLAZIONE, DIAGNOSTICA DI BORDO (OBD)

Appendice 1: Verifica della conformità della produzione (1° metodo statistico)

Appendice 2: Verifica della conformità della produzione (2° metodo statistico)

Appendice 3: Controllo della conformità dei veicoli in circolazione

Appendice 4: Procedimento statistico relativo alla prova della conformità dei veicoli in circolazione

ALLEGATO II: SCHEDA INFORMATIVA

Appendice: Informazioni sulle condizioni di prova

ALLEGATO III: PROVA DI TIPO I (Controllo delle emissioni medie dallo scarico dopo una partenza a freddo)

Appendice 1: Ciclo di funzionamento al banco dinamometrico

Appendice 2: Banco dinamometrico a rulli

Appendice 3: Metodo di misurazione su pista. Simulazione sul banco dinamometrico

Appendice 4: Verifica delle inerzie non meccaniche

Appendice 5: Descrizione dei sistemi di prelievo dei gas

Appendice 6: Metodo di taratura dell'apparecchiatura

Appendice 7: Controllo complessivo del sistema

Appendice 8: Calcolo delle emissioni massiche di sostanze inquinanti

ALLEGATO IV: PROVA DI TIPO II (Emissioni di ossido di carbonio con motore al minimo)

ALLEGATO V: PROVA DI TIPO III (Emissioni di gas del basamento)

ALLEGATO VI: PROVA DI TIPO IV (Determinazione delle emissioni per evaporazione da veicoli con accensione comandata)

Appendice 1: Frequenza e metodi di taratura

Appendice 2: Profilo della temperatura ambiente diurna per le prove di emissione

ALLEGATO VII: PROVA DI TIPO VI (Prova delle emissioni medie di ossido di carbonio e idrocarburi a bassa temperatura dallo scarico dopo la partenza a freddo)

ALLEGATO VIII: PROVA DI TIPO V (Prova di invecchiamento per verificare la durata dei dispositivi antinquinamento)

ALLEGATO IX: SPECIFICHE DEI COMBUSTIBILI DI RIFERIMENTO

ALLEGATO X: MODELLO SCHEDA DI OMOLOGAZIONE CE

Appendice: Addendum alla scheda di omologazione CE

ALLEGATO XI: DIAGNOSTICA DI BORDO (OBD) DEI VEICOLI A MOTORE

Appendice 1: Funzionamento dei sistemi di diagnostica di bordo (OBD)

Appendice 2: Caratteristiche essenziali della famiglia di veicoli»

ALLEGATO I

2. Il titolo recita:

«CAMPO DI APPLICAZIONE, DEFINIZIONI, DOMANDA DI OMOLOGAZIONE CE, RILASCIO DELL'OMOLOGAZIONE CE, PRESCRIZIONI E PROVE, ESTENSIONE DELL'OMOLOGAZIONE CE, CONFORMITÀ DELLA PRODUZIONE E DEI VEICOLI IN CIRCOLAZIONE, DIAGNOSTICA DI BORDO (OBD)»

3. Punto 1:

La prima frase recita:

«La presente direttiva si applica

— alle emissioni di gas dallo scarico a temperatura ambiente normale e a temperatura ambiente bassa, alle emissioni per evaporazione, alle emissioni di gas dal basamento, alla durata dei dispositivi antinquinamento e ai sistemi per la diagnostica di bordo (OBD) dei veicoli a motore ad accensione comandata,

nonché

— alle emissioni dallo scarico, alla durata dei dispositivi antinquinamento e ai sistemi diagnostici di bordo (OBD) dei veicoli a motore ad accensione spontanea delle categorie M₁ e N₁ (*),

di cui all'articolo 1 della direttiva 70/220/CEE nella versione modificata della direttiva 83/351/CEE, ad accensione dei veicoli della categoria N₁ per i quali l'omologazione è stata concessa ai sensi della direttiva 88/77/CEE (**).

4. Sono aggiunti i nuovi punti 2.13, 2.14, 2.15 e 2.16 che recitano:

«2.13. Per "OBD" si intende un sistema diagnostico di bordo per il controllo delle emissioni, capace di identificare la zona in cui si è probabilmente verificato un guasto per mezzo di codici di guasto inseriti nella memoria del computer.

2.14. Per "prove di controllo dei veicoli in circolazione" si intendono le prove e la valutazione della conformità effettuate ai sensi del punto 7.1.7 del presente allegato.

2.15. Ai fini di un veicolo da sottoporre a prova per "manutenzione e utilizzazione corrette" si intende che tale veicolo soddisfa i criteri di accettazione di un veicolo selezionato di cui al punto 2 dell'appendice 3 del presente allegato.

2.16. Per "impianto di manipolazione (defeat device)" si intende ogni elemento di progetto che rilevi la temperatura, la velocità del veicolo, il numero di giri del motore, la marcia innestata, la depressione del collettore e ogni altro parametro al fine di attivare, modulare, ritardare o disattivare il funzionamento di una qualsiasi parte del sistema di controllo delle emissioni, che riduce l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni in condizioni che si possono ragionevolmente verificare durante il normale funzionamento e la normale utilizzazione del veicolo. Questo elemento di costruzione può non essere considerato un impianto di manipolazione se:

I. la necessità di un simile impianto è giustificata ai fini della protezione del motore contro danni o incidenti e del funzionamento sicuro del veicolo, oppure

II. l'impianto funziona esclusivamente ove necessario per l'avviamento del motore, oppure

III. le condizioni sono sostanzialmente comprese nelle procedure di prova di tipo I o VI.»

5. I punti da 3 a 3.2.1 recitano:

«3. DOMANDA DI OMOLOGAZIONE CE

3.1. Conformemente all'articolo 3, paragrafo 4 della direttiva 70/156/CEE, la domanda di omologazione CE di un tipo di veicolo per quanto riguarda le emissioni di gas dallo scarico, le emissioni per evaporazione, la durata dei dispositivi antinquinamento e i sistemi diagnostici di bordo (OBD) deve essere presentata dal costruttore.

Se la domanda riguarda un sistema diagnostico di bordo (OBD), si deve seguire la procedura di cui al punto 3 dell'allegato XI.

3.1.1. Se la domanda riguarda un sistema diagnostico di bordo (OBD), essa è corredata delle informazioni supplementari richieste al punto 3.2.12.2.8 dell'allegato II integrate da:

3.1.1.1. una dichiarazione del costruttore che precisi:

(*) Come definito nell'allegato II, parte A della direttiva 70/156/CEE.

(**) GU L 36 del 9.2.1988, pag. 33.

- 3.1.1.1.1. nel caso di veicoli muniti di motori ad accensione comandata, la percentuale di accensioni irregolari sul numero totale di accensioni che può determinare un livello di emissioni superiore ai limiti di cui al punto 3.3.2 dell'allegato XI, se tale percentuale si è verificata fin dall'inizio della prova di tipo I, descritta al punto 5.3.1 dell'allegato III;
- 3.1.1.1.2. nel caso di veicoli muniti di motori ad accensione comandata, la percentuale di accensioni irregolari sul numero totale di accensioni che potrebbe provocare il surriscaldamento, con danni irreversibili, del o dei catalizzatori di scarico;
- 3.1.1.2. informazioni scritte dettagliate che descrivano per esteso le caratteristiche funzionali di utilizzo del sistema OBD, compreso un elenco di tutte le parti principali del sistema di controllo delle emissioni del veicolo, ovvero sensori, attuatori e componenti controllati dal sistema OBD;
- 3.1.1.3. una descrizione della spia di multifunzionamento (MI) utilizzato dal sistema OBD per segnalare al conducente del veicolo la presenza di un guasto;
- 3.1.1.4. il costruttore deve descrivere le disposizioni adottate per evitare la manomissione o la modifica del computer di controllo delle emissioni;
- 3.1.1.5. se del caso, la copia di altre omologazioni comprensive dei dati necessari per consentire l'estensione delle omologazioni;
- 3.1.1.6. se applicabile, precisare i particolari della famiglia di veicoli di cui all'allegato XI, appendice 2.
- 3.1.2. Per quanto riguarda le prove di cui al punto 3 dell'allegato XI, al servizio tecnico responsabile delle prove di omologazione deve essere presentato un veicolo rappresentativo del tipo di veicolo o della famiglia di veicoli muniti del sistema OBD da omologare. Se il servizio tecnico ritiene che il veicolo di cui sopra non rappresenti appieno il tipo o la famiglia di veicoli descritti nell'allegato XI, appendice 2, in alternativa, e se necessario, deve essere presentato alla prova un ulteriore veicolo, ai sensi del punto 3 dell'allegato XI.
- 3.2. Il modello della scheda informativa per quanto riguarda le emissioni di gas dallo scarico, le emissioni per evaporazione, la durata ed il sistema diagnostico di bordo (OBD) figura nell'allegato II.
- 3.2.1. Se del caso, devono essere presentate copie delle altre omologazioni con i dati che consentono l'estensione dell'omologazione e l'individuazione dei fattori di deterioramento.»
6. I punti da 4 a 4.2 recitano:
- «4. RILASCIO DELL'OMOLOGAZIONE CE
- 4.1. Se sono soddisfatti i requisiti del caso, l'omologazione CE viene rilasciata ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 3 della direttiva 70/156/CEE.
- 4.2 Il modello del certificato di omologazione CE per quanto riguarda le emissioni di gas dallo scarico, le emissioni per evaporazione, la durata ed il sistema diagnostico di bordo (OBD) figura nell'allegato X.»
7. Punto 5:
- La nota è sostituita dal testo seguente:
- «Nota:
- Quale alternativa ai requisiti del presente punto, i costruttori di autoveicoli la cui produzione annua a livello mondiale è inferiore a 10 000 unità possono ottenere l'omologazione CE sulla base di corrispondenti requisiti tecnici prescritti:
- nel Codice dei regolamenti della California (California Code of Regulations), titolo 13, sezioni 1960.1(f)(2) o (g)(1) e (g)(2), 1960.1(p) applicabile agli autoveicoli modello 1996 o successivo, 1968.1. 1976 e 1975, applicabile agli autoveicoli modello 1995 o successivo, pubblicato dalla Barclay's Publishing.
- Le autorità di omologazione notificano alla Commissione le circostanze di ciascuna omologazione concessa in base a questa disposizione.»
8. Punto 5.1.1:
- Il secondo comma è sostituito dal seguente:
- «Le misure tecniche adottate dal costruttore devono garantire che le emissioni dallo scarico e le emissioni per evaporazione risultino effettivamente limitate, conformemente alla presente direttiva, per la normale durata di vita del veicolo e in condizioni normali di utilizzazione. Ciò include la sicurezza dei tubi flessibili, dei loro giunti e dei collegamenti, utilizzati nei sistemi di controllo delle emissioni, che devono essere costruiti in modo conforme al progetto originario.

Nel caso delle emissioni dallo scarico, queste disposizioni si ritengono soddisfatte se sono osservate rispettivamente le disposizioni dei punti 5.3.1.4 (omologazione) e 7 (conformità della produzione e conformità dei veicoli in circolazione).

Nel caso delle emissioni per evaporazione, queste disposizioni si ritengono soddisfatte se sono osservate rispettivamente le disposizioni dei punti 5.3.4 (omologazione) e 7 (conformità della produzione).»

Gli ex commi terzo e quarto sono soppressi e sono sostituiti da un nuovo comma che recita:

«È proibito l'impiego di un impianto di manipolazione.»

9. Viene aggiunto il nuovo punto 5.1.3. che recita:

«5.1.3. Devono essere adottate le necessarie disposizioni per impedire emissioni eccessive per evaporazione e la fuoriuscita del combustibile dovute all'assenza del tappo del serbatoio del combustibile. Tale obiettivo può essere conseguito utilizzando:

- un tappo non amovibile con apertura e chiusura automatiche;
- caratteristiche costruttive che permettano di evitare emissioni eccessive per evaporazione qualora manchi il tappo del serbatoio;
- qualsiasi altra disposizione che abbia lo stesso effetto. Un possibile esempio potrebbe essere, fra l'altro, un tappo del serbatoio collegato o incatenato all'autoveicolo o un tappo del serbatoio con apertura azionata dalla stessa chiave di accensione dell'autoveicolo. In questo caso la chiave deve potere essere estratta dal tappo del serbatoio solo in posizione di chiusura.»

10. La figura I.5.2 è sostituita dalla nuova figura che segue:

«Figura I.5.2

Possibilità di omologazione e di estensione

Prove di omologazione	Veicoli con motore ad accensione comandata delle categorie M e N	Veicoli con motore ad accensione spontanea delle categorie M ₁ e N ₁
Tipo I	Sì (massa massima ≤ 3,5 t)	Sì (massa massima ≤ 3,5 t)
Tipo II	Sì	—
Tipo III	Sì	—
Tipo IV	Sì (massa massima ≤ 3,5 t)	—
Tipo V	Sì (massa massima ≤ 3,5 t)	Sì (massa massima ≤ 3,5 t)
Tipo VI	Sì (veicoli della categoria M ₁ e della categoria N ₁ , classe I) ⁽¹⁾	—
Estensione	Punto 6	— Punto 6 — M ₂ e N ₂ con massa di riferimento non superiore a 2 840 kg ⁽¹⁾
Diagnostica di bordo	Sì, a norma del punto 8.1	Sì, a norma del punto 8.2 e 8.3

⁽¹⁾ La Commissione proporrà, quanto prima e, in ogni caso, entro e non oltre il 31 dicembre 1999, dei valori limite per le classi II e III secondo la procedura di cui all'articolo 13 della direttiva 70/156/CEE, che entreranno in vigore entro il 2003.

⁽²⁾ La Commissione esaminerà in modo approfondito la questione dell'estensione delle prove di omologazione ai veicoli delle categorie M₂ e N₂ con massa di riferimento inferiore o pari a 2 840 kg, e presenterà delle proposte entro il 2004, secondo la procedura di cui all'articolo 13 della direttiva 70/156/CEE per le misure da applicare nel 2005.»

11. Punto 5.1:

È aggiunto il nuovo punto 5.1.4 che recita:

«5.1.4. *Disposizioni concernenti la sicurezza del sistema elettronico*

- 5.1.4.1. Ogni veicolo dotato di un computer per il controllo delle emissioni deve possedere caratteristiche tali da evitarne la modificazione, a meno che ciò sia consentito dal costruttore. Il costruttore deve autorizzare modifiche, se esse sono necessarie per la diagnosi, la manutenzione, l'ispezione, l'ammodernamento o la riparazione del veicolo. Tutti i codici di computer riprogrammabili e i parametri operativi devono essere tali da non consentire la manomissione e il computer e le relative istruzioni per la manutenzione devono essere conformi alle disposizioni contenute nella norma ISO DIS 15031-7 (SAE J2186 del settembre 1991). Qualsiasi circuito asportabile di memoria di taratura deve essere rivestito di resina, rinchiuso in un contenitore sigillato o protetto da un algoritmo elettronico e deve poter essere sostituito soltanto a mezzo di procedure o attrezzi appositi.
- 5.1.4.2. I parametri computerizzati di funzionamento del motore devono poter essere sostituiti soltanto a mezzo di procedure o attrezzi appositi (ad es. componenti di computer saldati o rivestiti di resina, o rivestimento sigillato o saldato).
- 5.1.4.3. Nel caso di pompe di iniezione meccanica montate su motori ad accensione spontanea, i costruttori devono adottare tutte le misure adeguate per evitare la manomissione della regolazione della mandata massima di combustibile mentre il veicolo è in circolazione.
- 5.1.4.4. Il costruttore può inoltrare all'autorità di omologazione una domanda di esenzione da una di tali prescrizioni per i veicoli che, verosimilmente, non richiedono tale protezione. I criteri che l'autorità prende in considerazione nel valutare una domanda di esenzione includono (senza peraltro limitarsi ad essi) la disponibilità effettiva delle prestazioni dei circuiti di memoria, la capacità del veicolo di produrre prestazioni elevate e il probabile volume di vendite dello stesso.
- 5.1.4.5. I costruttori che utilizzano sistemi di codifica computerizzati programmabili (ad es. Electrical Erasable Programmable Read-Only Memory, EEPROM -Memoria ROM elettrica, programmabile, cancellabile) devono impedire la riprogrammazione non autorizzata. I costruttori devono adottare strategie sofisticate per prevenire la manomissione, ad esempio la cifratura dei dati, utilizzando metodi per proteggere l'algoritmo di cifratura e funzioni di protezione contro la scrittura che rendono necessario l'accesso elettronico a un computer con sede presso il costruttore. L'autorità può autorizzare metodi equivalenti, qualora essi offrano lo stesso livello di protezione.»

12. I punti 5.2.1 e 5.2.3 sono sostituiti dal testo seguente:

«5.2.1. I veicoli muniti di motore ad accensione comandata devono essere sottoposti alle seguenti prove:

- Tipo I (verifica delle emissioni medie dallo scarico dopo una partenza a freddo)
- Tipo II (emissione di ossido di carbonio al regime minimo)
- Tipo III (emissione di gas dal basamento)
- Tipo IV (emissioni per evaporazione)
- Tipo V (durata dei dispositivi di controllo antinquinamento)
- Tipo VI (verifica delle emissioni medie di ossido di carbonio/idrocarburi dallo scarico a bassa temperatura ambiente dopo una partenza a freddo)
- Prove OBD»

«5.2.3. I veicoli muniti di motore ad accensione spontanea devono essere sottoposti alla seguenti prove:

- Tipo I (verifica delle emissioni medie dallo scarico dopo una partenza a freddo)
- Tipo V (durata dei dispositivi di controllo antinquinamento)
- Prove OBD, se del caso.»

13. Punto 5.3.1.4:

- Dopo il primo capoverso viene inserita la seguente nuova tabella:

			«Massa di riferimento (RW) (kg)	Valori limite								
				Massa di monossido di carbonio (CO)		Massa di idrocarburi (HC)		Massa di ossidi di azoto (NO _x)		Massa combinata di idrocarburi e ossidi di azoto (HC + NO _x)		Massa di particolato ⁽¹⁾ (PM)
				L ₁ (g/km)		L ₂ (g/km)		L ₃ (g/km)		L ₂ + L ₃ (g/km)		L ₄ (g/km)
Categoria		Classe		Benzina	Diesel	Benzina	Diesel	Benzina	Diesel	Benzina	Diesel	Diesel
A (2000)	M ⁽²⁾	—	tutta	2,3	0,64	0,20	—	0,15	0,50	—	0,56	0,05
	N ₁ ⁽³⁾	I	RW ≤ 1305	2,3	0,64	0,20	—	0,15	0,50	—	0,56	0,05
		II	1305 < RW ≤ 1760	4,17	0,80	0,25	—	0,18	0,65	—	0,72	0,07
		III	1760 < RW	5,22	0,95	0,29	—	0,21	0,78	—	0,86	0,10
B (2005)	M ⁽²⁾	—	tutta	1,0	0,50	0,10	—	0,08	0,25	—	0,30	0,025
	N ₁ ⁽³⁾	I	RW ≤ 1305	1,0	0,50	0,10	—	0,08	0,25	—	0,30	0,025
		II	1305 < RW ≤ 1760	1,81	0,63	0,13	—	0,10	0,33	—	0,39	0,04
		III	1760 < RW	2,27	0,74	0,16	—	0,11	0,39	—	0,46	0,06

⁽¹⁾ Per il motori ad accensione spontanea.

⁽²⁾ Eccettuati i veicoli aventi una massa massima superiore a 2 500 kg.

⁽³⁾ Compresi i veicoli di categoria M di cui alla nota (2).»

14. È aggiunto il seguente punto 5.3.5:

- «5.3.5. ⁽¹⁾ Prova di tipo VI (Verifica delle emissioni medie di ossido di carbonio e idrocarburi a bassa temperatura ambiente dallo scarico dopo una partenza a freddo).
- 5.3.5.1. Devono essere sottoposti a tale prova tutti i veicoli della categoria M₁ e della categoria N₁ della classe 1 ⁽²⁾ muniti di motore ad accensione comandata, eccetto i veicoli destinati a trasportare più di sei occupanti ed i veicoli la cui massa massima è superiore a 2 500 kg.
- 5.3.5.1.1. L'autoveicolo deve essere esaminato su un banco dinamometrico che simuli resistenza e inerzia.
- 5.3.5.1.2. La prova consiste nei quattro cicli di prova urbani elementari della parte uno della prova di tipo I. La parte uno è descritta nell'allegato III, appendice 1 e nelle figure III.1.1 e III.1.2 dell'appendice. La prova a bassa temperatura ambiente dura complessivamente 780 secondi; deve essere eseguita senza interruzioni e inizia con l'avviamento del motore.
- 5.3.5.1.3. La prova a bassa temperatura ambiente deve essere eseguita a una temperatura ambiente di 266 K (-7 °C). Prima che la prova venga eseguita, il veicolo deve essere condizionato in modo uniforme per garantire che i risultati della prova siano riproducibili. Il condizionamento e gli altri procedimenti devono essere eseguiti secondo le modalità descritte all'allegato VII.
- 5.3.5.1.4. Durante la prova i gas di scarico vengono diluiti e se ne preleva un campione proporzionale. I gas di scarico del veicolo esaminato vengono diluiti, campionati e analizzati secondo il procedimento descritto nell'allegato VII e si misura il volume complessivo dei gas di scarico diluiti, nonché la quota in essi contenuta di ossido di carbonio e idrocarburi.

⁽¹⁾ Questo punto è applicabile ai nuovi tipi dal 1° gennaio 2002.

⁽²⁾ La Commissione proporrà al più presto, e comunque anteriormente al 31 dicembre 1999, i valori limite per le classi II e III secondo la procedura di cui all'articolo 13 della direttiva 70/156/CEE. Detti valori entreranno in vigore entro il 2003.

- 5.3.5.2. Fatte salve le disposizioni dei punti 5.3.5.2.2 e 5.3.5.3, la prova viene ripetuta tre volte. La massa di ossido di carbonio e idrocarburi così ottenuta deve essere inferiore ai valori limite indicati nella seguente tabella:

Temperatura della prova	Ossido di carbonio L_1 (g/km)	Idrocarburi L_2 (g/km)
266 K (– 7 °C)	15	1,8

- 5.3.5.2.1. Fatte salve le disposizioni del punto 5.3.5.2, non più di uno dei tre risultati ottenuti per ciascun inquinante può superare al massimo del 10 % il valore limite prescritto, a condizione che la media aritmetica dei tre risultati della prova sia inferiore al limite prescritto. Qualora i valori limite prescritti fossero superati per più di un inquinante, è indifferente che tale superamento si verifichi nel corso di una stessa prova o nel corso di prove diverse.
- 5.3.5.2.2. Il numero delle prove prescritte al punto 5.3.5.2, può essere aumentato fino a 10 su richiesta del costruttore, a condizione che la media aritmetica dei primi tre risultati si situi fra il 100 % e il 110 % dei valori limite. In questo caso vale unicamente la condizione che la media aritmetica dei 10 risultati delle prove sia inferiore al valore limite.
- 5.3.5.3. Il numero delle prove di cui al punto 5.3.5.2 può essere ridotto sulla base del disposto dei punti 5.3.5.3.1 e 5.3.5.3.2.
- 5.3.5.3.1. È necessaria un'unica prova se, per tutti gli inquinanti considerati, nella prima prova si ottiene un risultato inferiore o pari a 0,70 L.
- 5.3.5.3.2. Qualora non si raggiunga il risultato previsto dal punto 5.3.5.3.1, sono necessarie soltanto due prove se, per tutti gli inquinanti considerati, il risultato della prima prova è inferiore o pari a 0,85 L, la somma dei primi due risultati è inferiore o pari a 1,70 L e il risultato della seconda prova è inferiore o pari a L

$$(V_1 \leq 0,85 \text{ L e } V_1 + V_2 \leq 1,70 \text{ L e } V_2 \leq L)».$$

15. Il precedente punto 5.3.5, è rinumerato come 5.3.6. La tabella nella sezione 5.3.6.2 è sostituita dalla seguente e la sezione 5.3.6.3 è modificata come segue:

«Categoria di motori	Fattori di deterioramento				
	CO	HC	NO _x	HC + NO _x ⁽¹⁾	Particolati
Motore ad accensione comandata	1,2	1,2	1,2	—	—
Motore ad accensione spontanea	1,1	—	1,0	1,0	1,2

⁽¹⁾ Per i veicoli muniti di motore ad accensione spontanea.

- 5.3.6.3. I fattori di deterioramento sono determinati utilizzando la procedura di cui al punto 5.3.6.1 oppure i valori indicati nella tabella 5.3.6.2. I fattori sono applicati per stabilire la conformità con i requisiti del punto 5.3.1.4».

16. Inserire il nuovo punto 5.3.7:

«5.3.7. *Dati relativi alle emissioni da utilizzare per i controlli tecnici*

- 5.3.7.1. Tale prescrizione si applica a tutti i veicoli muniti di motore ad accensione comandata per i quali venga richiesta l'omologazione ai sensi della presente direttiva.

- 5.3.7.2. Nelle prove effettuate in conformità dell'allegato IV (prova di tipo II) con motore al minimo normale vengono registrati:

- il tenore di ossido di carbonio rispetto al volume di gas di scarico emessi;
- la velocità di rotazione del motore durante la prova, comprese eventuali tolleranze.

- 5.3.7.3. Nelle prove con motore al "minimo accelerato" (vale a dire $> 2\,000\text{ min}^{-1}$) vengono registrati:
- il tenore di ossido di carbonio rispetto al volume di gas di scarico emessi;
 - il valore lambda ⁽¹⁾;
 - la velocità di rotazione del motore durante la prova, comprese eventuali tolleranze.
- 5.3.7.4. Viene misurata e registrata la temperatura dell'olio del motore al momento della prova.
- 5.3.7.5. La tabella di cui al punto 1.9 dell'appendice dell'allegato X deve essere completata.
- 5.3.7.6. Il costruttore conferma che il valore lambda registrato all'atto della prova di omologazione di cui al punto 5.3.7.3 è corretto e che sarà rappresentativo dei veicoli correntemente in produzione per i 24 mesi successivi alla concessione dell'omologazione da parte del servizio tecnico. Una valutazione sarà effettuata sulla base di ispezioni e studi condotti sui veicoli in produzione.»
17. Il punto 6.1 è modificato come segue:
- «6.1. Estensioni relative alle emissioni dallo scarico (prove di tipo I, II e VI)».
18. I punti 6.1.2.1, 6.1.2.2 e 6.1.2.3 sono così modificati:
- «6.1.2.1. Per ciascuno dei rapporti di trasmissione usati nelle prove di tipo I e di tipo VI (il resto è immutato).
- 6.1.2.2. Se per ciascun rapporto si ottiene $E \leq 8\%$, l'estensione viene concessa senza ripetere le prove di tipo I e di tipo VI.
- 6.1.2.3. Se per almeno un rapporto si ottiene $E > 8\%$, e se per ciascun rapporto si ottiene $E \leq 13\%$, le prove di tipo I e di tipo VI devono essere ripetute, (il resto è immutato).»
19. È aggiunto un nuovo punto 6.4, che recita:
- «6.4. *Diagnostica di bordo (OBD)*
- 6.4.1. L'omologazione concessa a un tipo di veicolo in relazione al sistema OBD può essere estesa a tipi di veicolo differenti che appartengono alla stessa famiglia di veicoli OBD definita all'allegato XI, appendice 2. Il sistema di controllo delle emissioni del motore deve essere identico a quello del veicolo già omologato ed essere conforme alla descrizione della famiglia di motori OBD di cui all'allegato XI, appendice 2, senza tener conto delle seguenti caratteristiche del veicolo:
- accessori del motore
 - pneumatici
 - inerzia equivalente
 - sistema di raffreddamento
 - rapporto totale di trasmissione
 - tipo di trasmissione
 - tipo di carrozzeria.»
20. Il punto 7.1 è così modificato:
- «7.1. Le misure intese a garantire la conformità della produzione sono prese nel rispetto delle disposizioni dell'articolo 10 della direttiva 70/156/CEE, modificata da ultimo dalla direttiva 96/27/CE (omologazione del veicolo completo). Ai sensi di detto articolo spetta al costruttore la responsabilità di prendere misure per garantire la conformità della produzione al tipo omologato. La conformità della produzione è verificata in base ai dati contenuti nel certificato di omologazione che figura all'allegato X della presente direttiva.

⁽¹⁾ Il valore lambda è calcolato nel seguente modo mediante l'equazione di Bretschneider semplificata:

$$\lambda = \frac{[\text{CO}_2] + \frac{[\text{CO}]}{2} + [\text{O}_2] + \left(\frac{\text{Hcv}}{4} \times \frac{3,5}{3,5 + \frac{[\text{CO}]}{[\text{CO}_2]}} - \frac{\text{Ocv}}{2} \right) \times ([\text{CO}_2] + [\text{CO}])}{\left(1 + \frac{\text{Hcv}}{4} - \frac{\text{Ocv}}{2} \right) \times ([\text{CO}_2] + [\text{CO}] + \text{K1} \times [\text{HC}])}$$

dove

[] = concentrazione in % vol.

K1 = fattore di conversione dalla misurazione NDIR alla misurazione FID (fornito dal costruttore dell'apparecchiatura di misurazione)

Hcv = rapporto atomico idrogeno/carbonio [1,7261]

Ocv = rapporto atomico ossigeno/carbonio [0,0175]

In linea di massima, la conformità della produzione, per quanto riguarda la limitazione delle emissioni dallo scarico e delle emissioni per evaporazione provenienti dal veicolo, viene verificata in base alla descrizione acclusa al certificato di omologazione che figura nell'allegato X e, eventualmente, in base alle prove di tipo I, II, III e IV di cui al punto 5.2 oppure di alcune delle stesse.

Conformità dei veicoli in circolazione

Per quanto riguarda le omologazioni concesse per le emissioni, le presenti misure sono altresì atte a confermare la funzionalità dei dispositivi per il controllo delle emissioni durante la normale vita utile dei veicoli in condizioni normali di utilizzazione (conformità dei veicoli in circolazione in condizioni di manutenzione e impiego corretti). Ai fini della presente direttiva tali misure sono verificate fino al raggiungimento del quinto anno di età o alla percorrenza di 80 000 km, a seconda di quale condizione si verifichi per prima e, a decorrere dal 1° gennaio 2005, fino al raggiungimento del quinto anno di età o alla percorrenza di 100 000 km, a seconda di quale condizione si verifichi per prima.

- 7.1.1. La verifica della conformità dei veicoli in circolazione da parte delle autorità di omologazione sarà effettuata in base alle informazioni pertinenti di cui dispone il costruttore, conformemente a procedure analoghe a quelle di cui all'articolo 10, paragrafi 1 e 2 e all'allegato X della direttiva 70/156/CEE.

La verifica della conformità dei veicoli in circolazione sarà effettuata dalle autorità di omologazione in base ad informazioni fornite dal costruttore. Esse comprendono:

- dati pertinenti relativi alle prove di controllo ottenuti in conformità delle prescrizioni e delle procedure di prova applicabili, nonché informazioni esaurienti per ciascun veicolo sottoposto a prova, ad esempio stato del veicolo, storia della sua utilizzazione, condizioni di circolazione ed altri elementi pertinenti;
- informazioni pertinenti sulla circolazione e sugli interventi di ripristino;
- altre prove ed osservazioni pertinenti registrate dal costruttore, in particolare la registrazione delle indicazioni fornite dal sistema OBD ⁽¹⁾.

- 7.1.2. Le informazioni raccolte dal costruttore devono essere sufficientemente esaurienti, così da garantire che le prestazioni dei veicoli in circolazione possano essere valutate relativamente alle condizioni normali di utilizzazione definite al punto 7.1 e in modo rappresentativo della penetrazione geografica del mercato da parte del costruttore ⁽²⁾.

I punti da 7.1.1 a 7.1.3 sono rinumerati quali punti da 7.1.3 a 7.1.5.

21. Sono aggiunti il nuovo titolo e il nuovo punto 7.1.6 che seguono:

«Diagnostica di bordo (OBD)»

- 7.1.6. Se le prestazioni del sistema OBD devono essere controllate, il controllo deve essere eseguito in applicazione di quanto segue:
- 7.1.6.1. Quando l'autorità di omologazione determina che la qualità della produzione sembra insufficiente, viene prelevato un veicolo a caso dalla serie e sottoposto alle prove di cui all'allegato XI, appendice 1.
- 7.1.6.2. La produzione viene ritenuta conforme se tale veicolo soddisfa i requisiti delle prove di cui all'allegato XI, appendice 1.
- 7.1.6.3. Se il veicolo prelevato dalla serie non soddisfa i requisiti di cui al punto 7.1.6.1 vengono prelevati a caso dalla serie altri quattro veicoli e vengono sottoposti alle prove di cui all'allegato XI, appendice 1. Le prove possono essere realizzate con veicoli che abbiano percorso un massimo di 15 000 km.
- 7.1.6.4. La produzione viene ritenuta conforme se almeno tre veicoli soddisfano i requisiti delle prove di cui all'allegato XI, appendice 1.»

22. È aggiunto un nuovo punto 7.1.7 che recita:

- «7.1.7. In base alla verifica di cui al punto 7.1.1, le autorità di omologazione:
- decidono che la conformità dei veicoli in circolazione è soddisfacente e non prendono ulteriori provvedimenti oppure
 - decidono che le informazioni sono insufficienti o che la conformità dei veicoli in circolazione è insoddisfacente e provvedono a farli sottoporre a prove ai sensi dell'appendice 3 del presente allegato.
- 7.1.7.1. Qualora prove di tipo I siano considerate necessarie per accertare la conformità dei dispositivi di controllo delle emissioni con le prescrizioni relative alle prestazioni dei dispositivi stessi in circolazione, tali prove sono effettuate utilizzando una procedura di prova che soddisfi i criteri statistici di cui all'appendice 4 del presente allegato.

⁽¹⁾ I punti 7.1.1 e 7.1.2 saranno riesaminati e completati senza indugio secondo la procedura di cui all'articolo 13 della direttiva 70/156/CEE, tenendo conto dei problemi specifici connessi ai veicoli della categoria N₁ ed ai veicoli della categoria M di cui alla nota (2) della tabella riportata al punto 5.3.1.4. Dovranno essere presentate proposte in tempo utile per la loro adozione prima delle date previste all'articolo 2, paragrafo 3.

- 7.1.7.2. Le autorità di omologazione selezionano, in cooperazione con il costruttore, un campione di veicoli con un chilometraggio sufficiente e di cui sia ragionevolmente garantita l'utilizzazione in condizioni normali. Il costruttore viene consultato sulla scelta dei veicoli campione e gli è consentito di assistere alle prove di conferma dei veicoli.
- 7.1.7.3. Il costruttore, sotto la supervisione delle autorità di omologazione, è autorizzato ad effettuare controlli, anche di carattere distruttivo, sui veicoli con livelli di emissioni superiori ai valori limite, al fine di accertare eventuali cause di deterioramento non attribuibili al costruttore stesso (ad esempio l'impiego di benzina con piombo prima della data della prova). Qualora i risultati dei controlli confermino tali cause, i risultati delle prove in questione sono esclusi dal controllo della conformità.
- 7.1.7.4. Qualora le autorità di omologazione non siano soddisfatte dei risultati delle prove secondo i criteri di cui all'appendice 4, gli interventi di ripristino di cui all'articolo 11, paragrafo 2 e all'allegato X della direttiva 70/156/CEE sono estesi ai veicoli in circolazione appartenenti alla stessa categoria di veicoli che potrebbero presumibilmente presentare gli stessi difetti, in applicazione del punto 6 dell'appendice 3.
- Il programma degli interventi di ripristino presentato dal costruttore è approvato dalle autorità di omologazione. Il costruttore è responsabile dell'esecuzione del programma degli interventi approvato.
- Le autorità di omologazione notificano entro trenta giorni la loro decisione a tutti gli Stati membri. Gli Stati membri possono chiedere che lo stesso programma di interventi di ripristino sia applicato a tutti i veicoli della stessa categoria immatricolati nel loro territorio.
- 7.1.7.5. Qualora uno Stato membro stabilisca che una categoria di veicoli non è conforme alle prescrizioni applicabili dell'appendice 3 del presente allegato, deve notificarlo senza indugio allo Stato membro che ha concesso l'omologazione originale in applicazione delle prescrizioni di cui all'articolo 11, paragrafo 3 della direttiva 70/156/CEE.

In tal caso, fatto salvo l'articolo 11, paragrafo 6 della direttiva 70/156/CEE, l'autorità competente dello Stato membro che ha concesso l'omologazione originale comunica al costruttore che una categoria di veicoli non rispetta tali prescrizioni e che da questo costruttore si attendono determinate misure. Entro due mesi dalla data di notifica il costruttore presenta alle autorità un piano per l'eliminazione dei difetti che corrisponda, per quanto riguarda i contenuti, alle prescrizioni di cui ai punti 6.1-6.8 dell'appendice 3. Successivamente l'autorità competente che ha concesso l'omologazione originale consulta entro due mesi il costruttore al fine di raggiungere un accordo sul piano e sulla sua attuazione. Qualora la competente autorità che ha concesso l'omologazione originale constati che non è possibile raggiungere un accordo, si avvia la procedura di cui all'articolo 11, paragrafi 3 e 4, della direttiva 70/156/CEE.»

23. Il punto 8 è soppresso.

24. È aggiunto un nuovo punto 8, che recita:

«8. SISTEMI DIAGNOSTICI DI BORDO (OBD) DEI VEICOLI A MOTORE

8.1. I veicoli della categoria M₁ e N₁ muniti di motore ad accensione comandata devono essere dotati di un sistema diagnostico di bordo (OBD) per il controllo delle emissioni, ai sensi dell'allegato XI.

8.2. A decorrere dal 1° gennaio 2003 per i nuovi tipi e dal 1° gennaio 2004 per tutti i tipi di veicoli della categoria M₁ muniti di motore ad accensione spontanea, con l'eccezione:

- dei veicoli destinati a trasportare più di sei passeggeri conducente compreso,
- dei veicoli la cui massa massima è superiore a 2 500 kg

devono essere muniti di un sistema diagnostico di bordo (OBD) per il controllo delle emissioni, ai sensi dell'allegato XI.

Qualora nuovi tipi di veicoli muniti di motore ad accensione spontanea immessi in circolazione prima di tale data siano muniti di un sistema OBD, si applicano le disposizioni di cui ai punti da 6.5.3 a 6.5.3.5 dell'allegato XI, appendice 1.

8.3. I nuovi tipi di veicoli della categoria M₁, non contemplati nel punto 8.2 e i nuovi tipi di veicoli della categoria N₁, classe I muniti di motore ad accensione spontanea, devono essere dotati, a decorrere dal 1° gennaio 2005, di un sistema di diagnostica di bordo (OBD) per il controllo delle emissioni, ai sensi dell'allegato XI. I nuovi tipi di veicoli della categoria N₁, classi II e III, dotati di motore ad accensione spontanea, devono, a decorrere dal 1° gennaio 2006, essere dotati di un sistema di diagnostica di bordo (OBD) per il controllo delle emissioni ai sensi dell'allegato XI.

Qualora veicoli muniti di motore ad accensione immessi in circolazione prima delle date indicate nel presente punto, siano dotati di un sistema OBD, si applicano le disposizioni di cui ai punti da 6.5.3 a 6.5.3.5 dell'allegato XI, appendice 1.

8.4. Veicoli di altre categorie

I veicoli di altre categorie o i veicoli della categoria M₁ e N₁ non contemplati dai punti 8.1, 8.2 o 8.3, possono essere dotati di un sistema diagnostico di bordo. In tal caso si applicano le disposizioni di cui ai punti da 6.5.3 a 6.5.3.5 dell'allegato XI, appendice 1.»

25. Sono aggiunte le appendici 3 e 4:

«Appendice 3

CONTROLLO DELLA CONFORMITÀ DEI VEICOLI IN CIRCOLAZIONE

1. INTRODUZIONE

La presente appendice stabilisce i criteri di cui al punto 7.1.7 del presente allegato relativi ai veicoli da sottoporre a prova e le procedure di controllo della conformità dei veicoli in circolazione.

2. CRITERI DI SELEZIONE

I criteri di accettazione di un veicolo selezionato sono quelli di cui ai punti da 2.1 a 2.8 della presente appendice. Le informazioni necessarie sono ottenute mediante l'esame del veicolo ed un colloquio con il proprietario/conducente.

- 2.1. Il veicolo deve appartenere ad un tipo omologato ai sensi della presente direttiva e deve essere accompagnato da un certificato di conformità a norma della direttiva 70/156/CEE. Il veicolo deve essere immatricolato ed utilizzato in un paese della Comunità europea.
- 2.2. Il veicolo deve aver percorso almeno 15 000 km o avere almeno sei mesi di età, a seconda di quale condizione si verifichi per ultima e deve avere percorso meno di 80 000 km o avere meno di cinque anni di età, a seconda di quale condizione si verifichi per prima.
- 2.3. Deve essere tenuto un registro di manutenzione dal quale risulti che il veicolo è stato revisionato correttamente, ad esempio secondo le istruzioni del costruttore.
- 2.4. Non si devono rilevare segni di impiego scorretto (ad esempio: competizioni, sovraccarico, uso di carburante non adatto, o altri usi impropri), o di altri interventi (ad esempio manomissioni) che possano incidere sul livello delle emissioni. Nel caso di veicoli dotati di sistema OBD, si tiene conto del codice di guasto e dei dati relativi al chilometraggio memorizzati dal sistema. Se dai dati memorizzati nel sistema risulta che il veicolo è rimasto in funzione dopo la memorizzazione dei codici di guasto e che non è stato riparato in tempi relativamente brevi, esso non viene selezionato per la prova.
- 2.5. Non devono essere state eseguite grosse riparazioni non autorizzate del motore o del veicolo.
- 2.6. Il tenore di piombo e il tenore di zolfo del campione di carburante prelevato dal serbatoio del veicolo devono soddisfare le norme applicabili e non si deve constatare l'uso di un combustibile inadeguato. Possono essere effettuati controlli sul tubo di scappamento o su altre parti.
- 2.7. Non si deve constatare la presenza di problemi che possano compromettere la sicurezza del personale di laboratorio.
- 2.8. Tutti i componenti del sistema antinquinamento del veicolo devono essere conformi al tipo omologato.

3. DIAGNOSI E MANUTENZIONE

Prima della misurazione delle emissioni dallo scarico, i veicoli ammessi alle prove sono sottoposti a diagnosi e a manutenzione ordinaria del caso secondo la procedura di cui ai punti 3.1–3.7.

- 3.1. Controllare il buon funzionamento del filtro dell'aria, di tutti gli organi flessibili di trasmissione, il livello di tutti i liquidi, il tappo del radiatore, i tubi a depressione e i cavi elettrici connessi con il sistema antinquinamento; verificare che l'accensione, la dosatura del carburante e il sistema antinquinamento non siano stati manomessi o mal regolati. Annotare tutte le discordanze.
- 3.2. Controllare il corretto funzionamento del sistema OBD. Annotare tutti i dati relativi al cattivo funzionamento contenuti nella memoria OBD ed effettuare le necessarie riparazioni. Se l'indicatore di malfunzionamento OBD registra una anomalia durante il ciclo di condizionamento, il guasto può essere individuato e riparato. La prova può essere eseguita nuovamente sul veicolo riparato e i risultati sono validi.
- 3.3. Il sistema di accensione viene controllato e vengono sostituiti i componenti difettosi, ad esempio, candele, cavi, ecc.
- 3.4. Viene controllata la compressione. Se il risultato non è soddisfacente, il veicolo è respinto.
- 3.5. I parametri del motore sono controllati in base alle specifiche del costruttore e, ove necessario, adeguati.

3.6. Se al veicolo mancano meno di 800 km dalla manutenzione prevista, la manutenzione sarà effettuata in base alle istruzioni del costruttore. Il filtro dell'olio e il filtro dell'aria possono essere cambiati su richiesta del costruttore qualunque sia il chilometraggio percorso.

3.7. Una volta accettato il veicolo, il combustibile deve essere sostituito con un combustibile di riferimento idoneo per la prova sulle emissioni, a meno che il costruttore non accetti un combustibile venduto in commercio.

4. PROVE SUI VEICOLI IN CIRCOLAZIONE

4.1. Qualora si ritenga necessario effettuare un controllo sui veicoli, le prove sulle emissioni svolte ai sensi dell'allegato III della presente direttiva sono eseguite sui veicoli selezionati in applicazione dei punti 2 e 3 della presente appendice, previo condizionamento dei veicoli stessi.

4.2. Sui veicoli dotati di un sistema OBD si può controllare il corretto funzionamento in circolazione della spia di malfunzionamento, ecc., in relazione ai livelli di emissione (ad esempio: limiti stabiliti all'allegato XI della presente direttiva per l'indicazione di un malfunzionamento), rispetto alle specifiche che sono state oggetto dell'omologazione.

4.3. Per quanto concerne il sistema OBD, il controllo può ad esempio essere inteso a stabilire i livelli di emissione che superano i valori limite applicabili senza indicazione di malfunzionamento, l'attivazione sistematicamente errata della spia di malfunzionamento e, infine, i componenti guasti o deteriorati del sistema OBD.

4.4. Se il funzionamento di un componente o di un sistema non corrisponde a quello specificato nel certificato di omologazione e/o nel fascicolo informativo per i tipi di veicoli su cui è montato, e se la differenza non è autorizzata ai sensi dell'articolo 5, paragrafi 3 e 4 della direttiva 70/156/CEE, e non vi è alcuna indicazione di malfunzionamento da parte del sistema OBD, detto componente o sistema non deve essere sostituito prima di eseguire le prove di emissione, a meno che si constati che il componente o il sistema è stato manomesso o impiegato in modo talmente scorretto che il sistema OBD non può rilevare il malfunzionamento che ne risulta.

5. VALUTAZIONE DEI RISULTATI

5.1. I risultati delle prove sono oggetto della procedura di valutazione di cui all'appendice 4 del presente allegato.

5.2. I risultati della prova non devono essere moltiplicati per i fattori di deterioramento.

6. PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI DI RIPRISTINO

6.1. Quando l'autorità di omologazione è certa che un tipo di veicolo non è conforme ai requisiti contemplati nelle presenti disposizioni, essa chiede al costruttore di presentare un programma degli interventi necessari per ripristinare la conformità del veicolo.

6.2. Il programma degli interventi necessari deve essere inviato all'autorità di omologazione entro un termine massimo di 60 giorni lavorativi a decorrere dalla data della notifica di cui al punto 6.1. L'autorità di omologazione dispone di un periodo di 30 giorni lavorativi per approvare o rifiutare il programma suddetto. Tuttavia, qualora il costruttore possa comprovare all'autorità di omologazione competente che è necessario più tempo per compiere indagini sulla non conformità onde presentare un programma di interventi di ripristino, viene concessa una proroga.

6.3. Gli interventi di ripristino devono applicarsi a tutti i veicoli che potrebbero presentare lo stesso difetto. Occorre valutare se debbano essere modificati i documenti relativi all'omologazione.

6.4. Il costruttore deve fornire una copia di tutte le comunicazioni relative al programma di interventi. Il costruttore deve inoltre tenere un registro relativo alla campagna di richiamo dei veicoli e presentare regolarmente all'autorità di omologazione una relazione sullo stato di avanzamento della campagna.

6.5. Il programma degli interventi deve contenere i documenti di cui ai punti da 6.5.1 a 6.5.11. Il costruttore deve assegnare al programma un numero o un nome unico che lo caratterizzano.

6.5.1. Una descrizione di tutti i tipi di veicoli compresi nel programma.

6.5.2. Una descrizione delle modifiche ed adattamenti, riparazioni, correzioni, aggiustamenti o qualsiasi altro cambiamento specifico da effettuare per ripristinare la conformità dei veicoli, compreso un riassunto dei dati e degli studi tecnici su cui si è basato il costruttore per decidere gli interventi specifici destinati a ripristinare la conformità del veicolo.

6.5.3. Una descrizione delle modalità secondo le quali il costruttore informerà i proprietari dei veicoli.

6.5.4. Una descrizione della manutenzione o dell'impiego corretti, se del caso, che il costruttore pone come condizione per godere del diritto alle riparazioni nel contesto del programma di interventi, nonché la spiegazione dei motivi di tali condizioni. Possono essere imposte condizioni di manutenzione o di impiego soltanto quando sia dimostrabile che esse sono connesse alla non conformità del veicolo e al programma di interventi.

- 6.5.5. Una descrizione della procedura che i proprietari del veicolo devono seguire per ottenere il ripristino della conformità, compresa la data a partire dalla quale possono essere praticati gli interventi di ripristino, i tempi previsti dall'officina per la loro esecuzione e il luogo in cui essi possono essere effettuati. La riparazione deve essere eseguita speditamente, entro un termine ragionevole dalla consegna del veicolo.
- 6.5.6. Una copia della comunicazione inviata al proprietario del veicolo.
- 6.5.7. Una descrizione succinta del sistema seguito dal costruttore per garantire un approvvigionamento adeguato dei componenti o dei sistemi, necessari ad effettuare la riparazione. Deve essere indicata la data in cui sarà disponibile una fornitura adeguata dei componenti o dei sistemi per iniziare la campagna.
- 6.5.8. Una copia di tutte le istruzioni deve essere inviata alle persone che effettuano la riparazione.
- 6.5.9. Una descrizione degli effetti dei proposti interventi di ripristino contenuti nel programma sulle emissioni, sul consumo di combustibile, sulla manovrabilità e sulla sicurezza di ciascun tipo di veicolo, corredata dai dati, dagli studi tecnici, ecc. su cui sono basate le conclusioni.
- 6.5.10. Qualsiasi altra informazione, verbale o dati ritenuti necessari, entro limiti ragionevoli, dall'autorità di omologazione per valutare il programma degli interventi.
- 6.5.11. Qualora il programma implichi il richiamo dei veicoli, all'autorità di omologazione deve essere presentata una descrizione delle modalità di registrazione degli interventi. Nel caso in cui si utilizzi un'etichetta, deve essere presentato un esemplare della medesima.
- 6.6. Può essere chiesto al costruttore di eseguire sui componenti e sui veicoli che hanno subito una modifica, una riparazione o un cambiamento, prove che siano contenute entro limiti ragionevoli e che siano necessarie per dimostrare l'efficacia del cambiamento, della riparazione o della modifica proposti.
- 6.7. Il costruttore è tenuto a costituire un registro relativo a tutti i veicoli richiamati e riparati e con l'indicazione dell'officina che ha eseguito le riparazioni. L'autorità di omologazione deve poter consultare tali registri, su richiesta, per un periodo di cinque anni a decorrere dall'attuazione del programma di interventi.
- 6.8. La riparazione e/o la modifica o il montaggio di nuove attrezzature vengono annotati in un certificato rilasciato dal fabbricante al proprietario del veicolo.

Appendice 4 ⁽¹⁾

PROCEDIMENTO STATISTICO RELATIVO ALLA PROVA DELLA CONFORMITÀ DEI VEICOLI IN CIRCOLAZIONE

- 1. La presente appendice descrive il procedimento da seguire per verificare le prescrizioni relative alla conformità dei veicoli in circolazione nel quadro della prova di tipo I.
- 2. Si devono seguire due procedimenti distinti:
 - 1. Uno riguarda i veicoli individuati contenuti nel campione che, per un difetto connesso con le emissioni, provocano risultati fuori linea (punto 3).
 - 2. Il secondo procedimento riguarda il campione totale (punto 4).
- 3. **PROCEDIMENTO DA SEGUIRE IN PRESENZA DI FONTI DI EMISSIONE FUORI LINEA NEL CAMPIONE**
 - 3.1. Un veicolo è considerato come fonte di emissione fuori linea allorché, per un componente oggetto di regolamentazione, il valore limite di cui al punto 5.3.1.4 dell'allegato I è superato in modo significativo.
 - 3.2. Con un campione minimo di tre veicoli ed un campione massimo determinato in base alla procedura di cui al punto 4 si verifica la presenza di fonti di emissione erratica.
 - 3.3. Se viene individuata una fonte di emissione fuori linea, vengono determinate le cause dell'eccesso di emissioni.
 - 3.4. Se si constata che più di un veicolo è fonte di emissione fuori linea per la stessa ragione, il campione si considera rifiutato.
 - 3.5. Se un solo veicolo è fonte di emissione fuori linea, o più veicoli ma per ragioni differenti, il campione è aumentato di un veicolo, a meno che non sia già stata raggiunta la dimensione massima del campione.
 - 3.5.1. Se, con il campione maggiorato, si constata che più di un veicolo è fonte di emissione fuori linea per la medesima ragione, il campione si considera rifiutato.

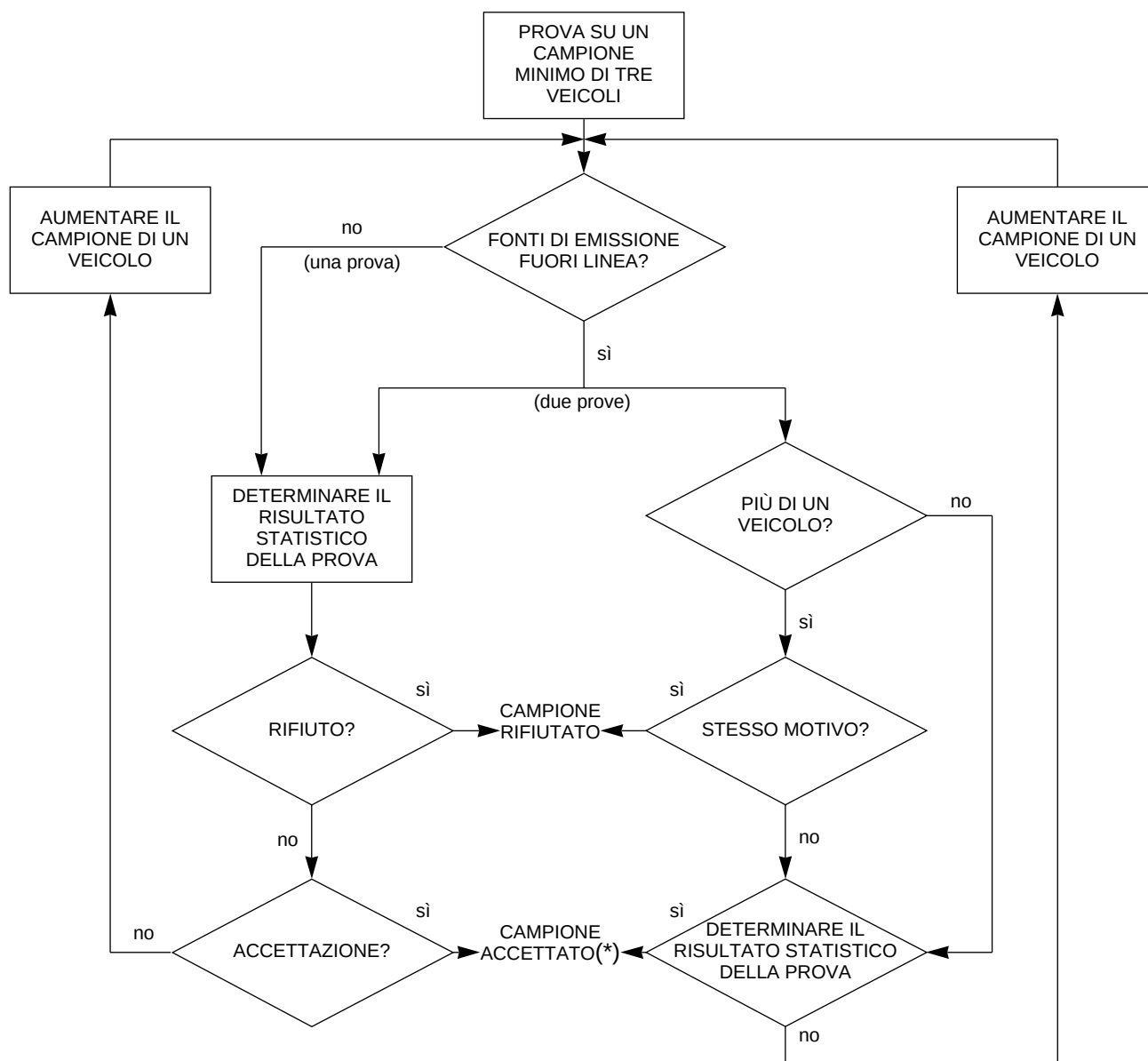
⁽¹⁾ Le disposizioni dell'appendice 4 devono essere riesaminate e completate senza indugio secondo la procedura di cui all'articolo 13 della direttiva 70/156/CEE.

- 3.5.2. Se in un campione di dimensione massima viene constatata la presenza di non più di una fonte di emissione fuori linea per la medesima ragione il campione si considera accettato in conformità delle prescrizioni di cui al punto 3 della presente appendice.
- 3.6. Ogniquale volta il campione viene aumentato in conformità del precedente punto 3.5 si applica il procedimento statistico di cui al punto 4 alla dimensione maggiorata del campione.
4. PROCEDIMENTO DA SEGUIRE IN ASSENZA DI UNA VALUTAZIONE SEPARATA DELLE FONTI DI EMISSIONE FUORI LINEA CONTENUTE NEL CAMPIONE
- 4.1. Con una dimensione minima del campione di 3, il procedimento di campionamento è fissato in modo che la probabilità che un lotto superi una prova con il 40 % di produzione difettosa è 0,95 (rischio del produttore: 5 %), mentre la probabilità che un lotto sia accettato con il 75 % di produzione difettosa è 0,15 (rischio del consumatore: 15 %).
- 4.2. Per ciascuno degli inquinanti di cui al punto 6.2.1 dell'allegato I il procedimento utilizzato è il seguente (cfr. figura I/7).
- L = valore limite per l'inquinante
 x_i = valore della misurazione dell'*i*-esimo veicolo del campione
 n = numero del campione effettivo.
- 4.3. Calcolare per il campione il risultato statistico della prova che quantifica il numero di veicoli non conformi, vale a dire $X_i > L$.
- 4.4. Quindi:
- se il risultato statistico della prova è pari al valore del numero di accettazione relativo alla dimensione del campione indicata nella tabella che segue, l'inquinante viene accettato;
 - se il risultato statistico della prova è superiore o pari al valore del numero di rifiuto relativo alla dimensione del campione indicata nella tabella che segue, l'inquinante è rifiutato;
 - altrimenti un veicolo supplementare viene sottoposto a prova ed il procedimento è applicato al campione maggiorato di un'unità.
- Nella tabella che segue i numeri di accettazione e di rifiuto sono calcolati in base alla norma internazionale ISO 8422:1991.
5. Si considera che un campione ha superato la prova quando risponde ai requisiti di cui ai punti 3 e 4 della presente appendice.

Tabella di accettazione — rifiuto
Piano di campionatura per attributi

Dimensione totale del campione	Numero di accettazione	Numero di rifiuto
3	0	—
4	1	—
5	1	5
6	2	6
7	2	6
8	3	7
9	4	8
10	4	8
11	5	9
12	5	9
13	6	10
14	6	11
15	7	11
16	8	12
17	8	12
18	9	13
19	9	13
20	11	12

Figura I.7



(*) se accettato in entrambe le prove»

ALLEGATO II

26. Modificare come segue il punto 3.2.1.6:

«3.2.1.6. Regime al minimo normale (inclusa la tolleranza)

..... min⁻¹

3.2.1.6.1. Regime al minimo accelerato (inclusa la tolleranza)

..... min⁻¹»

27. Al punto 3 sono aggiunti i seguenti punti e le seguenti note in calce:

«3.2.12.2.8. Sistema diagnostico di bordo (OBD):

3.2.12.2.8.1. Descrizione scritta e/o disegno della spia di malfunzionamento (MI):

.....

3.2.12.2.8.2. Elenco e funzioni di tutti i componenti controllati dal sistema OBD:

.....

3.2.12.2.8.3. Descrizione scritta (principi generali di funzionamento) di:

.....

3.2.12.2.8.3.1. Motori ad accensione comandata ⁽¹⁾:

.....

3.2.12.2.8.3.1.1. Controllo del catalizzatore ⁽¹⁾:

.....

3.2.12.2.8.3.1.2. Individuazione dell'accensione irregolare ⁽¹⁾:

.....

3.2.12.2.8.3.1.3. Controllo del sensore di ossigeno ⁽¹⁾:

.....

3.2.12.2.8.3.1.4. Altri componenti controllati dal sistema OBD ⁽¹⁾:

.....

3.2.12.2.8.3.2. Motori ad accensione spontanea ⁽¹⁾:

.....

3.2.12.2.8.3.2.1. Controllo del catalizzatore ⁽¹⁾:

.....

3.2.12.2.8.3.2.2. Controllo dell'intercettatore di particelle ⁽¹⁾:

.....

3.2.12.2.8.3.2.3. Controllo del sistema di alimentazione elettronica ⁽¹⁾:

.....

3.2.12.2.8.3.2.4. Altri componenti controllati dal sistema OBD ⁽¹⁾:

.....

3.2.12.2.8.4. Criteri di attivazione della spia MI (numero definito di cicli di guida o metodo statistico):

.....

3.2.12.2.8.5. Elenco di tutti i codici di uscita OBD e dei formati utilizzati (ciascuno corredato di spiegazione):

.....

⁽¹⁾ Cancellare la dicitura inutile.»

ALLEGATO III

28. Punto 2.3.1:

- Il secondo e il terzo comma sono soppressi.
- Il secondo comma (in precedenza il quarto) recita:
«Per i veicoli che non raggiungono i valori di accelerazione . . .» (il resto invariato).

29. Punto 6.1.3:

La prima frase recita:

«Si indirizza sul veicolo una corrente d'aria a velocità variabile.»

30. Punto 6.2.2:

Il primo ciclo di prova comincia all'inizio della procedura di messa in moto del motore.

Punto 7.1:

«Il prelievo comincia prima della procedura di messa in moto del motore o al suo inizio e si conclude al termine dell'ultimo periodo di minimo del ciclo extraurbano (parte due, fine del prelievo) o nel caso di prova di tipo VI, dell'ultimo periodo di minimo dell'ultimo ciclo urbano elementare (parte uno).»

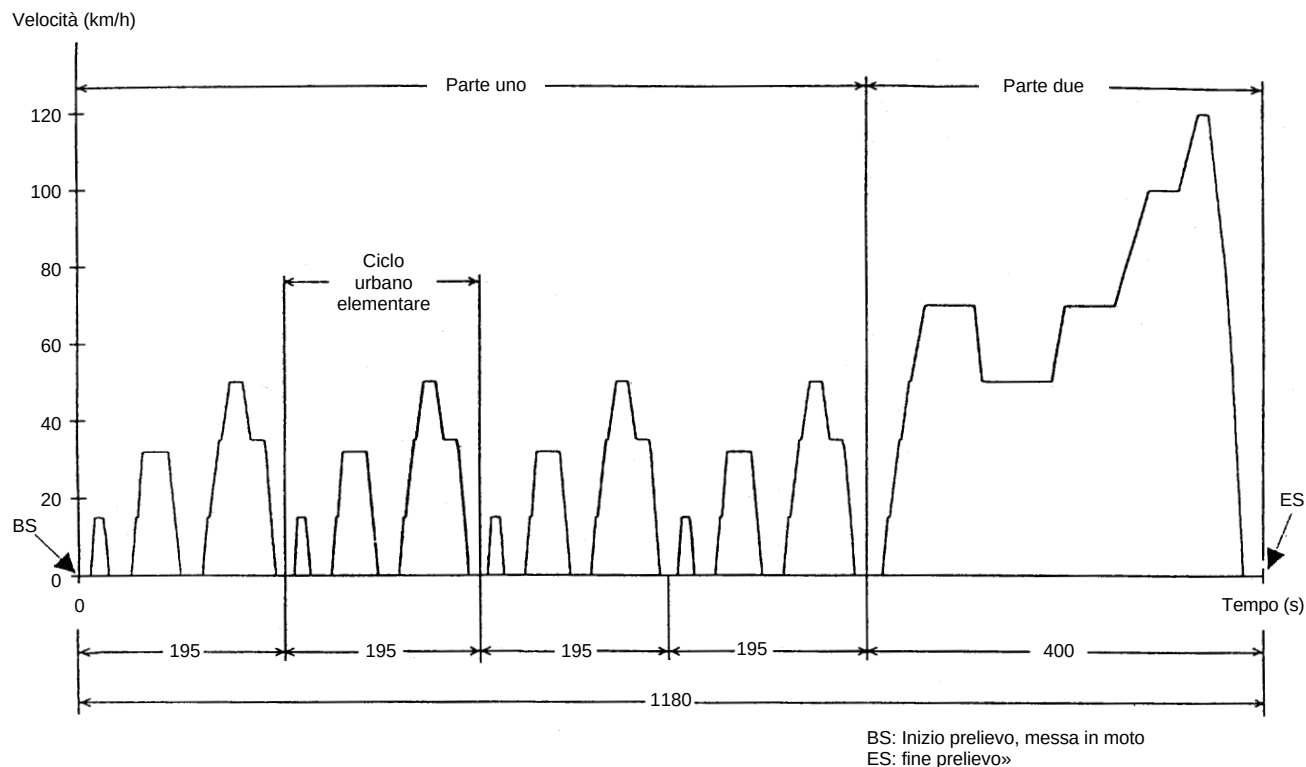
Appendice 1

31. Punto 1.1:

- La figura III.1.1 è sostituita dalla seguente nuova figura:

«Figura III.1.1

Ciclo di funzionamento della prova di tipo I



- Nella versione inglese, nella colonna 5 della tabella III.1.2 (titolo: «Velocità (km/h)») l'operazione n. 23 recita:
«35-10».

32. I punti da 4 a 4.3, comprese la tabella III.1.4 e la figura III.1.4 sono soppressi.

Appendice 3

33. Punto 5.1.1.2.7:

Nella versione inglese, la formula è la seguente:

$$«P = \frac{M \cdot V \cdot \Delta V}{500 \cdot T} ».$$

ALLEGATO VI

34. I punti da 1 a 6 recitano:

«1. **INTRODUZIONE**

Il presente allegato descrive il procedimento della prova di tipo IV di cui al punto 5.3.4 dell'allegato I.

Tale procedimento descrive un metodo per la determinazione delle perdite di idrocarburi dovute all'evaporazione dai sistemi di alimentazione dei veicoli con motori ad accensione comandata.

2. **DESCRIZIONE DELLA PROVA**

La prova di emissioni per evaporazione (figura VI.1) serve per determinare le emissioni per evaporazione di idrocarburi in conseguenza della fluttuazione della temperatura diurna, della sosta a caldo a veicolo fermo e della guida in città. La prova si articola nelle seguenti fasi:

- preparazione della prova, comprendente un ciclo di funzionamento urbano (parte uno) ed extraurbano (parte due),
- determinazione della perdita per sosta a caldo,
- determinazione della perdita diurna.

Il risultato complessivo della prova si ottiene sommando le emissioni massiche di idrocarburi provocate dalla sosta a caldo e le emissioni delle fasi diurne.

3. **VEICOLO E COMBUSTIBILE**

3.1. **Veicolo**

3.1.1. Il veicolo deve essere in buone condizioni meccaniche, avere effettuato il rodaggio e avere percorso almeno 3 000 km prima della prova. Il sistema di controllo delle emissioni per evaporazione deve essere collegato ed aver funzionato in modo corretto per detto periodo e il filtro o i filtri a carbone devono essere usati normalmente senza subire una depurazione o un carico anormali.

3.2. **Combustibile**

3.2.1. Viene usato il combustibile di riferimento idoneo, definito nell'allegato IX della presente direttiva.

4. **APPARECCHIATURA PER LA PROVA DI EVAPORAZIONE**

4.1. **Banco dinamometrico**

Il banco dinamometrico deve soddisfare i requisiti di cui all'allegato III.

4.2. **Locale per la misurazione delle emissioni per evaporazione**

Il locale per la misurazione delle emissioni per evaporazione è costituito da un vano rettangolare di misurazione a tenuta di gas tale da contenere il veicolo sottoposto alla prova. Il veicolo deve essere accessibile da tutti i lati e il locale chiuso deve essere a tenuta di gas conformemente a quanto disposto nell'appendice 1. La superficie interna del locale deve essere impermeabile e non reattiva agli idrocarburi. Il sistema di condizionamento della temperatura deve essere in grado di regolare la temperatura dell'aria all'interno del locale in modo da mantenere nel corso della prova il prescritto rapporto temperatura/tempo, con una tolleranza media di ± 1 K per tutta la durata della prova.

Il sistema di regolazione deve essere regolato in modo da mantenere un andamento costante della temperatura limitando al minimo superamenti, oscillazioni e instabilità rispetto al profilo voluto della temperatura ambiente a lungo termine. Nel corso della prova di emissioni diurna, la temperatura della superficie

interna non deve scendere al di sotto di 278 K (5 °C), né superare 328 K (55 °C). La parete deve essere progettata in modo tale da favorire una buona dissipazione del calore. Durante la prova di sosta a caldo, la temperatura della superficie interna non deve scendere al di sotto di 293 K (20 °C), né superare 325 K (52 °C).

Per compensare le variazioni di volume dovute al cambiamento della temperatura all'interno del locale, possono essere utilizzati sia un locale a volume variabile che uno a volume fisso.

4.2.1. *Locale a volume variabile*

Il locale a volume variabile si dilata e si restringe reagendo al cambiamento di temperatura della massa d'aria del locale. Per compensare le variazioni interne di volume si possono utilizzare uno o più pannelli mobili o una struttura a mantice, nella quale una o più sacche impermeabili all'interno del locale si espandono e si restringono in reazione ai cambiamenti interni di pressione, mediante scambio di aria con l'esterno del locale. Qualsiasi soluzione adottata per compensare i mutamenti di volume non deve compromettere l'integrità del locale, specificata nell'appendice 1, nella fascia di temperatura prevista.

Qualsiasi metodo di adeguamento ai cambiamenti di volume deve limitare la differenza tra la pressione interna del locale e la pressione barometrica a un valore massimo di ± 5 hPa.

Deve essere possibile chiudere il locale ad un volume prefissato. Un locale a volume variabile deve essere in grado di adattarsi a un cambiamento di ± 7 % rispetto al suo «volume nominale» (cfr. appendice 1, punto 2.1.1), che corrisponde alla variazione di temperatura e di pressione barometrica durante la prova.

4.2.2. *Locale a volume fisso*

Il locale a volume fisso deve essere costruito con pannelli rigidi che mantengano un volume interno fisso e soddisfino i seguenti requisiti.

4.2.2.1. Il locale deve essere munito di una presa per l'uscita dell'aria che durante la prova fa uscire l'aria dal locale a un livello basso e costante. Il flusso d'aria in uscita può essere compensato mediante una presa di ingresso dell'aria che ne assicura il rinnovo dell'aria all'interno del locale. L'aria in entrata deve essere filtrata con carbone attivo per garantire un livello relativamente costante di idrocarburi. Qualsiasi metodo di adeguamento ai cambiamenti di volume deve mantenere la differenza tra la pressione interna del locale e la pressione barometrica tra 0 e -5 hPa.

4.2.2.2. L'apparecchiatura deve essere in grado di misurare la massa di idrocarburi dei flussi d'aria in entrata e in uscita con una risoluzione di 0,01 grammi. Per raccogliere un campione proporzionale dell'aria immessa ed evacuata dal locale può essere usato un sistema di prelievo con sacchi. In alternativa, si possono analizzare permanentemente i flussi d'aria in entrata e in uscita utilizzando un analizzatore in linea del tipo FID e integrando i dati con misurazioni del flusso, così da avere una registrazione continua della massa di idrocarburi prelevati.

4.3. **Sistemi di analisi**

4.3.1. *Analizzatore di idrocarburi*

4.3.1.1. L'atmosfera all'interno della camera è controllata mediante un rivelatore di idrocarburi del tipo analizzatore a ionizzazione di fiamma (FID). Il gas campione deve essere prelevato dal centro di una parete laterale o del soffitto della camera e ogni eventuale flusso derivato deve essere rinviato al locale, preferibilmente in un punto immediatamente a valle della ventola di miscelazione.

4.3.1.2. L'analizzatore di idrocarburi deve avere un tempo di risposta per il 90 % della lettura finale inferiore a 1,5 secondi e la sua stabilità deve essere migliore del 2 % del valore a fondo scala allo zero e all'80 $\pm$ 20 % del valore a fondo scala per un periodo di 15 minuti per tutte le gamme di misurazione.

4.3.1.3. La ripetibilità dell'analizzatore espressa come una deviazione standard deve essere inferiore dell'1 % del fondo scala a zero e all'80 $\pm$ 20 % del valore a fondo scala per tutte le gamme utilizzate.

4.3.1.4. Le gamme di misurazione dell'analizzatore devono essere scelte in modo da consentire la migliore risoluzione possibile durante le misurazioni, la calibratura e il controllo delle perdite.

4.3.2. *Sistema di registrazione dati dell'analizzatore di idrocarburi*

4.3.2.1. L'analizzatore di idrocarburi deve essere collegato a un sistema per registrare il segnale elettrico in uscita mediante un registratore a nastro di carta o altro sistema di elaborazione dei dati con una frequenza di almeno una volta al minuto. Il sistema di registrazione deve avere caratteristiche operative almeno equivalenti a quelle del segnale da registrare e deve fornire una registrazione permanente dei risultati. La registrazione deve fornire un'indicazione positiva dell'inizio e della fine della sosta a caldo o della prova diurne di emissioni (compresi l'inizio e la fine dei periodi di prelievo e il tempo intercorso tra l'inizio e la fine di ciascuna prova).

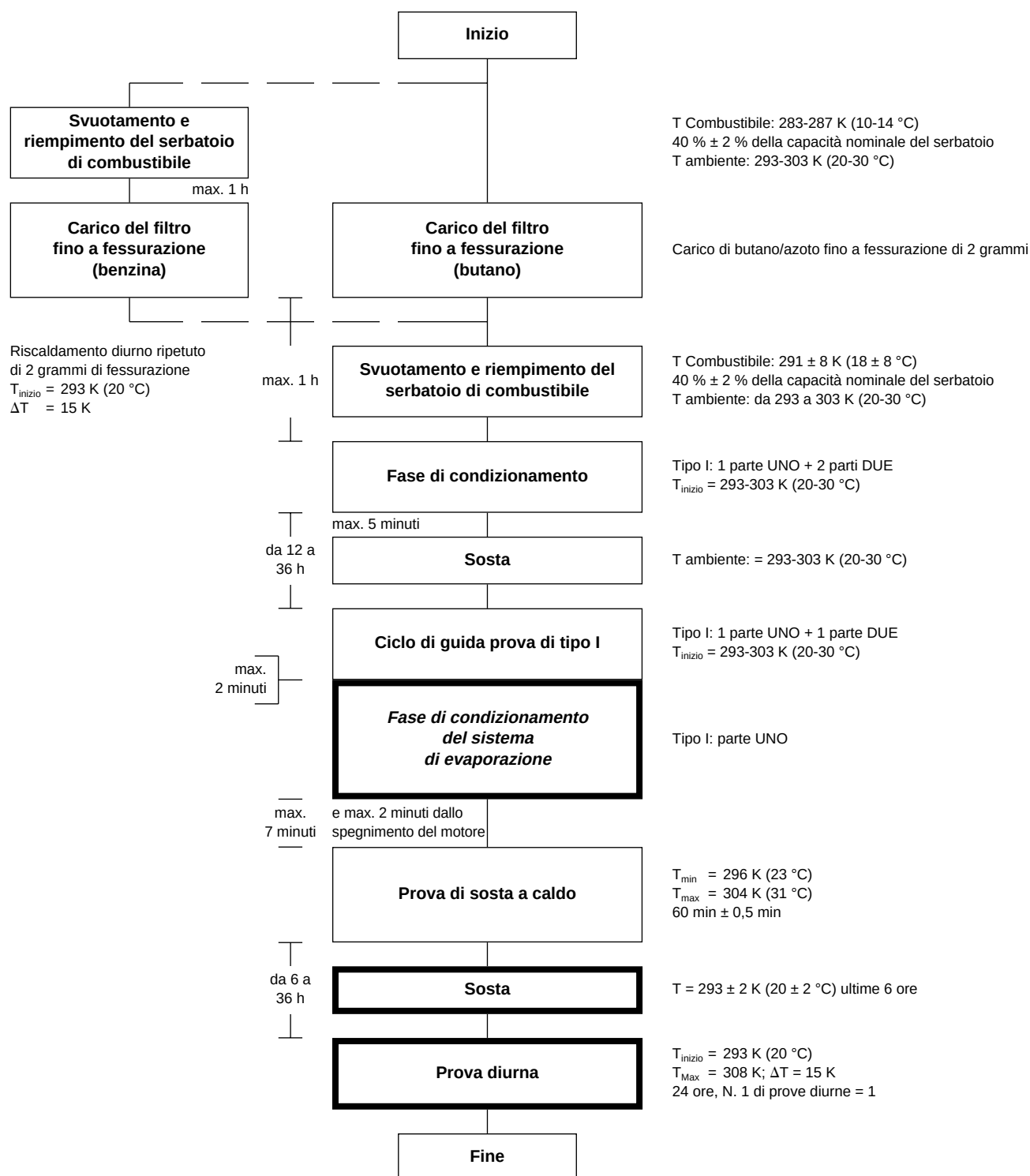
Figura VI.1

Determinazione delle emissioni per evaporazione

Rodaggio di 3 000 km (spurgo/carico non eccessivi)

Invecchiamento del filtro verificato

Lavaggio a getto di vapore del veicolo (se necessario)



Nota:

1. Tipi di controllo delle emissioni per evaporazione, dettagli precisati.
2. Le emissioni dallo scarico possono essere misurate nel corso della prova di tipo I, ma detta prova non è utilizzata a fini normativi. La prova delle emissioni dallo scarico a fini normativi viene eseguita a parte.

4.4. Riscaldamento del serbatoio di combustibile (applicabile soltanto all'opzione di carico del filtro con benzina)

4.4.1. Il combustibile contenuto nel serbatoio o nei serbatoi del veicolo deve essere riscaldato con una fonte di calore regolabile, per esempio una piastra elettrica da 2 000 W. Il sistema di riscaldamento deve riscaldare in modo uniforme le pareti del serbatoio sotto il livello del combustibile in modo da non provocare un surriscaldamento locale dello stesso. Il vapore contenuto nel serbatoio sopra il combustibile non deve essere riscaldato.

4.4.2. Il dispositivo di riscaldamento del serbatoio deve consentire un riscaldamento uniforme del combustibile di 14 K partendo da 289 K (16 °C) in 60 minuti, con il sensore di temperatura regolato come indicato al punto 5.1.1. Il sistema di riscaldamento deve poter controllare la temperatura del combustibile con una precisione di $\pm 1,5$ K rispetto alla temperatura prescritta durante l'operazione di riscaldamento del serbatoio.

4.5. Registrazione della temperatura

4.5.1. La temperatura nella camera è registrata in due punti con i sensori di temperatura collegati in modo da indicare un valore medio. I punti di misurazione si estendono per circa 0,1 m all'interno del locale a partire dalla mediana verticale di ciascuna parete laterale ad un'altezza di $0,9 \pm 0,2$ m.

4.5.2. La temperatura del serbatoio o dei serbatoi di combustibile viene registrata con il sensore posizionato nel serbatoio del combustibile come prescritto al punto 5.1.1, se si utilizza l'opzione di carico del filtro con benzina (punto 5.1.5).

4.5.3. Durante le misurazioni delle emissioni per evaporazione, le temperature devono essere registrate o inserite in un sistema di elaborazione dati con una frequenza di almeno una volta al minuto.

4.5.4. La precisione del sistema di registrazione della temperatura deve essere compresa tra $\pm 1,0$ K e la risoluzione delle letture deve giungere a $\pm 0,4$ K.

4.5.5. Il sistema di registrazione o elaborazione dati deve presentare una risoluzione delle letture dei tempi di ± 15 secondi.

4.6. Registrazione della pressione

4.6.1. La differenza Δp tra la pressione barometrica nell'area di prova e la pressione all'interno del locale deve, durante tutte le registrazioni delle emissioni per evaporazione, essere registrata o inserita in un sistema di elaborazione dati con una frequenza di almeno una volta al minuto.

4.6.2. La precisione del sistema di registrazione della pressione deve essere compresa tra ± 2 hPa e la risoluzione delle letture deve essere di $\pm 0,2$ hPa.

4.6.3. Il sistema di registrazione o elaborazione dati deve presentare una risoluzione delle letture dei tempi di ± 15 secondi.

4.7. Ventole

4.7.1. Utilizzando una o più ventole o soffianti con la porta o le porte del locale aperte deve essere possibile ridurre la concentrazione di idrocarburi nella camera al livello degli idrocarburi presenti nell'ambiente.

4.7.2. La camera deve essere munita di una o più ventole o soffianti di portata idonea compresa tra $0,1$ e $0,5 \text{ m}^3 \text{ s}^{-1}$ che consentano un'accurata miscelazione dell'atmosfera nel locale. Durante le misurazioni deve essere possibile ottenere nella camera una temperatura e una concentrazione di idrocarburi omogenee. Il veicolo posto nel locale non deve ricevere un flusso diretto di aria dalle ventole o dai soffianti.

4.8. Gas

4.8.1. Per la taratura e il funzionamento devono essere disponibili i seguenti gas allo stato puro:

- aria sintetica depurata (purezza: $< 1 \text{ ppm C}_1$ equivalente $\leq 1 \text{ ppm CO}$, $\leq 400 \text{ ppm CO}_2$, $\leq 0,1 \text{ ppm NO}$); tenore di ossigeno compreso tra 18 e 21 % in volume;
- gas combustibile per analizzatore di idrocarburi (40 ± 2 % di idrogeno e il resto elio con meno di 1 ppm C_1 equivalente carbonio e meno di 400 ppm CO_2);
- propano (C_3H_8), purezza minima 99,5 %;
- butano (C_4H_{10}), purezza minima 98 %;
- azoto (N_2), purezza minima 98 %.

4.8.2. Sono necessari gas di taratura contenenti miscele di propano (C_3H_8) e di aria sintetica depurata. Le concentrazioni effettive dei gas di taratura devono avere una precisione di ± 2 % rispetto ai valori indicati. La precisione per i gas diluiti ottenuti con un miscelatore-dosatore di gas deve essere compresa tra ± 2 % del valore effettivo. Le concentrazioni indicate in appendice 1 possono anche essere ottenute utilizzando un miscelatore-dosatore che impieghi aria sintetica come gas di diluizione.

4.9. Apparecchiatura supplementare

4.9.1. L'umidità assoluta nel locale di prova si deve poter misurare con un'approssimazione di $\pm 5\%$.

5. PROCEDIMENTO DI PROVA**5.1. Preparazione della prova**

5.1.1. Il veicolo viene preparato per la prova nel modo seguente:

- il sistema di scarico del veicolo non deve presentare alcuna perdita,
- il veicolo può essere lavato a getto di vapore prima della prova,
- nel caso di utilizzo dell'opzione di carico del filtro con benzina (punto 5.1.5), il serbatoio del combustibile del veicolo deve essere munito di un sensore di temperatura che consenta la misurazione della temperatura al centro del combustibile nel serbatoio riempito al 40 % della sua capacità,
- per consentire lo scarico completo del serbatoio di combustibile, nel sistema di alimentazione possono essere montati dispositivi di fissaggio e adattatori supplementari; a tal fine non è necessario modificare il corpo del serbatoio,
- il costruttore può proporre un metodo di prova al fine di tener conto della perdita di idrocarburi per evaporazione dovuta unicamente al sistema di alimentazione del veicolo.

5.1.2. Quando il veicolo è introdotto nel locale di prova, la temperatura ambiente in quest'ultimo deve essere compresa tra 293 e 303 K (20 e 30 °C).

5.1.3. Si deve controllare l'invecchiamento del filtro o dei filtri, ad esempio, dimostrando che è stato utilizzato durante almeno 3 000 km. Se ciò non può essere dimostrato, si segue il procedimento illustrato di seguito. Nel caso di un sistema a filtri multipli, ciascuno di essi deve essere sottoposto separatamente al procedimento.

5.1.3.1. Il filtro viene rimosso dal veicolo con particolare cura in modo da non recare danno ad alcun componente e a non compromettere l'integrità del sistema di alimentazione.

5.1.3.2. Si controlla il peso del filtro.

5.1.3.3. Il filtro viene collegato a un serbatoio di combustibile, eventualmente esterno, riempito con il combustibile di riferimento per il 40 % della sua capacità.

5.1.3.4. La temperatura del combustibile nel serbatoio deve essere compresa tra 283 e 287 K (tra 10 e 14 °C).

5.1.3.5. Il serbatoio (esterno) di combustibile viene riscaldato, passando da 288 a 318 K (da 15 a 45 °C) (la temperatura deve aumentare di 1 °C ogni 9 minuti).

5.1.3.6. Se il filtro raggiunge la fessurazione prima che la temperatura arrivi a 318 K (45 °C), la fonte di calore viene disinserita. Poi viene pesato il filtro. Se il filtro non ha raggiunto la fessurazione durante la fase di riscaldamento fino a 318 K (45 °C), si deve ripetere la procedura dal punto 5.1.3.3. finché si verifichi la fessurazione.

5.1.3.7. La fessurazione può essere verificata come descritto ai punti 5.1.5 e 5.1.6 del presente allegato, oppure utilizzando un altro sistema di prelievo e analisi in grado di rilevare le emissioni di idrocarburi del filtro alla fessurazione.

5.1.3.8. Il filtro viene spurgato con 25 ± 5 litri al minuto di aria del laboratorio finché siano raggiunti 300 scambi volumici.

5.1.3.9. Si controlla il peso del filtro.

5.1.3.10. Si ripetono per nove volte la fasi del procedimento di cui ai punti da 5.1.3.4 a 5.1.3.9. La prova può essere sospesa, dopo non meno di tre cicli di invecchiamento, se il peso del filtro si è stabilizzato dopo gli ultimi cicli.

5.1.3.11. Il filtro delle emissioni per evaporazione viene ricollegato e vengono ripristinate le normali condizioni di utilizzo del veicolo.

5.1.4. Per il condizionamento del filtro di evaporazione si deve utilizzare uno dei metodi di cui ai punti 5.1.5 e 5.1.6. Nel caso di veicoli muniti di più filtri, ciascuno di essi deve essere condizionato separatamente.

5.1.4.1. Le emissioni dal filtro sono misurate per determinare la fessurazione.

La fessurazione è qui definita come il momento in cui la quantità globale di idrocarburi emessi è pari a 2 grammi.

5.1.4.2. La fessurazione può essere verificata utilizzando il locale di prova delle emissioni per evaporazione come descritto ai punti 5.1.5 e 5.1.6. In alternativa, la fessurazione può essere determinata utilizzando un filtro ausiliario per le evaporazioni collegato a valle del filtro del veicolo. Prima del carico, tale filtro ausiliario deve essere spurgato con aria secca.

- 5.1.4.3. La camera di misurazione deve essere depurata per diversi minuti immediatamente prima della prova fino ad ottenere un fondo stabile. A questo punto, il ventilatore di miscelazione deve essere già in funzione.
- L'analizzatore di idrocarburi deve essere azzerato e tarato immediatamente prima della prova.
- 5.1.5. *Carico del filtro con riscaldamenti ripetuti fino alla fessurazione*
- 5.1.5.1. Il serbatoio o i serbatoi di combustibile del veicolo sono svuotati utilizzando gli appositi rubinetti. Ciò viene effettuato in modo da non depurare o caricare in modo anomalo i dispositivi di controllo dell'evaporazione montati sul veicolo. Per ottenere questo risultato è generalmente sufficiente rimuovere il tappo del serbatoio.
- 5.1.5.2. Il serbatoio o i serbatoi di combustibile sono riempiti con il combustibile di prova a una temperatura compresa tra 283 e 287 K (10 e 14 °C) per il 40 ± 2 % della normale capacità volumetrica del(i) serbatoio(i). A questo punto deve essere applicato il tappo del serbatoio.
- 5.1.5.3. Entro un'ora dal rifornimento di combustibile, il veicolo con il motore spento viene condotto nel locale di prova delle emissioni per evaporazione. Il sensore di rilevazione della temperatura del serbatoio deve essere collegato al sistema di registrazione della temperatura. Una fonte di calore, del tipo indicato al punto 4.4, deve essere opportunamente collocata nei pressi del serbatoio e collegata al dispositivo di controllo della temperatura. Nel caso dei veicoli muniti di più serbatoi di combustibile, tutti i serbatoi devono essere riscaldati nel modo descritto di seguito. Le temperature dei serbatoi devono essere identiche con un'approssimazione di $\pm 1,5$ K.
- 5.1.5.4. Il combustibile può essere riscaldato artificialmente fino alla temperatura iniziale diurna di 293 K (20 °C) ± 1 K.
- 5.1.5.5. Non appena la temperatura del combustibile raggiunge 292 K (19 °C), si deve immediatamente spegnere la ventola di spurgo, chiudere ermeticamente le porte del locale e iniziare la misurazione delle concentrazioni di idrocarburi nel locale.
- 5.1.5.6. Quando la temperatura del combustibile nel serbatoio raggiunge 293 K (20 °C), inizia un riscaldamento lineare di 15 K (15 °C). Il combustibile deve essere riscaldato in modo che la sua temperatura durante il riscaldamento sia conforme a quella data dalla funzione riportata di seguito con una approssimazione di $\pm 1,5$ K. Il tempo di riscaldamento e la temperatura devono essere registrati.
- $$T_r = T_o + 0,2333 \times t$$
- dove:
- T_r = temperatura prescritta (K);
- T_o = temperatura iniziale (K);
- t = tempo in minuti intercorso dall'inizio del riscaldamento del serbatoio.
- 5.1.5.7. Non appena si raggiunge la fessurazione o quando la temperatura del combustibile raggiunge 308 K (35 °C), a seconda di quale delle due condizioni si verifichi prima, si disinscrive la fonte di calore, si sopprime la tenuta stagna delle porte che vengono aperte e si toglie il tappo del serbatoio del combustibile del veicolo. Se la fessurazione non si è verificata quando la temperatura del combustibile ha raggiunto 308 K (35 °C), si allontana la fonte di calore dal veicolo, si toglie quest'ultimo dal locale di prova e si ripete l'intera procedura descritta al punto 5.1.7, finché non si verifichi la fessurazione.
- 5.1.6. *Carico di butano alla fessurazione*
- 5.1.6.1. Se il locale è utilizzato per determinare la fessurazione (cfr. punto 5.1.4.2) si colloca il veicolo, a motore spento, nel locale di prova delle emissioni per evaporazione.
- 5.1.6.2. Si prepara il filtro delle emissioni per evaporazione per l'operazione di carico. Il filtro non deve essere rimosso dal veicolo, a meno che la sua collocazione ne renda l'accesso così problematico che l'operazione di carico dello stesso si possa effettuare solo rimuovendolo dal veicolo. Tale operazione deve essere effettuata con particolare cura in modo da non recare danno ad alcun componente e a non compromettere l'integrità del sistema di alimentazione.
- 5.1.6.3. Si carica il filtro con una miscela composta al 50 % di butano e al 50 % di azoto per volume, ad una velocità di 40 grammi di butano all'ora.
- 5.1.6.4. Non appena il filtro arriva alla fessurazione si disinscrive la fonte di vapore.
- 5.1.6.5. Si ricollega il filtro delle emissioni per evaporazione, ripristinando le normali condizioni d'uso del veicolo.
- 5.1.7. *Svuotamento e riempimento del serbatoio del combustibile*
- 5.1.7.1. Il serbatoio o i serbatoi di combustibile del veicolo sono svuotati utilizzando gli appositi rubinetti. Ciò viene effettuato in modo da non depurare o caricare in modo anomalo i dispositivi di controllo dell'evaporazione montati sul veicolo. Per ottenere questo risultato è generalmente sufficiente rimuovere il tappo del serbatoio.

- 5.1.7.2. Il serbatoio o i serbatoi di combustibile del veicolo sono riempiti con il combustibile di prova a una temperatura di $291 \pm 8 \text{ K}$ ($18 \pm 8 \text{ °C}$) per il $40 \pm 2 \%$ della normale capacità volumetrica del(i) serbatoio(i). A questo punto deve essere applicato il tappo del serbatoio.
- 5.2. **Ciclo di condizionamento**
- 5.2.1. Entro un'ora dal completamento del carico del filtro di cui ai punti 5.1.5 o 5.1.6, il veicolo è posto sul banco dinamometrico e fatto funzionare per un ciclo di funzionamento (parte uno) e due cicli di funzionamento (parte due) della prova di tipo I di cui all'allegato III. Durante questa operazione non vengono raccolte le emissioni dallo scarico.
- 5.3. **Sosta**
- 5.3.1. Entro cinque minuti dal termine dell'operazione di condizionamento di cui al punto 5.2.1, il cofano del motore viene chiuso completamente e il veicolo viene tolto dal banco dinamometrico e collocato nell'area di sosta, dove deve rimanere per un minimo di 12 e un massimo di 36 ore. Al termine di tale periodo, le temperature dell'olio motore e del liquido di raffreddamento del motore devono avere raggiunto la temperatura ambiente con una tolleranza di $\pm 3 \text{ K}$.
- 5.4. **Prova al banco dinamometrico**
- 5.4.1. Dopo la conclusione del periodo di sosta, il veicolo viene sottoposto alla prova completa di tipo I descritta all'allegato III (prova urbana ed extraurbana di partenza a freddo). Quindi viene spento il motore. Nel corso di tale prova possono essere raccolte le emissioni di gas dallo scarico, ma i risultati ottenuti non vengono utilizzati ai fini dell'omologazione relativa alle stesse.
- 5.4.2. Entro due minuti dal termine della prova di tipo I di cui al punto 5.4.1, il veicolo è sottoposto a un ulteriore ciclo di condizionamento consistente in un ciclo urbano di prova (partenza a caldo) della prova di tipo I. Quindi il motore viene nuovamente spento. Nel corso di tale prova, non è necessario raccogliere le emissioni di gas dallo scarico.
- 5.5. **Prova delle emissioni per evaporazione per sosta a caldo**
- 5.5.1. Prima di completare la prova di condizionamento occorre depurare per alcuni minuti la camera di misurazione, sino ad ottenere un fondo stabilizzato di idrocarburi. In questo momento devono anche essere avviate la ventola o le ventole di miscelazione.
- 5.5.2. L'analizzatore di idrocarburi viene azzerato e tarato immediatamente prima della prova.
- 5.5.3. Al termine del ciclo di condizionamento, viene chiuso completamente il cofano del motore e vengono staccate tutte le connessioni tra il veicolo e il banco di prova. Il veicolo è quindi guidato nella camera di misurazione, utilizzando il meno possibile il pedale dell'acceleratore. Il motore deve essere spento prima che una qualsiasi parte del veicolo penetri nella camera di misurazione. Il momento in cui il motore viene spento deve essere registrato dal sistema di registrazione dei dati di misurazione delle emissioni per evaporazione, quindi si inizia la registrazione delle temperature. Se non sono già aperti, si aprono in questa fase i finestrini e i vani della bagagliaia del veicolo.
- 5.5.4. Il veicolo viene spinto o spostato in altro modo nella camera di misurazione a motore spento.
- 5.5.5. Le porte del locale vengono chiuse a tenuta di gas entro due minuti dallo spegnimento del motore ed entro sette minuti dalla fine del ciclo di condizionamento.
- 5.5.6. Il periodo di sosta a caldo, della durata di $60 \pm 0,5$ minuti, ha inizio quando la camera è chiusa ermeticamente. Si misurano la concentrazione di idrocarburi, la temperatura e la pressione barometrica per avere i valori iniziali di $C_{HC,i}$, P_i e T_i per la prova di sosta a caldo. Questi valori sono utilizzati per il calcolo delle emissioni di vapori di cui al punto 6. La temperatura ambiente T della camera deve essere compresa tra 296 e non oltre 304 K durante i 60 minuti del periodo di sosta a caldo.
- 5.5.7. L'analizzatore di idrocarburi viene azzerato e tarato immediatamente prima della fine del periodo di prova di $60 \pm 0,5$ minuti.
- 5.5.8. Alla fine del periodo di prova di $60 \pm 0,5$ minuti si misurano la concentrazione di idrocarburi nella camera, la temperatura e la pressione barometrica, ottenendo i valori finali di $C_{HC,f}$, P_f e T_f per la prova di sosta a caldo, utilizzati per il calcolo di cui al punto 6.
- 5.6. **Sosta**
- 5.6.1. Il veicolo di prova, a motore spento, viene spinto o spostato in altro modo nella camera di misurazione, dove deve stazionare per un periodo compreso tra 6 e 36 ore, tra la fine della prova di sosta a caldo e l'inizio della prova diurna di emissione. Nel corso di questo periodo, durante almeno 6 ore, il veicolo viene mantenuto alla temperatura di $293 \pm 2 \text{ K}$ ($20 \pm 2 \text{ °C}$).

5.7. Prova diurna

- 5.7.1. Il veicolo di prova viene esposto a un ciclo a temperatura ambiente, secondo il profilo precisato all'appendice 2, con una deviazione massima consentita di ± 2 K in qualsiasi momento. La deviazione media di temperatura rispetto al profilo, calcolata utilizzando il valore assoluto di ciascuna deviazione misurata, non deve superare 1 K. La temperatura ambiente deve essere misurata almeno ogni minuto. Il ciclo di misurazione della temperatura comincia quando il tempo $t_{\text{inizio}} = 0$, come precisato al punto 5.7.6.
- 5.7.2. La camera di misurazione deve essere depurata per alcuni minuti immediatamente prima della prova, sino ad ottenere un fondo stabilizzato. In questo momento devono anche essere avviate la ventola o le ventole di miscelazione della camera.
- 5.7.3. Il veicolo di prova, con il motore spento e i finestrini e i vani della bagagliaia aperti, viene trasferito nella camera di misurazione. La ventola o le ventole di miscelazione devono essere regolate in modo tale da mantenere una corrente dell'aria della velocità di almeno 8 km/h sotto il serbatoio del combustibile del veicolo di prova.
- 5.7.4. L'analizzatore di idrocarburi viene azzerato e tarato immediatamente prima della prova.
- 5.7.5. Le porte del locale sono chiuse a tenuta di gas.
- 5.7.6. Entro 10 minuti dalla chiusura ermetica delle porte, si misurano la concentrazione di idrocarburi, la temperatura e la pressione barometrica, ottenendo i valori iniziali di $C_{\text{HC}, i}$, P_i e T_i per la prova diurna. A questo punto, $t_{\text{inizio}} = 0$.
- 5.7.7. L'analizzatore di idrocarburi viene azzerato e tarato immediatamente prima della fine della prova.
- 5.7.8. Il periodo di prelievo delle emissioni termina 24 ore $\pm$ 6 minuti dopo l'inizio del primo prelievo, come precisato al punto 5.7.6. Si registra il tempo trascorso e vengono misurate la concentrazione di idrocarburi nella camera, la temperatura e la pressione barometrica, ottenendo i valori finali di $C_{\text{HC}, f}$, P_f e T_f per la prova diurna, che vengono utilizzati per il calcolo di cui al punto 6. Con ciò ha termine il procedimento di prova delle emissioni per evaporazione.

6. CALCOLI

- 6.1. Le prove di emissione per evaporazione descritte al punto 5 permettono di calcolare le emissioni di idrocarburi nelle fasi diurna e di sosta a caldo. Le perdite di vapori in ciascuna di queste due fasi sono calcolate utilizzando le concentrazioni di idrocarburi, le temperature e le pressioni iniziali e finali nel locale, nonché il volume netto dello stesso.

Si utilizza la seguente formula:

$$M_{\text{HC}} = k \cdot V \cdot 10^{-4} \cdot \left(\frac{C_{\text{HC}, f} \cdot P_f}{T_f} - \frac{C_{\text{HC}, i} \cdot P_i}{T_i} \right) + M_{\text{HC}, \text{fuori}} - M_{\text{HC}, i}$$

dove:

- M_{HC} = massa di idrocarburi in grammi
- $M_{\text{HC}, \text{fuori}}$ = massa di idrocarburi uscita dal locale, nel caso di locali a volume fisso per la prova diurna di emissioni (grammi)
- $M_{\text{HC}, i}$ = massa di idrocarburi che penetra nel locale, nel caso di locali a volume fisso per la prova diurna di emissioni (grammi)
- C_{HC} = concentrazione di idrocarburi misurata nel locale [ppm (volume) in equivalente C_1]
- V = volume netto del locale in m^3 diminuito del volume del veicolo con finestrini e bagagliaia aperti; se il volume del veicolo non è determinato, si sottrae un volume di $1,42 \text{ m}^3$
- T = temperatura ambiente della camera, in K
- P = pressione barometrica, in kPa
- H/C = rapporto idrogeno/carbonio
- k = $1,2 \cdot (12 + \text{H/C})$

e dove:

- i = il valore iniziale
- f = il valore finale
- H/C = è supposto 2,33 per le perdite dovute alla prova diurna
- H/C = è supposto 2,20 per le perdite dovute alla sosta a caldo

6.2. Risultati generali della prova

Si suppone che l'emissione massica totale di idrocarburi del veicolo sia:

$$M_{\text{totale}} = M_{\text{DI}} + M_{\text{HS}}$$

dove:

M_{totale} = emissioni massiche totali del veicolo (grammi)

M_{DI} = emissione massica di idrocarburi nella prova diurna (grammi)

M_{HS} = emissione massica di idrocarburi nella sosta a caldo (grammi)»

Appendice 1

35. I punti 1 e 2 recitano:

«1. FREQUENZA E METODI DI TARATURA

1.1. Tutte le apparecchiature devono essere tarate prima della loro messa in servizio, ogni volta che risulti necessario e comunque nel mese che precede la prova di omologazione. I metodi di taratura da utilizzare sono descritti nella presente appendice.

1.2. Normalmente devono essere utilizzate le temperature indicate per prime. In alternativa, possono essere utilizzate le temperature che figurano tra parentesi quadra.

2. TARATURA DEL LOCALE**2.1. Calcolo iniziale del volume interno del locale**

2.1.1. Prima della sua messa in servizio, si calcola il volume interno della camera come descritto di seguito. Si misurano accuratamente le dimensioni interne della camera tenendo conto di qualsiasi irregolarità, come i rinforzi di irrigidimento. Il volume interno della camera è calcolato in base a queste misurazioni.

Per locali con volume variabile, si chiude il locale ad un volume stabilito quando questo si trova a una temperatura ambiente di 303 K (30 °C) [302 K (29 °C)]. Tale volume nominale deve poter essere riprodotto con una tolleranza di $\pm 0,5$ % del valore riferito.

2.1.2. Il volume interno netto è calcolato sottraendo 1,42 m³ dal volume interno della camera. In alternativa, al posto del valore di 1,42 m³, si può utilizzare il volume del veicolo di prova con finestrini e bagagliaia aperti.

2.1.3. La camera deve essere controllata come indicato al punto 2.3. Se la massa di propano si discosta dalla massa iniettata di oltre ± 2 % occorre provvedere a una correzione.

2.2. Calcolo delle emissioni residue della camera

Quest'operazione serve a verificare che la camera non contenga materiali che emettono quantità significative di idrocarburi. Il controllo deve essere effettuato alla messa in servizio del locale, dopo qualsiasi operazione effettuata nello stesso che possa influire sulle emissioni residue e con una frequenza di almeno una volta all'anno.

2.2.1. I locali a volume variabile possono essere utilizzati con configurazioni di volume chiuse o aperte, come descritto al punto 2.1.1. Le temperature ambiente devono essere mantenute a 308 ± 2 K (35 ± 2 °C) [309 ± 2 K (36 ± 2 °C)], durante il periodo di quattro ore sottoindicato.

2.2.2. I locali a volume fisso vengono utilizzati con le prese di entrata e di uscita dell'aria chiuse. La temperatura ambiente è mantenuta a 308 ± 2 K (35 ± 2 °C) [309 ± 2 K (36 ± 2 °C)] durante il periodo di quattro ore sottoindicato.

2.2.3. Prima di dare inizio alla fase di prelievo delle emissioni residue (durata: 4 ore), si può chiudere ermeticamente il locale e azionare la ventola di miscelazione per un periodo massimo di 12 ore.

2.2.4. Si tara, se necessario, l'analizzatore e lo si azzerà.

2.2.5. Si depura il locale sino ad ottenere una lettura costante degli idrocarburi. Se non è già in funzione, si aziona il ventilatore di miscelazione.

- 2.2.6. Si chiude ermeticamente la camera e si misura la concentrazione residua degli idrocarburi, la temperatura e la pressione barometrica. Si ottengono così i valori iniziali di $C_{HC,i}$, P_i e T_i , utilizzati per calcolare le condizioni residue del locale.
- 2.2.7. Il locale, con il ventilatore di miscelazione in funzione, viene lasciato a riposo per quattro ore.
- 2.2.8. Alla fine di questo periodo, si utilizza lo stesso analizzatore per misurare la concentrazione di idrocarburi nella camera. Si misurano anche la temperatura e la pressione barometrica, ottenendo così i valori finali di $C_{HC,f}$, P_f e T_f .
- 2.2.9. Si calcola la variazione massica degli idrocarburi nel locale durante il periodo, ai sensi delle disposizioni del punto 2.4. Essa non deve superare 0,05 g.

2.3. Taratura e prova di ritenuta di idrocarburi nella camera

La taratura e la prova di ritenuta di idrocarburi nella camera permettono di verificare il volume calcolato come indicato al punto 2.1 e di misurare eventuali perdite. Il tasso di perdita del locale viene calcolato nel momento della sua messa in servizio, dopo ogni operazione che ne possa compromettere l'integrità e, in seguito, almeno a cadenza mensile. Se vengono eseguiti, con esito positivo, sei controlli mensili consecutivi della ritenuta, senza che siano necessari interventi correttivi, in seguito si può calcolare il tasso di perdita del locale a cadenza trimestrale, fintantoché non siano necessari interventi correttivi.

- 2.3.1. Si depura il locale sino a raggiungere una concentrazione costante di idrocarburi. Si aziona il ventilatore di miscelazione, se non è già in funzione. L'analizzatore di idrocarburi viene azzerato e, all'occorrenza, tarato.
- 2.3.2. Nel caso di locali a volume variabile, si chiude il locale nella posizione corrispondente al volume nominale. Nel caso di locali a volume fisso, si chiudono le prese di entrata e di uscita dell'aria.
- 2.3.3. Si aziona il sistema di controllo della temperatura ambiente (se non è già in funzione) che deve essere regolato su una temperatura iniziale di 308 K (35 °C) [309 K (36 °C)].
- 2.3.4. Non appena la temperatura della camera si stabilizza a 308 ± 2 K (35 ± 2 °C) [309 ± 2 K (36 ± 2 °C)], si chiude ermeticamente la camera e si misura la concentrazione residua, la temperatura e la pressione barometrica. Si ottengono così i valori iniziali di $C_{HC,i}$, P_i e T_i , utilizzati per la taratura del locale.
- 2.3.5. Si iniettano nel locale circa 4 g di propano, la cui massa deve essere misurata con un'accuratezza e una precisione di $\pm 0,2$ % del valore misurato.
- 2.3.6. Si lasciano miscelare per 5 minuti le sostanze contenute nella camera e quindi si misura la concentrazione di idrocarburi, la temperatura e la pressione barometrica. Si ottengono così valori finali $C_{HC,f}$, T_f e P_f per la taratura del locale come pure i valori iniziali di $C_{HC,i}$, T_i e P_i per la verifica della ritenuta.
- 2.3.7. Utilizzando i valori di cui ai punti 2.3.4 e 2.3.6 e la formula di cui al punto 2.4, si calcola la massa di propano contenuta nel locale. Detta massa non deve differire di ± 2 % dalla massa di propano misurata come specificato al punto 2.3.5.
- 2.3.8. Nel caso di locali a volume variabile, si apre il locale nella sua configurazione nominale di volume. Nel caso di locali a volume fisso, si aprono le prese di entrata e di uscita dell'aria.
- 2.3.9. Si inizia a far variare ciclicamente la temperatura ambiente da 308 K (35 °C) a 293 K (20 °C), di nuovo a 308 K (35 °C) [da 308,6 K (35,6 °C) a 295,2 K (22,2 °C) e di nuovo a 308,6 K (35,6 °C)] per un periodo di 24 ore secondo il profilo [profilo alternativo] di cui all'appendice 2, entro 15 minuti dalla chiusura ermetica del locale (le tolleranze sono quelle precisate al punto 5.7.1 dell'allegato VI).
- 2.3.10. Al termine di tale ciclo di 24 ore, si misura e si registra la concentrazione di idrocarburi, la temperatura e la pressione barometrica finali. Si ottengono così i valori finali di $C_{HC,f}$, T_f e P_f per la prova di ritenuta di idrocarburi.
- 2.3.11. Mediante la formula di cui al punto 2.4, e utilizzando i valori di cui ai punti 2.3.10 e 2.3.6, si calcola la massa di idrocarburi. La massa non può differire di più del 3 % dalla massa di idrocarburi calcolata in conformità con il punto 2.3.7.

2.4. Calcoli

Il calcolo della variazione netta della massa di idrocarburi nel locale viene utilizzato per determinare gli idrocarburi residui nella camera e le perdite. I valori iniziali e finali della concentrazione di idrocarburi, della temperatura e della pressione barometrica sono utilizzati nella seguente formula per calcolare la variazione massica.

$$M_{HC} = k \cdot V \cdot 10^{-4} \cdot \left(\frac{C_{HC, f} \cdot P_f}{T_f} - \frac{C_{HC, i} \cdot P_i}{T_i} \right) + M_{HC, fuori} - M_{HC, i}$$

dove:

M_{HC} = massa di idrocarburi in grammi

$M_{HC, fuori}$ = massa di idrocarburi uscita dal locale, nel caso di locali a volume fisso per la prova diurna di emissioni (grammi)

$M_{HC, i}$ = massa di idrocarburi che penetra nel locale, nel caso di locali a volume fisso per la prova diurna di emissioni (grammi)

C_{HC} = concentrazioni di idrocarburi nel locale [ppm di carbonio (NB: ppm carbonio = ppm propano $\times$ 3)]

V = volume del locale in metri cubi, misurato conformemente al punto 2.1.1

T = temperatura ambiente del locale, in K

P = pressione barometrica, in kPa

k = 17,6

e dove:

i è il valore iniziale

f è valore finale».

Appendice 2

36. Viene aggiunta la seguente nuova appendice 2:

«Appendice 2

Profilo della temperatura ambiente diurna per la taratura del locale e per la prova di emissioni diurna

Tempo (ore)		Temperatura (°C _i)
taratura	prova	
16	0	20
17	1	20,2
18	2	20,5
19	3	21,2
20	4	23,1
21	5	25,1
22	6	27,2
23	7	29,8
24	8	31,8
0	9	33,3
1	10	34,4
2	11	35
3	12	34,7
4	13	33,8
5	14	32
6	15	30
7	16	28,4
8	17	26,9
9	18	25,2
10	19	24
11	20	23
12	21	22
13	22	20,8
14	23	20,2
15	24	20

Profilo alternativo della temperatura ambiente diurna per la taratura del locale in conformità con i punti 1.2 e 2.3.9 dell'appendice 1

Tempo (ore)	Temperatura (°C _i)
0	35,6
1	35,3
2	34,5
3	33,2
4	31,4
5	29,7
6	28,2
7	27,2
8	26,1
9	25,1
10	24,3
11	23,7
12	23,3
13	22,9
14	22,6
15	22,2
16	22,5
17	24,2
18	26,8
19	29,6
20	31,9
21	33,9
22	35,1
23	35,4
24	35,6»

ALLEGATO VII

37. È inserito un nuovo allegato VII così formulato:

«ALLEGATO VII

PROVA DI TIPO VI

(Prova delle emissioni medie di ossido di carbonio e idrocarburi a bassa temperatura dallo scarico dopo la partenza a freddo)

1. INTRODUZIONE

Il presente allegato si applica soltanto ai veicoli con motore ad accensione comandata, esso descrive le apparecchiature necessarie e la procedura della prova di tipo VI, così come definita al punto 5.3.5 dell'allegato I, allo scopo di verificare le emissioni di ossido di carbonio e idrocarburi a bassa temperatura ambiente. Gli argomenti di cui si occupa il presente allegato sono i seguenti:

1. Prescrizioni concernenti le apparecchiature,
2. Condizioni della prova,
3. Procedimenti della prova e prescrizioni concernenti i dati.

2. APPARECCHIATURA DI PROVA**2.1. Visione d'insieme**

- 2.1.1. Il presente punto riguarda le apparecchiature necessarie per le prove relative alle emissioni dei gas di scarico a bassa temperatura ambiente effettuate sui veicoli con motore ad accensione comandata. Le apparecchiature necessarie e le specifiche corrispondono ai requisiti fissati per la prova di tipo I di cui all'allegato III e relative appendici, qualora non siano previsti requisiti specifici per la prova di tipo VI. Le tolleranze applicabili alla prova di tipo VI a bassa temperatura ambiente sono elencate ai punti 2.2–2.6 infra.

2.2. Banco dinamometrico

- 2.2.1. Vigono i requisiti di cui al punto 4.1 dell'allegato III. Il banco dinamometrico deve essere messo a punto in modo tale da simulare il funzionamento di un veicolo su strada a 266K (-7 °C). Questa messa a punto può basarsi sulla definizione del profilo di forza di carico su strada (road load force profile) a 266K (-7 °C). In alternativa, la resistenza all'avanzamento definita dall'appendice 3 dell'allegato III può essere adeguata per una riduzione del 10 % del tempo di decelerazione. Il servizio tecnico può autorizzare l'utilizzo di altri metodi per la definizione della resistenza all'avanzamento.

- 2.2.2. Per tarare il banco dinamometrico vige il disposto dell'appendice 2 dell'allegato III.

2.3. Sistema di prelievo

- 2.3.1. Vige il disposto del punto 4.2 dell'allegato III e dell'appendice 5 dell'allegato III. Il punto 2.3.2 dell'appendice 5 è così modificato: "La configurazione del circuito, la capacità di flusso del CVS nonché la temperatura e l'umidità specifica dell'aria di diluizione (che può provenire anche da una fonte diversa dall'aria di combustione del veicolo) devono essere controllati in modo tale da eliminare in pratica la condensazione dell'acqua nel sistema (un flusso di 0,142–0,165 m³ al secondo è sufficiente per la maggior parte dei veicoli)."

2.4. Apparecchiatura di analisi

- 2.4.1. Vale il disposto del punto 4.3 dell'allegato III, ma solo per le prove relative all'ossido di carbonio, all'anidride carbonica e agli idrocarburi.

- 2.4.2. Per la taratura delle apparecchiature di analisi vale il disposto dell'appendice 6 dell'allegato III.

2.5. Gas

- 2.5.2. Vale il disposto del punto 4.5 dell'allegato III, laddove pertinente.

2.6. Apparecchiatura complementare

- 2.6.1. Per le apparecchiature utilizzate ai fini della misurazione di volume, temperatura, pressione e umidità vale il disposto dei punti 4.4 e 4.6 dell'allegato III.

3. SEQUENZA DELLA PROVA E COMBUSTIBILE**3.1. Prescrizioni generali**

- 3.1.1. La sequenza della prova di cui alla figura VII/1 mostra i passi da compiersi quando il veicolo è sottoposto alla prova di tipo VI. La temperatura ambiente cui il veicolo esaminato è sottoposto deve essere in media di:

266 K (-7 °C) ± 3 K

e non deve essere

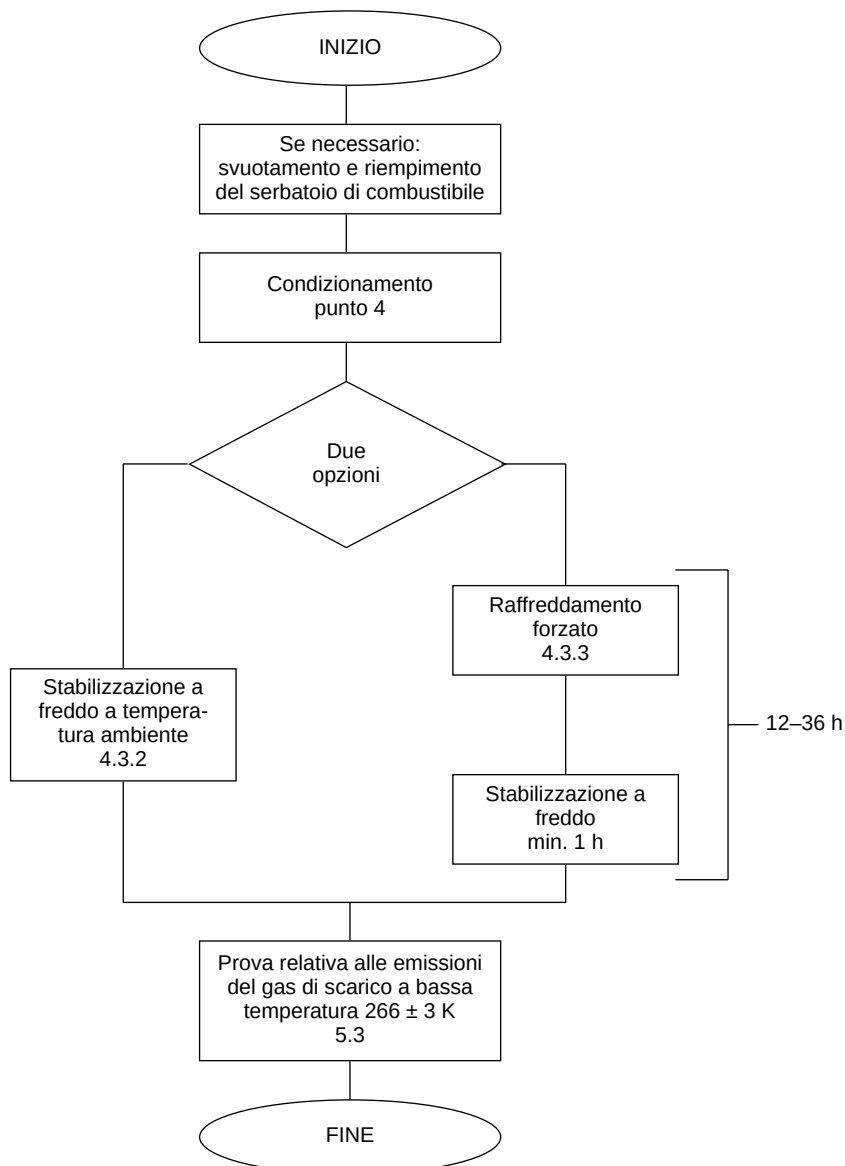
inferiore a 260 K (-13 °C), né superiore a 272 K (-1 °C).

La temperatura non deve per più di 3 minuti continuativi scendere al di sotto dei 263 K (-10 °C) né superare 269 K (-4 °C)

- 3.1.2. La temperatura del locale di prova rilevata nel corso della prova deve essere misurata alla bocchetta di mandata del gruppo ventilatore (punto 5.2.1 del presente allegato). La temperatura ambiente indicata deve rappresentare una media aritmetica della temperatura del locale di prova, misurata a intervalli di tempo regolari di non più di un minuto.
- 3.2. **Procedure di prova**
Il ciclo di prova urbano (parte uno), di cui alla figura III. 1.1 dell'allegato III, appendice 1, è costituito da quattro cicli urbani di base, che riuniti rappresentano un ciclo completo della parte uno.
- 3.2.1 L'avviamento del motore, l'inizio del prelievo e l'esecuzione del primo ciclo devono essere effettuati in base alla tabella III. 1.2 e alla figura III. 1.2.
- 3.3. **Preparazione della prova**
3.3.1. Per il veicolo sottoposto a prova vigono le disposizioni del punto 3.1 dell'allegato III. Per la messa a punto della massa equivalente del sistema d'inerzia sul banco dinamometrico vigono le condizioni del punto 5.1 dell'allegato III.

Figura VII.1

Procedimento della prova UE a bassa temperatura ambiente



3.4. Combustibile utilizzato nel corso della prova

- 3.4.1. Il combustibile utilizzato deve essere conforme alla specifica risultante dalle disposizioni del punto 3 dell'allegato IX. Un costruttore può scegliere di utilizzare per la prova il combustibile specificato al punto 1 dell'allegato IX.

4. CONDIZIONAMENTO DEL VEICOLO

4.1. Visione d'insieme

- 4.1.1. Per garantire una prova riproducibile relativa alle emissioni, il veicolo esaminato deve essere condizionato in modo uniforme. Il condizionamento consiste di un ciclo di preparazione su un banco dinamometrico, seguito da un periodo di sosta prima della prova relativa alle emissioni secondo il disposto del punto 4.3 del presente allegato.

4.2. Condizionamento

- 4.2.1. Il serbatoio (i serbatoi) di carburante viene (vengono) riempito(i) con il combustibile specifico utilizzato per la prova. Qualora il combustibile contenuto nel serbatoio non sia conforme alle specifiche del punto 3.4.1 del presente allegato, il serbatoio deve essere svuotato prima di essere nuovamente riempito di combustibile. Il combustibile utilizzato per la prova deve avere una temperatura inferiore o uguale a 289 K (16 °C). Per le operazioni sopra descritte, il sistema di controllo delle emissioni da evaporazione non può essere né svuotato né riempito in modo anomalo.

- 4.2.2. Il veicolo è introdotto nel locale di prova e collocato sul banco dinamometrico.

- 4.2.3. Il condizionamento consiste nel ciclo di funzionamento di cui all'allegato III, appendice 1, figura III.1.1, parte 1 e parte 2. Su richiesta del costruttore, i veicoli muniti di motore ad accensione comandata possono essere condizionati con un ciclo di funzionamento, parte 1, e due cicli di funzionamento, parte 2.

- 4.2.4. Nel corso del condizionamento la temperatura del locale del banco dinamometrico deve rimanere relativamente costante e non superare i 303 K (30 °C).

- 4.2.5. La pressione dei pneumatici delle ruote motrici è pari a quello indicato al punto 5.3.2 dell'allegato III.

- 4.2.6. Entro dieci minuti dopo il termine del condizionamento il motore deve essere spento.

- 4.2.7. Se il produttore lo richiede e il servizio tecnico lo consente, può essere autorizzato in casi particolari un ulteriore condizionamento. Il servizio tecnico può altresì decidere di eseguire un ulteriore condizionamento. Esso deve consistere di uno o più sequenze di funzionamento del ciclo parte uno, così come descritto nell'allegato III, appendice 1. I risultati di questo ulteriore condizionamento devono essere riportati nella relazione sulla prova.

4.3. Metodi da applicare per la sosta (soak methods)

- 4.3.1. Si può utilizzare uno dei due metodi seguenti, a scelta del costruttore, per stabilizzare il veicolo prima della prova relativa alle emissioni.

- 4.3.2. *Metodo standard.* Il veicolo deve essere condizionato per non meno di 12 ore e non più di 36 ore prima della prova dei gas di scarico a bassa temperatura. In questo lasso di tempo la temperatura ambiente (di bulbo secco) deve essere in media mantenuta a 266 K (-7 °C) $\pm$ 3 K, considerando separatamente ciascuna ora, e non deve essere inferiore a 260 K (-13 °C) né superiore a 272 K (-1 °C). La temperatura non deve, per più di 3 minuti continuativi, scendere al di sotto di 263 K (-10 °C) né superare 269 K (-4 °C).

- 4.3.3. *Metodo forzato ("forced method")* ⁽¹⁾. Il veicolo deve essere condizionato per non più di 36 ore prima della prova delle emissioni dei gas di scarico a bassa temperatura.

- 4.3.3.1. In questo lasso di tempo il veicolo non può essere condizionato a temperature ambienti superiori a 303 K (30 °C).

- 4.3.3.2. Il raffreddamento del veicolo può essere ottenuto attraverso un raffreddamento forzato dello stesso fino a raggiungere la temperatura di prova. Qualora il raffreddamento venga raggiunto utilizzando ventilatori, essi devono essere posizionati verticalmente in modo tale da raggiungere un raffreddamento massimo del gruppo motore-trasmissione-ponte e non in primo luogo un raffreddamento della coppa dell'olio. I ventilatori non devono essere posizionati al di sotto del veicolo.

⁽¹⁾ Le disposizioni relative ai "metodi di raffreddamento forzati" saranno riesaminate senza indugio conformemente alla procedura di cui all'articolo 13 della direttiva 70/156/CEE.

4.3.3.3. La temperatura ambiente deve essere controllata rigorosamente solo dopo che il veicolo sia stato raffreddato a una temperatura di $266\text{ K } (-7\text{ °C}) \pm 2\text{ K}$ come definito da una misurazione rappresentativa della temperatura dell'olio del motore. Una temperatura rappresentativa dell'olio del motore è misurata nei pressi del centro e non in superficie o sul fondo della coppa dell'olio. Qualora vengano misurate due o più posizioni diverse dell'olio, esse devono rispettare tutte le prescrizioni indicate per la temperatura.

4.3.3.4. Il veicolo deve essere condizionato per almeno un'ora dopo essere stato raffreddato a una temperatura di $266\text{ K } (-7\text{ °C}) \pm 2\text{ K}$, prima della prova dei gas di scarico a bassa temperatura. In questo lasso di tempo la temperatura ambiente (di bulbo secco) deve essere in media di $266\text{ K} \pm 3\text{ K}$

e non deve essere inferiore a $260\text{ K } (-13\text{ °C})$ né superiore a $272\text{ K } (-1\text{ °C})$.

La temperatura

non deve scendere al di sotto di $263\text{ K } (-10\text{ °C})$ né superare $269\text{ K } (-4\text{ °C})$

per più di 3 minuti consecutivi.

4.3.4. Qualora il veicolo venga stabilizzato in ambiente separato a $266\text{ K } (-7\text{ °C})$ e poi trasferito nel locale di prova passando attraverso un ambiente caldo, nel locale di prova il veicolo deve essere nuovamente stabilizzato per un periodo superiore di almeno sei volte a quello in cui è stato esposto a temperature più alte. La temperatura ambiente (di bulbo secco) in questo lasso di tempo:

deve essere in media di $266\text{ K } (-7\text{ °C}) \pm 3\text{ K}$ e non inferiore a $260\text{ K } (-11\text{ °C})$ né superiore a $272\text{ K } (-1\text{ °C})$.

La temperatura non deve, per più di 3 minuti continuativi:

scendere al di sotto di $263\text{ K } (-10\text{ °C})$ né superare $269\text{ K } (-4\text{ °C})$.

5. PROCEDURA RELATIVA LA BANCO DINAMOMETRICO

5.1. Visione d'insieme

5.1.1. Il prelievo delle emissioni è effettuato durante un procedimento di prova consistente in un ciclo della parte uno (allegato III, appendice 1, figura III.1.1). L'avviamento del motore, l'immediato prelievo, il funzionamento nel corso del ciclo della parte uno e lo spegnimento del motore rappresentano una prova completa a bassa temperatura con una durata complessiva di 780 secondi. Le emissioni di gas di scarico vengono diluite nell'atmosfera circostante e ne viene raccolto costantemente un campione proporzionale per l'analisi. Nei gas di scarico raccolti viene analizzato il tenore di idrocarburi, ossido di carbonio e anidride carbonica. Un campione parallelo dell'aria di diluizione viene analizzato anch'esso per quanto concerne il tenore di ossido di carbonio, idrocarburi e anidride carbonica.

5.2. Funzionamento del banco dinamometrico

5.2.1. Dispositivi di ventilazione

5.2.1.1. Un dispositivo di ventilazione deve essere posizionato in modo tale che il flusso d'aria venga diretto in modo adeguato sul radiatore (raffreddamento ad acqua) o sulla presa d'aria (raffreddamento ad aria) sul veicolo.

5.2.1.2. Nel caso di veicoli con vano motore nella parte anteriore, il ventilatore viene posizionato 300 mm davanti al veicolo. Nel caso di veicoli con il vano motore posteriore o qualora l'indicazione summenzionata sia impraticabile, i ventilatori vengono posizionati in modo tale che vi sia un flusso d'aria sufficiente per raffreddare il veicolo.

5.2.1.3. La velocità della ventola deve essere tale che, entro i limiti di funzionamento da 10 km/h ad almeno 50 km/h, la velocità lineare dell'aria alla bocchetta di mandata del soffiante sia compresa tra $\pm 5\text{ km/h}$ della corrispondente velocità del rullo. Il soffiante selezionato deve avere le seguenti caratteristiche:

— superficie: almeno $0,2\text{ m}^2$,

— altezza del margine inferiore rispetto al suolo: circa 20 cm.

In alternativa, la velocità del soffiante deve essere almeno 6 m al secondo (21,6 km/h). Su richiesta del costruttore può essere modificata, per veicoli speciali (ad esempio furgoni, fuoristrada), l'altezza del dispositivo di ventilazione.

- 5.2.1.4. Deve essere utilizzata la velocità del veicolo, così come viene misurata dal/dai banco/banchi dinamometrici (punto 4.1.4.4 dell'allegato III).
- 5.2.3. Possono essere effettuati, se del caso, cicli di prova preliminari per stabilire come utilizzare al meglio i comandi dell'acceleratore e dei freni al fine di ottenere un ciclo che si avvicini al ciclo teorico entro i limiti prescritti o di consentire la messa a punto del sistema di prelievo. Questa operazione può essere effettuata prima del punto "INIZIO" della figura VII. 1.
- 5.2.4. L'umidità dell'aria deve essere così bassa da evitare la condensazione sui banchi dinamometrici.
- 5.2.5. Il banco dinamometrico deve essere, così come indicato dal suo costruttore, riscaldato in modo uniforme e si devono utilizzare procedimenti e metodi di controllo atti a garantire la stabilità della forza di frizione residua (residual frictional horsepower).
- 5.2.6. Il tempo che intercorre fra il riscaldamento del banco dinamometrico e l'inizio della prova delle emissioni non deve superare 10 minuti, qualora i banchi non vengano riscaldati indipendentemente l'uno dall'altro. Qualora i banchi siano riscaldati separatamente la prova delle emissioni non deve iniziare più tardi di 20 minuti dopo tale operazione.
- 5.2.7. Qualora la potenza del banco di prova debba essere regolata manualmente, ciò deve avvenire non più di un'ora prima della prova delle emissioni. Per attuare tale regolazione non si deve utilizzare il veicolo sottoposto a prova. I banchi di prova dotati di un controllo automatico di regolazioni predeterminabili della potenza possono essere attivati in un qualunque momento prima dell'inizio della prova delle emissioni.
- 5.2.8. Prima che possa iniziare la sequenza di funzionamento della prova delle emissioni, la temperatura dei locali di prova deve misurare $266\text{ K } (-7\text{ °C}) \pm 2\text{ K}$, misurati sulla base del flusso d'aria del dispositivo di ventilazione posizionato a una distanza massima di 1 – 1,5 metri dal veicolo.
- 5.2.9. Durante il funzionamento del veicolo il riscaldamento e lo sbrinatori devono essere spenti.
- 5.2.10. La distanza complessivamente percorsa e i giri del rullo risultanti dalla rilevazione devono essere registrati.
- 5.2.11. Un veicolo con quattro ruote motrici deve essere sottoposto a prova sulla base di due ruote motrici. La definizione della forza stradale complessiva per la regolazione del banco dinamometrico deve essere eseguita quando il veicolo si trova nelle condizioni di funzionamento inizialmente progettate.
- 5.3. **Esecuzione della prova**
- 5.3.1. Per l'avviamento del motore, l'esecuzione della prova e il prelievo dei campioni delle emissioni vige il disposto dei punti da 6.2 a 6.6 ad esclusione del punto 6.2.2, dell'allegato III. Il prelievo inizia prima dell'avviamento del motore o al suo inizio e finisce al termine dell'ultimo periodo di minimo dell'ultimo ciclo elementare della parte uno (ciclo di guida urbano) dopo 780 secondi.
- Il primo ciclo di guida inizia con un periodo di minimo di 11 secondi subito dopo l'avviamento del motore.
- 5.3.2. Per l'analisi dei campioni delle emissioni raccolti vigono le disposizioni del punto 7.2 dell'allegato III. Nell'esecuzione dell'analisi dei campioni, il servizio tecnico deve operare con cautela per evitare la condensazione di umidità nei sacchi utilizzati per il prelievo del gas di scarico.
- 5.3.3. Per la misurazione delle emissioni di masse vige il disposto del punto 8 dell'allegato III.
6. **ALTRI REQUISITI**
- 6.1. **Strategie contraddittorie di riduzione delle emissioni**
- 6.1.1. Qualunque strategia contraddittoria di riduzione delle emissioni, che comporti una diminuzione dell'efficacia del sistema di riduzione delle emissioni in normali condizioni di funzionamento a bassa temperatura che non sia contemplata dalle prove normalizzate relative alle emissioni, viene considerata come un impianto di manipolazione (defeat device).»

N.B.: Gli allegati VII, VIII e IX diventano rispettivamente allegati VIII, IX e X.

ALLEGATO VIII

38. Il punto 6.1 è così formulato:

«All'inizio della prova (0 km), ed ogni 10 000 km (± 400 km) o più spesso, ad intervalli regolari fino al raggiungimento di 80 000 km, le emissioni dal tubo di scarico sono misurate conformemente alla prova di tipo I, come stabilito al punto 5.3.1 dell'allegato I. I valori limite da osservare sono quelli stabiliti al punto 5.3.1.4 dell'allegato I.»

ALLEGATO IX

39. L'allegato IX è sostituito dal seguente testo:

«ALLEGATO IX

SPECIFICHE DEI COMBUSTIBILI DI RIFERIMENTO

1. CARATTERISTICHE TECNICHE DEL COMBUSTIBILE DI RIFERIMENTO DA UTILIZZARE PER LA PROVA DEI VEICOLI MUNITI DI MOTORE AD ACCENSIONE COMANDATA

Tipo: benzina senza piombo

Parametro	Unità	Limiti ⁽¹⁾		Metodo di prova	Pubblicazione
		Minimo	Massimo		
Numero di ottano "Ricerca", RON		95,0	—	EN 25164	1993
Numero di ottano "Motore", MON		85,0	—	EN 25163	1993
Densità a 15 °C	kg/m ³	748	762	ISO 3675	1995
Pressione di vapore (metodo Reid)	kPa	56,0	60,0	EN 12	1993
Distillazione:					
— punto di ebollizione iniziale	°C	24	40	EN-ISO 3405	1988
— evaporato a 100 °C	% v/v	49,0	57,0	EN-ISO 3405	1988
— evaporato a 150 °C	% v/v	81,0	87,0	EN-ISO 3405	1988
— punto di ebollizione finale	°C	190	215	EN-ISO 3405	1998
Residuo	%	—	2	EN-ISO 3405	1998
Analisi degli idrocarburi:					
— olefinici	% v/v	—	10	ASTM D 1319	1995
— aromatici ⁽³⁾	% v/v	28,0	40,0	ASTM D 1319	1995
— benzene	% v/v	—	1,0	pr. EN 12177	[1998] ⁽²⁾
— saturi	% v/v	—	equilibrio	ASTM D 1319	1995
Rapporto carbonio/idrogeno		rapporto	rapporto		
Resistenza all'ossidazione ⁽⁴⁾	min.	480	—	EN-ISO 7536	1996
Tenore in ossigeno ⁽⁵⁾	% m/m	—	2,3	EN 1601	[1997] ⁽²⁾
Gomma	mg/ml	—	0,04	EN-ISO 6246	[1997] ⁽²⁾
Tenore in zolfo ⁽⁶⁾	mg/kg	—	100	pr. EN-ISO/DIS 14596	[1998] ⁽²⁾
Corrosione del rame 50 °C		—	1	EN-ISO 2160	1995
Tenore in piombo	g/l	—	0,005	EN 237	1996
Tenore in fosforo	g/l	—	0,0013	ASTM D 3231	1994

⁽¹⁾ I valori indicati nella specifica sono "valori effettivi". Per la determinazione dei loro valori limite, è stata applicata la norma ISO 4259 "Prodotti petroliferi — Determinazione e applicazione di dati di precisione in relazione ai metodi di prova"; per fissare un valore minimo, si è tenuto conto di una differenza minima di 2R sopra zero; per fissare un valore massimo e uno minimo, la differenza minima è 4R (R = riproducibilità).

Nonostante questa misura, necessaria per ragioni statistiche, il produttore di un combustibile deve cercare di ottenere un valore zero quando il valore massimo stabilito è 2R e un valore medio nel caso in cui siano indicati valori massimi e minimi. In caso di dubbio sulla conformità di un combustibile alle specifiche, si applica la norma ISO 4259.

⁽²⁾ Il mese di pubblicazione sarà indicato a tempo debito.

⁽³⁾ Il carburante di riferimento utilizzato per omologare un veicolo in base ai valori limite fissati nella riga B della tabella contenuta nella sezione 5.3.1.4 dell'allegato I della presente direttiva deve avere un contenuto massimo di aromatici del 35 % v/v. Al più presto possibile e comunque non oltre il 31 dicembre 1999, la Commissione presenterà una modifica del presente allegato che rispecchi la media del mercato per il contenuto di aromatici nei carburanti per quanto riguarda i carburanti definiti nell'allegato III della direttiva 98/70/CE.

⁽⁴⁾ Il combustibile può contenere inibitori antiossidanti e deattivatori di metalli generalmente utilizzati per stabilizzare le mandate di benzina di raffineria, ma non si devono aggiungere additivi detergenti e disperdenti, né oli solventi.

⁽⁵⁾ Deve essere indicato il tenore reale in ossigeno dei carburanti usati nelle prove di tipo I e IV. Inoltre, il tenore massimo in ossigeno del carburante di riferimento utilizzato per omologare un veicolo in base ai valori limite fissati nella riga B della tabella contenuta nella sezione 5.3.1.4 dell'allegato I della presente direttiva deve essere del 2,3 %. Al più presto possibile e comunque non oltre il 31 dicembre 1999, la Commissione presenterà una modifica del presente allegato che rispecchi la media del mercato per il tenore in ossigeno nei carburanti per quanto riguarda i carburanti definiti nell'allegato III della direttiva 98/70/CE.

⁽⁶⁾ Deve essere indicato il tenore reale in zolfo dei carburanti usati nelle prove di tipo I. Inoltre, il carburante di riferimento utilizzato per omologare un veicolo in base ai valori limite fissati nella riga B della tabella contenuta nella sezione 5.3.1.4 dell'allegato I della presente direttiva deve avere un tenore massimo in zolfo di 50 ppm. Al più presto possibile e comunque non oltre il 31 dicembre 1999, la Commissione presenterà una modifica del presente allegato che rispecchi la media del mercato per il tenore in zolfo nei carburanti per quanto riguarda i carburanti definiti nell'allegato III della direttiva 98/70/CE.

2. CARATTERISTICHE TECNICHE DEL COMBUSTIBILE DI RIFERIMENTO DA UTILIZZARE PER LA PROVA DI VEICOLI MUNITI DI MOTORE DIESEL (AD ACCENSIONE SPONTANEA)

Tipo: combustibile diesel

Parametro	Unità	Limiti ⁽¹⁾		Metodo di prova	Pubblicazione
		Minimo	Massimo		
Numero di cetano ⁽²⁾		52,0	54,0	EN-ISO 5165	1998 ⁽³⁾
Densità a 15 °C	kg/m ³	833	837	EN-ISO 3675	1995
Distillazione:					
— 50 % vol	°C	245	—	EN-ISO 3405	1988
— 95 % vol	°C	345	350	EN-ISO 3405	1988
— punto di ebollizione finale	°C	—	370	EN-ISO 3405	1988
Punto di infiammabilità	°C	55	—	EN 22719	1993
CFPP (punto di occlusione filtro freddo)	°C	—	-5	EN 116	1981
Viscosità a 40 °C	mm ² /s	2,5	3,5	EN-ISO 3104	1996
Idrocarburi aromatici policiclici	% m/m	3,0	6,0	IP 391	1995
Tenore in zolfo ⁽⁴⁾	mg/kg	—	300	pr. EN-ISO/DIS 14596	1998 ⁽³⁾
Corrosione del rame		—	1	EN-ISO 2160	1995
Carbonio di Conradson sul 10 % di residuo del distillato	% m/m	—	0,2	EN-ISO 10370	1995
Tenore in ceneri	% m/m	—	0,01	EN-ISO 6245	1995
Tenore in acqua	% m/m	—	0,05	EN-ISO 12937	[1998] ⁽³⁾
Indice di neutralizzazione (acido forte)	mg KOH/g	—	0,02	ASTM D 974-95	1996
Resistenza all'ossidazione ⁽⁵⁾	mg/ml	—	0,025	EN-ISO 12205	
Metodo nuovo e migliorato per gli idrocarburi aromatici policiclici in via di sviluppo	% m/m	—	—	EN 12916	[1997] ⁽³⁾

⁽¹⁾ I valori indicati nella specifica sono "valori effettivi". Per la determinazione dei loro valori limite è stata applicata la norma ISO 4259 "Prodotti petroliferi — Determinazione e applicazione di dati di precisione in relazione ai metodi di prova"; per fissare un valore minimo, si è tenuto conto di una differenza minima di 2R sopra zero; per fissare un valore massimo e uno minimo, la differenza minima è 4R (R = riproducibilità).

Nonostante questa misura, necessaria per ragioni statistiche, il produttore di un combustibile deve cercare di ottenere un valore zero quando il valore massimo stabilito è 2R e un valore medio nel caso in cui indicati valori massimi e minimi. In caso di dubbio sulla conformità di un combustibile alle specifiche, si applica la norma ISO 4259.

⁽²⁾ L'intervallo del numero di cetano non è conforme all'intervallo minimo prescritto di 4R. Pertanto, in caso di controversia tra fornitore e consumatore di combustibile, si possono utilizzare i termini della norma ISO 4259 per risolverla, sempreché si provveda a effettuare ripetute misurazioni fino ad ottenere la necessaria precisione, evitando di ricorrere a una misurazione unica.

⁽³⁾ Il mese di pubblicazione sarà indicato a tempo debito.

⁽⁴⁾ Deve essere indicato il tenore reale in zolfo dei carburanti usati nelle prove di tipo I. Inoltre, il carburante di riferimento utilizzato per omologare un veicolo in base ai valori limite fissati nella riga B della tabella contenuta nella sezione 5.3.1.4 dell'allegato I della presente direttiva deve avere un tenore massimo in zolfo di 50 ppm. Al più presto possibile e comunque non oltre il 31 dicembre 1999, la Commissione presenterà una modifica del presente allegato che rispecchi la media del mercato per il tenore in zolfo nei carburanti per quanto riguarda i carburanti definiti nell'allegato IV della direttiva 98/70/CE.

⁽⁵⁾ Anche se la stabilità di ossidazione è controllata, è probabile che la durata di conservazione sia limitata. Si dovrà consultare il fornitore circa le condizioni e la durata dello stoccaggio.

3. CARATTERISTICHE TECNICHE DEL COMBUSTIBILE DI RIFERIMENTO DA UTILIZZARE PER LA PROVA DI VEICOLI MUNITI DI MOTORE AD ACCENSIONE COMANDATA CON LA PROVA DI TIPO VI A BASSA TEMPERATURA AMBIENTE ⁽¹⁾

Tipo: benzina senza piombo

Parametro	Unità	Limiti ⁽²⁾		Metodo di prova	Pubblicazione
		Minimo	Massimo		
Numero di ottano "Ricerca", RON		95,0	—	EN 25164	1993
Numero di ottano "Motore", MON		85,0	—	EN 25163	1993
Densità a 15 °C	kg/m ³	748	775	ISO 3675	1995
Pressione di vapore (metodo Reid)	kPa	56,0	95,0	EN 12	1993
Distillazione:					
— punto di ebollizione iniziale	°C	24	40	EN-ISO 3405	1988
— evaporato a 100 °C	% v/v	49,0	57,0	EN-ISO 3405	1988
— evaporato a 150 °C	% v/v	81,0	87,0	EN-ISO 3405	1988
— punto di ebollizione finale	°C	190	215	EN-ISO 3405	1988
Residuo	%	—	2	EN-ISO 3405	
Analisi degli idrocarburi:					
— olefinici	% v/v	—	10	ASTM D 1319	1995
— aromatici ⁽⁴⁾	% v/v	28,0	40,0	ASTM D 1319	1995
— benzene	% v/v	—	1,0	pr. EN 12177	[1998] ⁽³⁾
— saturi		—	equilibrio	ASTM D 1319	1995
Rapporto carbonio/idrogeno		rapporto	rapporto		
Resistenza all'ossidazione ⁽⁵⁾	min.	480	—	EN-ISO 7536	1996
Tenore in ossigeno ⁽⁶⁾	% m/m	—	2,3	EN 1601	[1997] ⁽³⁾
Gomma	mg/ml	—	0,04	EN-ISO 6246	[1997] ⁽³⁾
Tenore in zolfo ⁽⁷⁾	mg/kg	—	100	pr. EN-ISO/DIS 14596	[1998] ⁽³⁾
Corrosione del rame 50 °C		—	1	EN-ISO 2160	1995
Tenore in piombo	g/l	—	0,005	EN 237	1996
Tenore in fosforo	g/l	—	0,0013	ASTM D 3231	1994

⁽¹⁾ Nelle prove di tipo VI a bassa temperatura ambiente viene impiegata la benzina avente le specifiche di cui alla presente tabella, a meno che il costruttore non scelga specificamente il combustibile di cui al punto 1 del presente allegato conformemente al punto 3.4 dell'allegato VII.

⁽²⁾ I valori indicati nella specifica sono "valori effettivi". Per la determinazione dei loro valori limite, è stata applicata la norma ISO 4259 "Prodotti petroliferi — Determinazione e applicazione di dati di precisione in relazione ai metodi di prova"; per fissare un valore minimo, si è tenuto conto di una differenza minima di 2R sopra zero; per fissare un valore massimo e uno minimo, la differenza minima è 4R (R = riproducibilità).

Nonostante questa misura, necessaria per ragioni statistiche, il produttore di un combustibile deve cercare di ottenere un valore zero quando il valore massimo stabilito è 2R e un valore medio nel caso in cui siano indicati valori massimi e minimi. In caso di dubbio sulla conformità di un combustibile alle specifiche, si applica la norma ISO 4259. Il mese di pubblicazione sarà indicato a tempo debito.

⁽³⁾ Il mese di pubblicazione sarà indicato a tempo debito.

⁽⁴⁾ Il carburante di riferimento utilizzato per omologare un veicolo in base ai valori limite fissati nella riga B della tabella contenuta nella sezione 5.3.1.4 dell'allegato I della presente direttiva deve avere un contenuto massimo di aromatici del 35 % v/v. Al più presto possibile e comunque non oltre il 31 dicembre 1999, la Commissione presenterà una modifica del presente allegato che rispecchi la media del mercato per il contenuto di aromatici nei carburanti per quanto riguarda i carburanti definiti nell'allegato III della direttiva 98/70/CE.

⁽⁵⁾ Il combustibile può contenere inibitori antiossidanti e deattivatori di metalli generalmente utilizzati per stabilizzare le mandate di benzina di raffineria, ma non si devono aggiungere additivi detergenti e disperdenti, né oli solventi.

⁽⁶⁾ Deve essere indicato il tenore reale in ossigeno dei carburanti usati nelle prove di tipo I e IV. Inoltre, il tenore massimo in ossigeno del carburante di riferimento utilizzato per omologare un veicolo in base ai valori limite fissati nella riga B della tabella contenuta nella sezione 5.3.1.4 dell'allegato I della presente direttiva deve essere del 2,3 %. Al più presto possibile e comunque non oltre il 31 dicembre 1999, la Commissione presenterà una modifica del presente allegato che rispecchi la media del mercato per il tenore in ossigeno nei carburanti per quanto riguarda i carburanti definiti nell'allegato III della direttiva 98/70/CE.

⁽⁷⁾ Deve essere indicato il tenore reale in zolfo dei carburanti usati nelle prove di tipo I. Inoltre, il carburante di riferimento utilizzato per omologare un veicolo in base ai valori limite fissati nella riga B della tabella contenuta nella sezione 5.3.1.4 dell'allegato I della presente direttiva deve avere un tenore massimo in zolfo di 50 ppm. Al più presto possibile e comunque non oltre il 31 dicembre 1999, la Commissione presenterà una modifica del presente allegato che rispecchi la media del mercato per il tenore in zolfo nei carburanti per quanto riguarda i carburanti definiti nell'allegato III della direttiva 98/70/CE.»

ALLEGATO X

40. Il punto 1.8 dell'appendice è sostituito dal seguente:

«1.8. Risultati delle prove:

Tipo I	CO (g/km)	HC ⁽³⁾	NO _x ⁽³⁾	HN + NO _x ⁽³⁾	Particolato ⁽²⁾
Misurato					
Con DF					

Tipo II: %

Tipo III:

Tipo IV: g/prova

Tipo V: — tipo durata: 80 000 km non applicabile ⁽¹⁾

— fattori di deterioramento DF: calcolato, prescritti ⁽¹⁾

— specificare i valori:

.....

Tipo VI	CO (g/km)	HC (g/km)
Valore misurato		

1.8.1. Descrizione scritta e/o disegno della spia di malfunzionamento (MI):

.....

1.8.2. Elenco e funzioni di tutti i componenti controllati dal sistema OBD:

.....

1.8.3. Descrizione scritta (principi generali di funzionamento) di:

.....

1.8.3.1. Individuazione dell'accensione irregolare ⁽⁴⁾:

.....

1.8.3.2. Controllo del catalizzatore ⁽⁴⁾:

.....

1.8.3.3. Controllo del sensore di ossigeno ⁽⁴⁾:

.....

1.8.3.4. Altri componenti controllati dal sistema OBD ⁽⁴⁾:

.....

1.8.3.5. Controllo del catalizzatore ⁽⁵⁾:

.....

1.8.3.6. Controllo dell'intercettatore di particelle ⁽⁵⁾:

.....

1.8.3.7. Controllo dell'attuatore del sistema di alimentazione elettronica ⁽⁵⁾:

.....

1.8.3.8. Altri componenti controllati dal sistema OBD ⁽⁵⁾:

.....

1.8.4. Criteri di attivazione dell'MI (numero definito di cicli di guida o metodo statistico):

.....

1.8.5. Elenco di tutti i codici di uscita OBD e dei formati utilizzati (ciascuno corredato di spiegazione):

.....

⁽¹⁾ Cancellare la menzione inutile.

⁽²⁾ Per veicoli con motore ad accensione spontanea.

⁽³⁾ Per veicoli con motore ad accensione comandata.

⁽⁴⁾ Per motori ad accensione comandata.

⁽⁵⁾ Per motori ad accensione spontanea.»

41. È aggiunto il seguente punto 1.9 all'appendice:

«1.9. Dati relativi alle emissioni da utilizzare per i controlli tecnici

Prova	Valore CO (% vol)	Lambda ⁽¹⁾	Regime del motore (min ⁻¹)	Temperatura dell'olio del motore (°C)
Prova a regime di minimo		N/A		
Prova a regime di minimo accelerato				

⁽¹⁾ Formula lambda: cfr. allegati I, punto 5.3.7.3, nota 1.»

ALLEGATO XI

42. È aggiunto un nuovo allegato XI, redatto come segue:

«ALLEGATO XI

DIAGNOSTICA DI BORDO (OBD) DEI VEICOLI A MOTORE

1. INTRODUZIONE

Il presente allegato riguarda il funzionamento dei sistemi diagnostici di bordo (OBD) per il controllo delle emissioni dei veicoli a motore.

2. DEFINIZIONI

Ai fini del presente allegato, si intende per:

- 2.1. “OBD”, un sistema di diagnostica di bordo per il controllo delle emissioni in grado di identificare la probabile zona di malfunzionamento mediante codici di guasto inseriti nella memoria di un computer;
- 2.2. “tipo di veicolo”, una categoria di veicoli a motore che non differiscono in alcune caratteristiche essenziali quali il motore e il sistema OBD, definite nell’appendice 2;
- 2.3. “famiglia di veicoli”, una serie di veicoli di un costruttore che, per caratteristiche di progetto, devono presentare caratteristiche simili per quanto riguarda le emissioni di scarico e il sistema OBD; tutti i motori di una famiglia di veicoli devono soddisfare le prescrizioni della presente direttiva;
- 2.4. “sistema di controllo delle emissioni”, il controllore elettronico del motore e qualunque componente relativo alle emissioni del sistema di scarico o di evaporazione che invia un segnale in entrata o riceve un segnale in uscita dal controllore;
- 2.5. “spia di malfunzionamento (MI, Malfunction indicator)”, un indicatore ottico o acustico che segnala chiaramente al conducente del veicolo il funzionamento anomalo di uno dei componenti relativo alle emissioni e collegato con il sistema OBD, o del sistema OBD stesso;
- 2.6. “malfunzionamento”, il guasto di un componente o sistema relativo alle emissioni tale da determinare un livello di emissioni superiore ai limiti di cui al punto 3.3.2 del presente allegato;
- 2.7. “aria secondaria”, l’aria introdotta nel sistema di scarico per mezzo di una pompa o di una valvola di aspirazione o di altri mezzi, al fine di favorire l’ossidazione di HC e CO contenuti nei gas di scarico;
- 2.8. “accensione irregolare del motore”, la mancanza di combustione nel cilindro di un motore ad accensione comandata dovuta all’essenza di scintilla, ad una errata dosatura del combustibile, a una scarsa compressione o a qualsiasi altra causa. In termini di controllo OBD si tratta della percentuale di accensioni irregolari su un numero totale di accensioni (dichiarato dal costruttore) tale da determinare un livello delle emissioni superiore ai limiti di cui al punto 3.3.2 del presente allegato o di una percentuale tale da provocare il surriscaldamento, con danni irreversibili, dello o dei catalizzatori;
- 2.9. “prova di tipo I”, un ciclo di guida (parti uno e due) utilizzato per l’omologazione delle emissioni, di cui all’appendice 1 dell’allegato III;
- 2.10. “ciclo di guida”, l’accensione del motore, una fase di guida che consente di individuare un eventuale malfunzionamento e lo spegnimento del motore;
- 2.11. “ciclo di riscaldamento”, il funzionamento del veicolo per un periodo sufficiente a far aumentare la temperatura del fluido refrigerante di almeno 22 K dopo l’accensione del motore e a fargli raggiungere una temperatura minima di almeno 343 K (70 °C);
- 2.12. “regolazione alimentazione combustibile”, la regolazione dell’alimentazione rispetto alla mappatura di base. Per regolazione rapida dell’alimentazione, si intendono regolazioni dinamiche o istantanee. Per regolazione lenta dell’alimentazione, si intendono regolazioni più graduali della taratura del combustibile rispetto a quelle a breve termine; le regolazioni lente permettono di compensare le differenze tra i veicoli e i cambiamenti graduali che si verificano con il tempo;
- 2.13. “valore di carico calcolato (CLV)”, l’indicazione della portata d’aria effettiva divisa per il suo valore di picco, corretto se del caso in funzione dell’altitudine. Tale definizione presenta una grandezza non dimensionale, non specifica del motore, e fornisce al tecnico del servizio un’indicazione sulla percentuale di capacità del motore utilizzata (con la valvola a farfalla aperta al 100 %);
- $$CLV = \frac{\text{Portata d'aria effettiva}}{\text{Portata d'aria di picco (a livello del mare)}} \times \frac{\text{Pressione atmosferica (a livello del mare)}}{\text{Pressione barometrica}}$$
- 2.14. “modo standard di emissione stabile”, la situazione in cui il controllore elettronico del motore è commutato permanentemente in una posizione che non richiede un segnale di entrata di un componente o sistema guasti quando il componente o il sistema guasti provocano un aumento delle emissioni del veicolo superiore ai limiti di cui al punto 3.3.2 del presente allegato;
- 2.15. “presa di potenza”, un dispositivo azionato dal motore che serve ad alimentare un equipaggiamento ausiliario montato sul veicolo;
- 2.16. Per “accesso” si intende la disponibilità di tutti i dati OBD relativi alle emissioni, compresi i codici di errore, necessari per l’ispezione, la diagnosi, la manutenzione o la riparazione di parti del veicolo che interessano le emissioni attraverso l’interfaccia seriale del connettore diagnostico unitario (vedi appendice 1, punto 6.5.3.5 del presente allegato);

- 2.17. Per "illimitato" si intende
- un accesso che non presupponga un codice d'accesso ottenibile solo dal costruttore o uno strumento analogo, oppure
 - un accesso che consenta la valutazione dei dati ottenuti senza che occorra un'informazione di decodifica unica, a meno che l'informazione stessa non sia sottoposta a normazione;
- 2.18. Per "normazione" si intende il fatto che tutte le informazioni del flusso di dati, compresi tutti i codici di errore utilizzati sono ottenute solo conformemente alle norme industriali, le quali prevedono, dal momento che il loro formato e le opzioni consentite sono chiaramente definiti, un massimo di armonizzazione dell'industria automobilistica e la cui utilizzazione è esplicitamente autorizzata nella presente direttiva;
- 2.19. Per "informazioni di riparazione" si intendono tutte le informazioni necessarie per la diagnosi, la manutenzione, l'ispezione, la sorveglianza o la riparazione periodica del veicolo, messe a disposizione dal costruttore anche ai suoi venditori/servizi assistenza. Tali informazioni comprendono fra l'altro i manuali di servizio, le indicazioni tecniche, le indicazioni diagnostiche (per esempio valori minimi e massimi per le misurazioni), gli schemi di installazione, numero di identificazione della taratura del software applicabile ad un tipo di veicolo, le indicazioni speciali e per casi specifici, le informazioni relative a utensili e strumenti, le informazioni sui dati e sui dati di controllo bidirezionali. Il costruttore non ha l'obbligo di fornire le informazioni coperte da diritti di proprietà intellettuale ovvero che costituiscono un know-how specifico dei costruttori e/o dei fornitori OEM. In tal caso le necessarie informazioni tecniche non sono impropriamente rifiutate.

3. PRESCRIZIONI E PROVE

- 3.1. Tutti i veicoli devono essere muniti di un sistema OBD progettato, costruito e montato sul veicolo in modo tale da consentire l'identificazione di tipi di deterioramento o malfunzionamento per l'intera vita del veicolo. Nel verificare il conseguimento di tale obiettivo, l'autorità di omologazione può accettare, per i veicoli che abbiano percorso distanze superiori a quelle specificate nella prova di tipo V, relativa alla durata, di cui al punto 3.3.1, un certo deterioramento delle prestazioni del sistema OBD nel senso che i limiti delle emissioni di cui al punto 3.3.2 possono essere superati prima che il sistema OBD segnali al conducente del veicolo la presenza di un guasto.
- 3.1.1. L'accesso al sistema OBD necessario per l'ispezione, la diagnosi, la manutenzione o la riparazione del veicolo deve essere illimitato e normalizzato. Tutti i codici di errore relativi alle emissioni devono essere conformi alla norma ISO DIS 15031-6 (SAE J 2012 del luglio 1996).
- 3.1.2. Al più tardi tre mesi dopo che il costruttore ha fornito a concessionari od officine di riparazione autorizzati all'interno della Comunità le informazioni sulla riparazione, egli mette a disposizione tali informazioni (nonché le successive modifiche e integrazioni) dietro compenso adeguato e non discriminatorio, comunicandolo all'autorità di omologazione.
- Qualora tale disposizione non venga osservata, l'autorità di omologazione adotta le opportune misure, in conformità della procedura prescritta per l'omologazione e il controllo, per assicurare la disponibilità delle informazioni relative alle riparazioni.
- 3.2. Il sistema OBD deve essere progettato, costruito e montato sul veicolo in modo tale da essere conforme alle prescrizioni del presente allegato nelle normali condizioni di utilizzo.
- 3.2.1. *Disattivazione temporanea del sistema OBD*
- 3.2.1.1. Il costruttore può disattivare il sistema OBD se la sua capacità di controllo è influenzata dai livelli bassi del combustibile, ma ciò non può essere effettuato quando il livello di combustibile nel serbatoio è superiore al 20 % della capacità nominale dello stesso.
- 3.2.1.2. Il costruttore può disattivare il sistema OBD quando, al momento dell'accensione del motore, la temperatura ambiente è inferiore a 266 K (-7 °C) o ad altitudini superiori ai 2 500 m, purché egli presenti dati e/o una valutazione tecnica dai quali risulti in modo chiaro che il controllo in tali condizioni sarebbe inaffidabile. Il costruttore può inoltre chiedere che venga disattivato il sistema OBD quando, al momento dell'accensione del motore, la temperatura ambiente è differente, sempreché presenti all'autorità dati e/o una valutazione tecnica dai quali risulti che in tali condizioni si otterrebbe una diagnosi errata.
- 3.2.1.3. Nel caso di veicoli che prevedono un alloggiamento per la presa di potenza, è consentita la disattivazione dei relativi sistemi di controllo purché ciò avvenga esclusivamente quando la presa di potenza è in funzione.
- 3.2.2. *Accensione irregolare del motore — Veicoli muniti di motore ad accensione comandata*
- 3.2.2.1. Il costruttore può adottare, come criterio di malfunzionamento, percentuali più elevate di accensione irregolare rispetto a quelle dichiarate all'autorità nel caso di condizioni specifiche di regime e carico del motore, qualora sia possibile dimostrare all'autorità che l'individuazione di livelli più bassi di accensione irregolare non sarebbe affidabile.

- 3.2.2.2. Se il costruttore può dimostrare all'autorità che anche l'individuazione di percentuali più elevate di accensioni irregolari non è possibile, il sistema di controllo può essere disattivato in presenza di tali condizioni.

3.3. Descrizione delle prove

- 3.3.1. Le prove sono effettuate sul veicolo utilizzato per la prova di durata di tipo V, di cui all'allegato VIII, utilizzando il procedimento di prova di cui all'appendice 1 del presente allegato e dopo la conclusione della suddetta prova di durata. Se quest'ultima non viene effettuata, o su richiesta del costruttore, per le prove dimostrative del sistema OBD deve essere utilizzato un veicolo rappresentativo e di età adeguata.

- 3.3.2. Il sistema OBD deve indicare il guasto di un componente o di un sistema relativo alle emissioni, qualora detto guasto provochi un aumento delle emissioni superiore ai limiti indicati di seguito:

		Massa di monossido di carbonio	Massa di monossido di carbonio		Massa di idrocarburi		Massa di ossidi di azoto		Massa di particolato ⁽¹⁾
		(RW) (kg)	(CO) L1 (g/km)		(HC) L2 (g/km)		(NO _x) L3 (g/km)		(PM) L4 (g/km)
Categoria	Classe		Benzina	Diesel	Benzina	Diesel	Benzina	Diesel	Diesel
M ⁽²⁾	—	totale	3,2	3,2	0,4	0,4	0,6	1,2	0,18
N ₁ ^{(3) (4)}	I	RW ≤ 1305	3,2	3,2	0,4	0,4	0,6	1,2	0,18
	II	1305 < RW ≤ 1760	5,8	4,0	0,5	0,5	0,7	1,6	0,23
	III	1760 < RW	7,3	4,8	0,6	0,6	0,8	1,9	0,28

⁽¹⁾ Per i motori ad accensione spontanea.

⁽²⁾ Eccezioni per i veicoli aventi una massa massima superiore a 2 500 kg.

⁽³⁾ Compresi i veicoli di categoria M di cui alla nota 2.

⁽⁴⁾ La proposta Auto-Oil II deve contenere i valori limite per l'OBD per il 2005-2006 per i veicoli delle categorie M₁ e N₁.

3.3.3. Prescrizioni di controllo per veicoli muniti di motore ad accensione comandata

Per soddisfare le prescrizioni del punto 3.3.2, il sistema OBD deve controllare almeno quanto segue:

- 3.3.3.1. riduzione di efficienza del convertitore catalitico in relazione alle sole emissioni di HC;
- 3.3.3.2. presenza di accensioni irregolari del motore che funziona al regime delimitato dalle seguenti linee:
- velocità massima di 4 500 giri/min⁻¹ o di 1 000 giri/min⁻¹ superiore alla velocità più elevata registrata durante il ciclo di prova di tipo I (in base al valore più basso);
 - linea di coppia positiva (ovvero il carico del motore con trasmissione in folle);
 - una linea che colleghi i seguenti punti operativi del motore: la linea di coppia positiva a 3 000 giri/min⁻¹ e un punto sulla linea della velocità massima definita al precedente punto a) con la pressione di aspirazione del motore di 13,33 kPa inferiore a quella registrata alla linea di coppia positiva;
- 3.3.3.3. deterioramento del sensore di ossigeno;
- 3.3.3.4. altri sistemi o componenti del sistema di controllo delle emissioni o sistemi o componenti del gruppo propulsore che interessano le emissioni, collegati a un computer che, se guasto, può causare emissioni di scarico superiori ai limiti di cui al punto 3.3.2;
- 3.3.3.5. tutti gli altri componenti del gruppo propulsore connessi con il sistema di controllo delle emissioni e collegati ad un computer devono essere controllati per verificare la continuità nel circuito;
- 3.3.3.6. il comando elettronico di spurgo delle emissioni per evaporazione deve essere controllato per verificare, quantomeno, la continuità nel circuito.

3.3.4. *Prescrizioni di controllo per veicoli muniti di motore ad accensione spontanea*

Conformemente alle prescrizioni del punto 3.3.2, il sistema OBD deve controllare quanto segue:

- 3.3.4.1. se montato sul veicolo, il calo di prestazioni del convertitore catalitico;
- 3.3.4.2. se montato sul veicolo, la funzionalità e l'integrità dell'intercettatore di particelle;
- 3.3.4.3. nel sistema di iniezione, l'attuatore o gli attuatori elettronici che regolano la quantità di combustibile e la fasatura devono essere controllati per verificare la continuità del circuito e la perdita totale di funzionalità;
- 3.3.4.4. altri sistemi o componenti del sistema di controllo delle emissioni o componenti o sistemi del gruppo propulsore che interessano le emissioni, collegati ad un computer che, se guasto, può causare emissioni di scarico superiori ai limiti di cui al punto 3.3.2. Esempi di detti sistemi o componenti sono quelli per il controllo e il comando della portata massica d'aria, della portata volumetrica (e temperatura) dell'aria, della pressione di sovralimentazione e della pressione nel collettore di aspirazione (e i relativi sensori che permettono l'esecuzione di tali funzioni);
- 3.3.4.5. tutti gli altri componenti del gruppo propulsore che interessano le emissioni collegati ad un computer devono essere controllati per verificare la continuità nel circuito.
- 3.3.5. Il costruttore può dimostrare all'autorità di omologazione che determinati componenti o sistemi non necessitano di controllo se, nel caso di loro guasto completo o asportazione dal veicolo, non vengono superati i limiti delle emissioni di cui al punto 3.3.2 del presente allegato.

- 3.4. A ciascun avviamento del motore deve iniziare una sequenza di verifiche diagnostiche che deve essere completata almeno una volta, purché le condizioni di prova prescritte siano soddisfatte. Le condizioni di prova devono essere selezionate in modo che si presentino durante la guida normale del veicolo, come indicato per la prova di tipo I.

3.5 **Attivazione della spia di malfunzionamento (MI)**

- 3.5.1. Il sistema OBD deve comprendere una spia di malfunzionamento (MI) facilmente percepibile dal conducente del veicolo. L'MI non deve essere utilizzata per scopi diversi dalla segnalazione di avvio di emergenza o di efficienza ridotta e deve essere visibile in tutte le normali condizioni di luce. Quando è in funzione, deve visualizzare un simbolo conforme alla norma ISO 2575 ⁽¹⁾. Un veicolo deve essere munito di non più di una MI generale per i problemi di emissioni. È ammessa la presenza di altre spie luminose con funzioni specifiche diverse (ad es. per il sistema di frenatura, le cinture di sicurezza, la pressione dell'olio, ecc.). Per la spia dell'MI non è consentito l'uso del colore rosso.
- 3.5.2. Nel caso di sistemi che richiedono in media più di due cicli di condizionamento per l'attivazione dell'MI, il costruttore deve presentare dati e/o una valutazione tecnica che dimostrino in modo adeguato che il sistema di controllo è ugualmente efficace e tempestivo nel rilevare il deterioramento di un elemento. Non sono ammessi sistemi che richiedono in media più di dieci cicli di guida per attivare l'MI. L'MI deve inoltre entrare in funzione ogni volta che i comandi del motore si trovano in una fase di modo standard di emissione stabile se vengono superati i limiti delle emissioni di cui al punto 3.3.2. L'MI deve fornire un segnale distinto, ad esempio una luce intermittente, ogni volta che si verifica una accensione irregolare del motore che potrebbe provocare un guasto al catalizzatore, secondo quanto specificato dal costruttore. L'MI deve attivarsi quando l'iniezione del veicolo è attivata (chiave in posizione di contatto) prima dell'avviamento del motore o della rotazione e disattivarsi dopo l'avviamento del motore se non è stato accertato alcun malfunzionamento.

3.6. **Memorizzazione del codice di guasto**

Il sistema OBD deve registrare il codice o i codici che indicano lo stato del sistema di controllo delle emissioni. Si devono usare codici differenti per individuare i sistemi di controllo delle emissioni che funzionano correttamente e quelli che richiedono un ulteriore utilizzo del veicolo per poter essere valutati appieno. Devono essere memorizzati codici di guasto che attivano l'MI a causa di un deterioramento o malfunzionamento o del passaggio al modo standard di emissione stabile, e ciascuno di essi deve identificare un tipo di malfunzionamento.

- 3.6.1. In qualsiasi momento, dopo che l'MI è stato attivato, il valore della distanza percorsa dal veicolo deve essere disponibile attraverso la porta seriale del connettore standardizzato per la trasmissione dati ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Norma internazionale ISO 2575-1982 (E), "Veicoli stradali — Simboli per comandi, indicatori e spie", simbolo n. 4.36.

⁽²⁾ Questa prescrizione è applicabile soltanto ai veicoli muniti di un dispositivo elettronico che trasmette i dati sul regime al controllore del motore a condizione che le norme ISO siano completate entro un termine compatibile con l'applicazione delle tecnologie. Essa si applica a tutti i veicoli immessi in circolazione dal 1° gennaio 2005.

- 3.6.2. Nel caso di veicoli muniti di motore ad accensione comandata, non è necessario che i cilindri responsabili dell'accensione irregolare siano identificati singolarmente, se è stato memorizzato un distinto codice di guasto che indica l'accensione irregolare di uno o più cilindri.
- 3.7. **Disattivazione della spia MI**
- 3.7.1. Nel caso di accensioni irregolari tali da poter causare un danno al catalizzatore (secondo le indicazioni del costruttore), l'MI può essere riportata nella posizione normale, se non si verificano più accensioni irregolari oppure se il motore funziona dopo che sono state apportate modifiche al regime e al carico dello stesso, tali che il livello di accensioni irregolari non possa produrre danni al catalizzatore.
- 3.7.2. Per tutti gli altri tipi di malfunzionamento, l'MI può essere disattivata dopo tre cicli di guida consecutivi nel corso dei quali il sistema di controllo che attiva l'MI non individua più il malfunzionamento e se non è stato individuato alcun altro tipo di malfunzionamento che possa far entrare in funzione l'MI.
- 3.8. **Cancellazione di un codice di guasto**
- 3.8.1. Il sistema OBD può cancellare un codice di guasto o la distanza percorsa, o una informazione "congelata" (trama fissa) se lo stesso guasto non si registra per almeno 40 cicli di riscaldamento del motore.
-

Appendice 1

FUNZIONAMENTO DEI SISTEMI DI DIAGNOSTICA DI BORDO (OBD)

1. INTRODUZIONE

La presente appendice descrive la procedura di prova conformemente al punto 3 del presente allegato. Si tratta di un metodo per verificare il funzionamento del sistema di diagnostica di bordo (OBD) montato sul veicolo mediante simulazione di guasto dei sistemi corrispondenti al livello del sistema di gestione del motore o di controllo delle emissioni. Sono inoltre stabilite le procedure per determinare la durata dei sistemi OBD.

Il costruttore deve fornire i componenti e/o i dispositivi elettrici difettosi da utilizzare per simulare i guasti. Quando sono sottoposti al ciclo di prova di tipo I, tali componenti e/o dispositivi non devono provocare emissioni superiori ai limiti di cui al punto 3.3.2 di più del 20 %.

Quando il veicolo è sottoposto a prova con i componenti o dispositivi difettosi montati, il sistema OBD è omologato se l'MI si è attivato.

2. DESCRIZIONE DELLA PROVA

2.1. La prova dei sistemi OBD si articola nelle seguenti fasi:

- simulazione di malfunzionamento di un componente del sistema di gestione del motore o di controllo delle emissioni;
- condizionamento del veicolo con malfunzionamento simulato secondo quanto prescritto al punto 6.2.1 della presente appendice;
- guida del veicolo con malfunzionamento simulato per un ciclo di prova di tipo I e misurazione delle emissioni del veicolo;
- verifica della reazione del sistema OBD al malfunzionamento simulato e della corretta segnalazione al conducente del veicolo.

2.2. In alternativa, su richiesta del costruttore, può essere simulato elettronicamente il malfunzionamento di uno o più componenti, in conformità con le prescrizioni del punto 6 della presente appendice.

2.3. Il costruttore può chiedere che il controllo venga effettuato al di fuori del ciclo di prova di tipo I se può dimostrare all'autorità di omologazione che il controllo nelle condizioni di prova di tipo I imporrebbe condizioni di controllo restrittive per un veicolo in circolazione.

3. VEICOLO E COMBUSTIBILE DI PROVA

3.1. Veicolo

Il veicolo di prova deve essere conforme alle prescrizioni del punto 3.1 dell'allegato III.

3.2. Combustibile

Per la prova deve essere utilizzato il combustibile di riferimento appropriato, specificato nell'allegato IX.

4. TEMPERATURA E PRESSIONE DI PROVA

4.1. La pressione e la temperatura di prova devono essere conformi alle prescrizioni della prova di tipo I, descritta nell'allegato III.

5. APPARECCHIATURA DI PROVA

5.1. Banco dinamometrico

Il banco dinamometrico deve essere conforme alle prescrizioni dell'allegato III.

6. PROCEDURA DI PROVA DEL SISTEMA OBD

6.1. Il ciclo di funzionamento sul banco dinamometrico deve essere conforme alle prescrizioni dell'allegato III.

6.2. Condizionamento del veicolo

6.2.1. A seconda del tipo di motore e dopo aver inserito uno dei tipi di guasto di cui al punto 6.3, il veicolo deve essere condizionato eseguendo almeno due prove consecutive di tipo I (parti uno e due). Per i veicoli con motore ad accensione spontanea è ammesso un ulteriore condizionamento mediante l'esecuzione di due cicli della parte due.

6.2.2. Su richiesta del costruttore, si possono utilizzare metodi di condizionamento alternativi.

6.3. Tipi di guasto da sottoporre a prova

6.3.1. *Veicoli con motore ad accensione comandata*

6.3.1.1. Sostituzione del catalizzatore con un catalizzatore deteriorato o difettoso o simulazione elettronica del guasto.

6.3.1.2. Condizioni di accensione irregolare del motore corrispondenti alle condizioni di controllo dell'accensione irregolare di cui al punto 3.3.3.2 del presente allegato.

6.3.1.3. Sostituzione del sensore dell'ossigeno con un sensore deteriorato o difettoso o simulazione elettronica del guasto.

6.3.1.4. Disinnesto elettrico di tutti gli altri componenti che interessano le emissioni collegati a un computer di controllo del gruppo propulsore.

6.3.1.5. Disinnesto elettrico del dispositivo elettronico di spurgo delle evaporazioni (se montato sul veicolo). La prova di tipo I non è effettuata per questo tipo di guasto specifico.

6.3.2. *Veicoli con motore ad accensione spontanea*

6.3.2.1. Sostituzione dell'eventuale catalizzatore con un catalizzatore deteriorato o difettoso o simulazione elettronica del guasto.

6.3.2.2. Rimozione completa dell'eventuale intercettatore di particelle o, se i sensori ne sono parte integrante, installazione di un intercettatore difettoso.

6.3.2.3. Disinnesto elettrico dell'eventuale attuatore elettronico di controllo della mandata di combustibile e di anticipo dell'iniezione del sistema di alimentazione.

6.3.2.4. Disinnesto elettrico di tutti gli altri componenti che interessano le emissioni collegati a un computer di controllo del gruppo propulsore.

6.3.2.5. In conformità con le prescrizioni dei punti 6.3.2.3 e 6.3.2.4, e previo accordo dell'autorità di omologazione, il costruttore deve poter dimostrare che il sistema OBD segnala un guasto quando si produce il disinnesto.

6.4. Prova del sistema OBD**6.4.1. *Veicoli con motore ad accensione comandata***

6.4.1.1. Dopo il condizionamento del veicolo in conformità con il precedente punto 6.2, il veicolo di prova viene sottoposto ad un ciclo di guida della prova di tipo I (parti uno e due). La spia di malfunzionamento deve accendersi prima del termine di tale prova in tutte le condizioni di cui ai punti da 6.4.1.2 a 6.4.1.5 della presente appendice. Il servizio tecnico può sostituire le condizioni di prova in conformità del punto 6.4.1.6, a condizione che, ai fini dell'omologazione, i guasti simulati non siano più di quattro.

6.4.1.2. Sostituzione del catalizzatore con un catalizzatore deteriorato o difettoso o simulazione elettronica di un catalizzatore deteriorato o difettoso che provochi emissioni di HC superiori ai limiti di cui al punto 3.3.2 del presente allegato.

6.4.1.3. Condizioni indotte di accensione irregolare corrispondenti alle condizioni di controllo dell'accensione irregolare di cui al punto 3.3.3.2 del presente allegato, in modo da provocare emissioni superiori ai limiti di cui al punto 3.3.2 del presente allegato.

6.4.1.4. Sostituzione del sensore dell'ossigeno con un sensore deteriorato o difettoso o simulazione elettronica di un sensore deteriorato o difettoso che provochi emissioni superiori ai limiti di cui al punto 3.3.2 del presente allegato.

6.4.1.5. Disinnesto elettrico del dispositivo elettronico di spurgo delle evaporazioni (se montato sul veicolo).

6.4.1.6. Disinnesto elettrico di tutti gli altri componenti del gruppo propulsore che interessa le emissioni e collegati a un computer, in modo da provocare emissioni superiori ai limiti di cui al punto 3.3.2 del presente allegato.

6.4.2. *Veicoli con motore ad accensione spontanea*

6.4.2.1. Dopo il condizionamento del veicolo in conformità con il precedente punto 6.2, il veicolo di prova viene sottoposto ad un ciclo di guida della prova di tipo I (parti uno e due). L'MI deve attivarsi prima del termine di tale prova in tutte le condizioni di cui ai punti da 6.4.2.2 a 6.4.2.5 della presente appendice. Il servizio tecnico può sostituire le condizioni di prova in conformità del punto 6.4.2.5, a condizione che, ai fini dell'omologazione, i guasti simulati non siano più di quattro.

6.4.2.2. Sostituzione dell'eventuale catalizzatore con un catalizzatore deteriorato o difettoso o simulazione elettronica di un catalizzatore deteriorato o difettoso, in modo da provocare emissioni superiori ai limiti di cui al punto 3.3.2 del presente allegato.

6.4.2.3. Rimozione completa dell'eventuale intercettatore di particelle oppure sostituzione dello stesso con un intercettatore difettoso conforme alle condizioni di cui al punto 6.3.2.2 della presente appendice, in modo che le emissioni superino i limiti di cui al punto 3.3.2 del presente allegato.

6.4.2.4. Con riferimento al punto 6.3.2.5 della presente appendice, disinnesto dell'eventuale attuatore elettronico di controllo della mandata di combustibile e di anticipo del sistema di alimentazione, in modo che le emissioni superino i limiti di cui al punto 3.3.2 del presente allegato.

6.4.2.5. Con riferimento al punto 6.3.2.5 della presente appendice, disinnesto di tutti gli altri componenti del gruppo propulsore che interessano le emissioni e collegati a un computer, in modo da provocare emissioni superiori ai limiti di cui al punto 3.3.2 del presente allegato.

6.5. Segnali diagnostici

6.5.1.1. Dopo aver individuato il primo malfunzionamento di un componente o di un sistema, le condizioni del motore presenti al momento devono essere memorizzate nel computer come informazione "congelata" (trama fissa). Nel caso in cui si verifichi, successivamente, un malfunzionamento del sistema di alimentazione o un'irregolarità nell'accensione, le condizioni della trama fissa precedentemente memorizzate sono sostituite dalle condizioni di accensione irregolare o di malfunzionamento del sistema di alimentazione (a seconda di quelle che si verificano prima). Le condizioni del motore memorizzate devono comprendere, tra l'altro, il valore di carico calcolato, il regime del motore, il valore di regolazione alimentazione combustibile (se disponibile) la pressione del combustibile (se disponibile), la velocità del veicolo (se disponibile), la temperatura del liquido di raffreddamento, la pressione del collettore di aspirazione (se disponibile), il funzionamento in circuito chiuso o aperto ("closed loop" o "open loop") (se disponibile), e il codice di guasto che ha determinato la memorizzazione dei dati. Il costruttore deve selezionare, per la memorizzazione della trama fissa, la serie di condizioni più adatta a facilitare una riparazione efficace. È prescritta una sola trama di dati. Il costruttore può decidere di inserire altre trame di dati, purché sia possibile leggere almeno la trama di dati prescritta utilizzando un tester generico che possieda i requisiti di cui ai punti 6.5.3.2 e 6.5.3.3. Se il codice di guasto che ha determinato la memorizzazione delle condizioni è cancellato in conformità con il punto 3.7 del presente allegato, possono essere cancellate anche le condizioni memorizzate relative al motore.

- 6.5.1.2. Oltre alle informazioni di trama fissa prescritte, i seguenti segnali, se disponibili, devono essere messi a disposizione, a richiesta, attraverso la porta seriale del connettore standardizzato per la trasmissione dati, sempreché l'informazione sia disponibile al computer di bordo o possa essere ottenuta utilizzando le informazioni di cui lo stesso computer dispone: codici diagnostici di guasto, temperatura del liquido di raffreddamento del motore, stato del sistema di controllo del combustibile (circuito chiuso, circuito aperto, altro), regolazione alimentazione combustibile, anticipo dell'iniezione, temperatura dell'aria di pressione nel collettore di aspirazione, flusso d'aria, regime del motore, valore di uscita del sensore di posizione della valvola a farfalla, stato dell'aria secondaria (a monte, a valle o nell'atmosfera), valore calcolato di carico, velocità del veicolo e pressione del combustibile.

I segnali devono essere forniti in unità normalizzate sulla base delle specifiche di cui al punto 6.5.3 della presente appendice. I segnali effettivi devono essere chiaramente distinti dai segnali dei valori per difetto o dai segnali di efficienza ridotta ("limp home"). Inoltre, la possibilità di effettuare un controllo diagnostico bidirezionale sulla base delle specifiche di cui al punto 6.5.3 della presente appendice deve essere disponibile, a richiesta, attraverso la porta seriale del connettore standardizzato per la comunicazione dei dati.

- 6.5.1.3. Per tutti i sistemi di controllo delle emissioni oggetto di prove specifiche di valutazione a bordo (catalizzatore, sensore dell'ossigeno, ecc.), con l'eccezione della rilevazione delle accensioni irregolari, del controllo del sistema di alimentazione e del controllo complessivo dei componenti, i risultati delle prove più recenti realizzate sul veicolo e i limiti di riferimento per la valutazione del sistema devono essere messi a disposizione attraverso la porta seriale del connettore standardizzato per la comunicazione dei dati, in conformità con le specifiche di cui al punto 6.5.3 della presente appendice. Per i sistemi e componenti controllati, tranne le eccezioni di cui sopra, deve essere disponibile, attraverso il connettore standardizzato per la comunicazione dei dati, l'indicazione "superato/non superato" dei più recenti risultati di prova.

- 6.5.1.4. Le prescrizioni OBD in base alle quali viene omologato il veicolo (ovvero il presente allegato o le prescrizioni alternative di cui al punto 5 dell'allegato I) e i principali sistemi di controllo delle emissioni controllati dal sistema OBD conformemente alle disposizioni del punto 6.5.3.3 della presente appendice, devono essere disponibili attraverso la porta seriale del connettore standardizzato per la comunicazione dei dati, in conformità delle specifiche di cui al punto 6.5.3 della presente appendice.

- 6.5.2. Non è prescritto che il sistema diagnostico controlli i componenti in caso di malfunzionamento, se la valutazione comporta un rischio per la sicurezza o può provocare un guasto del componente stesso.

- 6.5.3. Il sistema diagnostico di controllo delle emissioni deve consentire un accesso normalizzato e illimitato ed essere conforme alle seguenti norme ISO e/o SAE. Alcune delle norme ISO sono tratte dalle norme e dalle procedure raccomandate SAE (Society of Automotive Engineers). In questo caso, il riferimento SAE compare tra parentesi.

- 6.5.3.1. Per i collegamenti tra gli strumenti di bordo e quelli esterni si applica una delle seguenti norme con le restrizioni indicate:

ISO 9141-2 "Veicoli stradali — Sistemi di diagnosi — Prescrizioni per lo scambio di informazioni digitali" (CARB);

ISO 11519-4 "Veicoli stradali — Comunicazione seriale di dati a bassa velocità — Parte 4: Interfaccia per la comunicazione dati (SAE J1850)". I messaggi che interessano le emissioni devono avvalersi del controllo di ridondanza ciclica (CRC) e dell'intestazione a tre byte e non devono utilizzare separazioni tra byte, né sommare i controlli (checksum).

ISO DIS 14230 — Parte 4 "Veicoli stradali — Sistemi di diagnosi — Protocollo delle parole chiave 2000".

- 6.5.3.2. L'apparecchiatura di prova e gli strumenti diagnostici necessari per comunicare con i sistemi OBD devono essere conformi (o avere prestazioni superiori) alle specifiche di cui alla norma ISO DIS 15031-4.

- 6.5.3.3. I dati diagnostici di base (come precisato al punto 6.5.1 della presente appendice) e le informazioni per il controllo bidirezionale devono essere forniti utilizzando il formato e le unità descritti nella norma ISO DIS 13031-5 e devono essere accessibili utilizzando uno strumento diagnostico conforme alle prescrizioni di cui alla norma ISO DIS 15031-4.

- 6.5.3.4. Quando viene memorizzato un codice di guasto, il costruttore deve individuare il guasto servendosi del codice di guasto più appropriato coerente con quelli precisati al punto 6.3 della norma ISO DIS 15031-6 (SAE J 2012 del luglio 1996) relativa a "[...] codici diagnostici di guasto del sistema di controllo del gruppo propulsore". I codici di guasto devono essere interamente accessibili utilizzando uno strumento diagnostico standardizzato conformemente alle prescrizioni di cui al punto 6.5.3.2 della presente appendice.

Non si applica la nota di cui al punto 6.3 della norma ISO DIS 15031-6 (SAE J 2012 del luglio 1996) che precede immediatamente l'elenco dei codici di guasto ivi riportato.

- 6.5.3.5. L'interfaccia di connessione tra il veicolo e il dispositivo diagnostico deve essere normalizzata e conforme a tutte le prescrizioni della norma ISO DIS 15031-3. La posizione di montaggio deve essere approvata dall'autorità di omologazione e deve essere facilmente accessibile al personale tecnico, ma protetta da eventuali manomissioni da parte di personale non qualificato.
- 6.5.3.6. Il costruttore è tenuto altresì a rendere accessibili, eventualmente a titolo oneroso, ai riparatori che non appartengono alla rete di distribuzione, le informazioni tecniche necessarie, a meno che tali informazioni siano oggetto di un diritto di proprietà intellettuale o costituiscano un know-how segreto, sostanziale, opportunamente identificato; in tale caso le informazioni tecniche necessarie non devono essere negate in maniera abusiva.
-

Appendice 2

CARATTERISTICHE ESSENZIALI DELLA FAMIGLIA DI VEICOLI

1. PARAMETRI CHE DEFINISCONO LA FAMIGLIA OBD

La famiglia OBD può essere definita attraverso parametri di progettazione di base comuni a tutti i veicoli all'interno di questa famiglia. In alcuni casi vi può essere interazione tra più parametri. Questi effetti devono essere presi in considerazione per garantire che soltanto i veicoli con caratteristiche simili di emissione dei gas di scarico siano inclusi in una famiglia OBD.

2. A questo scopo, i tipi di veicolo con parametri identici tra quelli sottoelencati sono considerati come appartenenti alla stessa combinazione motore — sistema di controllo delle emissioni — sistema OBD.

Motore:

- processo di combustione (ad es. accensione comandata, accensione spontanea, due tempi, quattro tempi);
- metodo di alimentazione del motore (ad es. carburatore o iniezione).

Sistema di controllo delle emissioni:

- tipo di convertitore catalitico (ad es. a ossidazione, trivalente, riscaldato, altro);
- tipo di intercettatore di particelle;
- iniezione di aria secondaria (con o senza);
- ricircolo dei gas di scarico (con o senza).

Parti del sistema OBD e suo funzionamento:

- metodi di controllo funzionale OBD, rilevazione di malfunzionamento e relativa segnalazione al conducente.»
-

Dichiarazioni della Commissione

Emendamento 25 del Parlamento europeo

Se i negoziati con l'ACEA dovessero concludersi negativamente, la Commissione prenderà in considerazione l'eventualità di una normativa vincolante.

Emendamento 26 del Parlamento europeo

La Commissione prenderà in considerazione il ruolo degli additivi chimici per carburante nella riduzione delle emissioni dei veicoli nonché l'eventualità di proporre misure atte a garantire o incoraggiare un loro impiego corretto.

Allegato, punto 16

Per quanto riguarda la prova relativa alle emissioni dei veicoli nell'ambito del controllo tecnico, prevista dalla direttiva 96/96/CE, la Commissione prenderà in considerazione eventuali miglioramenti e presenterà, prima della fine del 1998, una proposta adeguata a rendere più efficaci le prove del controllo tecnico dei veicoli, compresa tra l'altro la garanzia della qualità per i risultati delle prove.

Allegato, punto 20

Allegato I, punto 7.1, terzo comma (direttiva 70/220CEE)

Nell'elaborare la sua proposta conformemente all'articolo 3 della direttiva 98/69/CE, la Commissione proporrà un approccio coerente per la durata che comprenda l'estensione della durata, l'eventuale soppressione della prova di tipo V e le corrispondenti disposizioni per le prove della conformità dei veicoli in circolazione. Nell'elaborare la proposta, la Commissione terrà conto dei requisiti applicabili nei paesi terzi.

Dichiarazione del Parlamento europeo e del Consiglio

Articolo 5 bis (nuovo)

Il Parlamento europeo e il Consiglio prendono atto delle discussioni in corso tra la Commissione e l'Associazione dei costruttori europei di automobili (ACEA) sull'impegno volontario degli industriali di ridurre le emissioni medie di CO₂ dei veicoli da turismo. Il Parlamento europeo e il Consiglio esprimono l'auspicio che i risultati di tali discussioni siano solleciti e accettabili e si rallegrano dei miglioramenti apportati dal marzo 1998 al progetto di impegno dell'ACEA, sottolineando però la necessità di risolvere alla prima occasione le ambiguità e i problemi in sospeso in considerazione dell'obiettivo di ridurre a 120 g di CO₂/km il consumo medio di carburante delle autovetture da turismo.

DIRETTIVA 98/70/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 13 ottobre 1998

relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel e recante modificazione della direttiva 93/12/CEE del Consiglio

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA,zione dell'ambiente la Commissione si basa su un
livello di protezione elevato;visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in
particolare l'articolo 100 A,vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽²⁾,deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 189
B del trattato ⁽³⁾, visto il progetto comune approvato il
29 giugno 1998 dal comitato di conciliazione,

(1) considerando che la disparità tra le disposizioni legislative o amministrative degli Stati membri sulle specifiche dei combustibili di tipo tradizionale e alternativo utilizzati nei veicoli con motore ad accensione comandata e motori ad accensione per compressione ostacola gli scambi nella Comunità e può quindi incidere direttamente sull'instaurazione e sul funzionamento del mercato interno, nonché sulla competitività internazionale delle industrie europee dell'automobile e della raffinazione; che è pertanto necessario, a norma dell'articolo 3 B del trattato, ravvicinare le legislazioni in questo settore;

(2) considerando che a norma dell'articolo 100 A, paragrafo 3 del trattato, nelle proposte intese all'instaurazione e al funzionamento del mercato interno in materia, tra l'altro, di sanità e di prote-

(3) considerando che gli inquinanti atmosferici primari, quali gli ossidi di azoto, gli idrocarburi incombusti, il particolato, il monossido di carbonio, il benzene e altri gas di scarico nocivi che contribuiscono alla formazione di inquinanti secondari come l'ozono sono contenuti in quantità rilevanti nei gas di scarico e nelle emissioni per evaporazione dei veicoli a motore creando così, direttamente o indirettamente, un rischio considerevole per la salute dell'uomo e per l'ambiente;

(4) considerando che, nonostante il crescente rigore dei valori limite relativi alle emissioni dei veicoli previsti dalla direttiva 70/220/CEE del Consiglio ⁽⁴⁾ e dalla direttiva 88/77/CEE del Consiglio ⁽⁵⁾, ulteriori misure intese a ridurre l'inquinamento atmosferico provocato dai veicoli a motore e da altre fonti sono necessarie per conseguire una qualità dell'aria soddisfacente;

(5) considerando che l'articolo 4 della direttiva 94/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁶⁾ comporta un nuovo approccio per le politiche di riduzione delle emissioni che saranno attuate a partire dall'anno 2000 e richiede alla Commissione di esaminare, tra l'altro, in quale misura il miglioramento della qualità della benzina, del combustibile diesel e di altri combustibili possa ridurre l'inquinamento atmosferico;

(6) considerando che, oltre a una prima fase di specifiche per i carburanti, il cui inizio è previsto nell'anno 2000, occorre stabilire una seconda fase che entri in vigore nel 2005 per consentire all'industria di realizzare gli investimenti necessari all'adattamento dei suoi piani di produzione;

⁽¹⁾ GU C 77 dell'11.3.1997, pag. 1, e GU C 209 del 10.7.1997, pag. 25.

⁽²⁾ GU C 206 del 7.7.1997, pag. 113.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 10 aprile 1997 (GU C 132 del 28.4.1997, pag. 170); posizione comune del Consiglio del 7 ottobre 1997 (GU C 351 del 19.11.1997, pag. 1) e decisione del Parlamento europeo del 18 febbraio 1998 (GU C 80 del 16.3.1998, pag. 92). Decisione del Parlamento europeo del 15 settembre 1998 (GU C 313 del 12.10.1998). Decisione del Consiglio del 17 settembre 1998.

⁽⁴⁾ GU L 76 del 6.4.1970, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 98/69/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (vedi pagina 1 della presente Gazzetta ufficiale).

⁽⁵⁾ GU L 36 del 9.2.1988, pag. 33. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 96/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 40 del 17.2.1996, pag. 1).

⁽⁶⁾ GU L 100 del 19.4.1994, pag. 42.

- (7) considerando che sono già disponibili sul mercato della Comunità europea tanto la benzina quanto il carburante diesel conformi alle specifiche di cui agli allegati I, II, III e IV;
- (8) considerando che il programma europeo «Auto/Oil», presentato in una comunicazione della Commissione sulla strategia futura per il controllo delle emissioni atmosferiche provocate dai trasporti stradali, contribuisce a una base scientifica, tecnica e economica per raccomandare l'introduzione, a livello comunitario, di nuove specifiche ecologiche per la benzina e il combustibile diesel;
- (9) considerando che l'introduzione di specifiche ecologiche per la benzina e il combustibile diesel costituisce un elemento importante del pacchetto di misure economicamente efficaci a livello europeo, nazionale, regionale e locale che dovrebbero essere attuate, tenendo conto dei costi e dei benefici di ciascuna azione;
- (10) considerando che l'attuazione di una combinazione di misure adottate a livello europeo, nazionale, regionale e locale miranti a ridurre le emissioni dei veicoli fa parte della strategia globale della Commissione per ridurre in modo equilibrato ed economicamente efficace le emissioni nell'atmosfera provocate da fonti mobili e fisse; in un modo che sia equilibrato e risponda a criteri di costo/benefici;
- (11) considerando che è necessario conseguire entro breve termine una riduzione, in particolare nelle aree urbane, delle emissioni inquinanti dei veicoli, compresi gli inquinanti primari, quali gli idrocarburi incombusti e il monossido di carbonio, nonché gli inquinanti secondari come l'ozono e le emissioni tossiche quali il benzene e il particolato; che, cambiando la composizione dei carburanti, è possibile conseguire nelle aree urbane una riduzione immediata delle emissioni inquinanti dei veicoli a motore;
- (12) considerando che l'impiego di ossigeno e una consistente riduzione degli aromatici, degli olefinici, del benzene e dello zolfo possono permettere di ottenere carburanti di qualità migliore dal punto di vista della qualità dell'aria;
- (13) considerando che il disposto della direttiva 92/81/CEE del Consiglio, del 19 ottobre 1992, relativa all'armonizzazione delle strutture delle accise sugli oli minerali ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 8, paragrafo 4, demotiva gli Stati membri e può impedire loro di differenziare le accise per migliorare la qualità del carburante al di sopra delle specifiche comunitarie;
- (14) considerando che l'applicazione, da parte degli Stati membri, di accise preferenziate può incoraggiare l'introduzione di tipi di carburante più avanzati in linea con le priorità, le capacità e le esigenze nazionali;
- (15) considerando che la Commissione ha presentato una proposta di direttiva sui prodotti energetici; che tale proposta mira, fra l'altro, a consentire agli Stati membri di fare un uso più attivo di incentivi fiscali mediante l'applicazione di accise differenziate, in modo da agevolare l'introduzione di tipi di carburanti più avanzati
- (16) considerando che, in generale, fanno difetto le specifiche relative ai combustibili destinate a ridurre le emissioni di scarico e per evaporazione;
- (17) considerando che l'inquinamento atmosferico da piombo provocato dalla combustione di benzina contenente piombo costituisce un rischio per la salute dell'uomo e per l'ambiente; che il fatto che entro il 2000 tutti gli autoveicoli a benzina saranno virtualmente in grado di funzionare con benzina senza piombo costituisce un notevole progresso e che è pertanto opportuno limitare rigorosamente lo smercio di benzina contenente piombo;
- (18) considerando che la necessità di ridurre le emissioni dei veicoli e la disponibilità delle tecnologie di raffinazione necessarie giustificano la fissazione di specifiche ecologiche dei combustibili per la commercializzazione della benzina senza piombo e del combustibile diesel;
- (19) considerando che risulta opportuno prevedere la vendita di due tipi di combustibile diesel e di benzina, di cui uno di migliore qualità; che è opportuno che il combustibile diesel o la benzina di qualità migliore sostituiscano il diesel o il combustibile diesel o la benzina di qualità inferiore entro il 2005; che, tuttavia, occorrerebbe prevedere di rimandare tale sostituzione qualora l'applicazione della data del 2005 in uno Stato membro comportasse per le sue industrie gravi difficoltà a effettuare le necessarie modifiche ai propri stabilimenti di produzione;
- (20) considerando che, allo scopo di proteggere la salute dell'uomo e/o l'ambiente in determinati agglomerati;
-
- ⁽¹⁾ GU L 316 del 31.10.1992, pag. 12. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 94/74/CE (GU L 365 del 31.12.1994, pag. 46).

rati o in determinate aree ecologicamente sensibili che incontrano speciali difficoltà in fatto di qualità dell'aria, gli Stati membri dovrebbero avere la facoltà, secondo una procedura stabilita nella presente direttiva, di imporre che i combustibili possono essere immessi in commercio soltanto se sono conformi a specifiche ecologiche più rigorose di quelle previste dalla presente direttiva; che detta procedura rappresenta una deroga alla procedura di informazione di cui alla direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione ⁽¹⁾;

(21) considerando che, al fine di garantire la conformità con le norme di qualità dei combustibili prescritte dalla presente direttiva, gli Stati membri dovrebbero istituire sistemi di controllo; che tali sistemi di controllo dovrebbero basarsi su procedure comuni in materia di campionatura e prove e che le informazioni raccolte dagli Stati membri sulla qualità dei combustibili dovrebbero essere comunicate alla Commissione in base a una presentazione comune;

(22) considerando che, sulla base di una valutazione globale, la Commissione deve sottoporre una proposta intesa a integrare le specifiche obbligatorie per la benzina e i combustibili diesel di cui agli allegati III e IV da applicare a decorrere dal 1° gennaio 2005; che la proposta della Commissione può altresì fissare, se del caso, specifiche ecologiche per altri tipi di combustibili, quali il gas di petrolio liquefatto, il gas naturale e i biocarburanti; che esiste un parco di veicoli vincolati (autobus, taxi, veicoli commerciali, ecc.) largamente responsabile dell'inquinamento urbano e che potrebbe beneficiare di specifiche diverse;

(23) considerando che, alla luce del progresso tecnico e scientifico, possono essere auspicabili ulteriori sviluppi dei metodi di riferimento per la misurazione delle specifiche stabilite dalla presente direttiva; che, a questo scopo, devono essere adottate disposizioni per adeguare gli allegati della presente direttiva al progresso tecnico;

(24) considerando che è di conseguenza necessario abrogare la direttiva 85/210/CEE, del Consiglio, del 20 marzo 1985, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al tenore di piombo nella benzina ⁽²⁾, la direttiva

85/536/CEE del Consiglio, del 5 dicembre 1985, sul risparmio di greggio mediante l'impiego di componenti di carburanti di sostituzione ⁽³⁾, della Commissione, nonché l'articolo 1, paragrafo 1, lettera b) e l'articolo 2, paragrafo 1 della direttiva 93/12/CEE del Consiglio, del 23 marzo 1993, relativa al tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi ⁽⁴⁾;

(25) considerando che le misure transitorie per l'Austria di cui all'articolo 69 dell'atto di adesione del 1994 includono l'articolo 7 della direttiva 85/210/CEE; che l'applicazione di tale misura transitoria dovrebbe essere prorogata, per motivi specifici inerenti alla protezione dell'ambiente, sino al 1° gennaio 2000;

(26) considerando che il 20 dicembre 1994 è stato concluso tra il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione un *modus vivendi* relativo alle misure di esecuzione degli atti adottati secondo la procedura di cui all'articolo 189 B del trattato CE ⁽⁵⁾,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Campo di applicazione

La presente direttiva stabilisce, per ragioni di tutela della salute e dell'ambiente, le specifiche tecniche relative ai carburanti da utilizzare nei veicoli con motore ad accensione comandata e motore ad accensione per compressione (diesel).

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva, si intende per:

- 1) «benzina»: gli oli minerali volatili destinati al funzionamento dei motori a combustione interna e ad accensione comandata, utilizzati per la propulsione di veicoli e compresi nei codici NC 2710 00 27, 2710 00 29, 2710 00 32, 2710 00 34 e 2710 00 36;
- 2) «combustibile diesel»: i gasoli specificati nel codice NC 2710 00 66 e utilizzati per i veicoli a propulsione autonoma di cui alle direttive 70/220/CEE e 88/77/CEE.

⁽¹⁾ GU L 204 del 21.7.1998, pag. 37. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 98/48/CE (GU L 217 del 5.8.1998, pag. 18).

⁽²⁾ GU L 96 del 3.4.1985, pag. 25. Direttiva modificata da ultimo dall'atto di adesione del 1994.

⁽³⁾ GU L 334 del 12.12.1985, pag. 20. Direttiva modificata dalla direttiva 87/441/CEE della Commissione (GU L 238 del 21.8.1987, pag. 40).

⁽⁴⁾ GU L 74 del 27.3.1993, pag. 81.

⁽⁵⁾ GU C 102 del 4.4.1996, pag. 1.

Per i gasoli utilizzati per i motori delle macchine mobili non stradali e dei trattori agricoli, gli Stati membri possono esigere lo stesso tenore di zolfo previsto nella presente direttiva per i combustibili diesel oppure il tenore di zolfo previsto per i combustibili diesel nella direttiva 93/12/CEE.

Articolo 3

Benzina

1. Al più tardi a decorrere dal 1° gennaio 2000, gli Stati membri vietano la commercializzazione sul loro territorio di benzina contenente piombo.
2. a) Gli Stati membri provvedono affinché al più tardi a decorrere dal 1° gennaio 2000 sul loro territorio venga commercializzata soltanto la benzina senza piombo conforme alle specifiche ecologiche di cui all'allegato I.
- b) Fatte salve le disposizioni della lettera a), gli Stati membri permettono, a decorrere dal 1° gennaio 2000, la commercializzazione di benzina senza piombo conforme alle specifiche di cui all'allegato III.
- c) Gli Stati membri provvedono inoltre affinché al più tardi a decorrere dal 1° gennaio 2005 sul loro territorio venga commercializzata soltanto la benzina senza piombo conforme alle specifiche ecologiche di cui all'allegato III.

3. In deroga al paragrafo 1, ad uno Stato membro può essere consentito, dietro richiesta da presentare alla Commissione entro il 31 agosto 1999, continuare a permettere la commercializzazione di benzina contenente piombo, e comunque non oltre il 1° gennaio 2005, qualora possa provare che l'introduzione di un divieto provocherebbe gravi difficoltà socioeconomiche oppure non comporterebbe complessivamente benefici sotto il profilo ambientale o sanitario a causa, fra l'altro, della situazione climatica in tale Stato membro.

Il tenore di piombo della benzina contenente piombo non può essere superiore a 0,15 g/l e il tenore di benzene deve essere conforme alle specifiche contenute nell'allegato I. Gli altri valori delle specifiche possono restare invariati rispetto alla situazione attuale.

4. Fatte salve le disposizioni del paragrafo 2, uno Stato membro può essere autorizzato, dietro richiesta da presentare alla Commissione entro il 31 agosto 1999, a continuare a permettere, al più tardi fino al 1° gennaio 2003, la commercializzazione nel suo territorio di benzina senza piombo non conforme alle specifiche per il tenore di zolfo di cui all'allegato I, qualora possa dimostrare gravi difficoltà delle proprie industrie a effettuare le modifiche necessarie ai propri stabilimenti di produzione nell'arco di tempo compreso tra la data di adozione della presente direttiva e il 1° gennaio 2000.

5. Fatte salve le disposizioni del paragrafo 2, uno Stato membro può essere autorizzato, dietro richiesta da presentare alla Commissione entro il 31 agosto 2003, a continuare a permettere, fino al più tardi il 1° gennaio 2007, la commercializzazione nel suo territorio di benzina senza piombo con un tenore di zolfo non conforme all'allegato III ma conforme all'allegato I, qualora possa dimostrare gravi difficoltà delle proprie industrie a effettuare le modifiche necessarie ai propri stabilimenti di produzione nell'arco di tempo compreso tra la data di adozione della presente direttiva e il 1° gennaio 2005.

6. La Commissione può autorizzare le deroghe di cui ai paragrafi 3, 4 e 5 conformemente al trattato.

La Commissione notifica la sua decisione agli Stati membri e ne informa il Parlamento europeo e il Consiglio.

7. Fatto salvo il paragrafo 1, gli Stati membri possono continuare a permettere la commercializzazione, fino ad un massimo dello 0,5 % delle vendite totali, di piccole quantità di benzina contenente piombo conforme alle specifiche di cui al paragrafo 3, secondo comma destinata ad essere utilizzata da vecchi veicoli tipici e ad essere distribuita attraverso gruppi di interessi particolari.

Articolo 4

Combustibile diesel

1. a) Gli Stati membri provvedono affinché, al più tardi a decorrere dal 1° gennaio 2000, sul loro territorio venga commercializzato soltanto il combustibile diesel conforme alle specifiche ecologiche di cui all'allegato II.
- b) Fatte salve le disposizioni della lettera a), gli Stati membri permettono, a decorrere dal 1° gennaio 2000, la commercializzazione di combustibile diesel conforme alle specifiche di cui all'allegato IV.
- c) Gli Stati membri provvedono affinché, al più tardi a decorrere dal 1° gennaio 2005, sul loro territorio venga commercializzato soltanto il combustibile diesel conforme alle specifiche ecologiche di cui all'allegato IV.

2. Fatte salve le disposizioni del paragrafo 1, a uno Stato membro può essere consentito, dietro richiesta da presentare alla Commissione entro il 31 agosto 1999, di continuare a permettere fino al più tardi al 1° gennaio 2003, la commercializzazione sul proprio territorio di combustibile diesel con un tenore di zolfo non conforme alle disposizioni dell'allegato II, ma non superiore all'attuale tenore, qualora possa dimostrare gravi difficoltà delle proprie industrie a effettuare le modifiche necessarie ai propri stabilimenti di produzione nell'arco di tempo compreso tra la data di adozione della presente direttiva e il 1° gennaio 2000.

3. Fatte salve le disposizioni del paragrafo 1, a uno Stato membro può essere consentito, dietro richiesta da presentare alla Commissione entro il 31 agosto 2003, di continuare a permettere fino al più tardi al 1° gennaio 2007, la commercializzazione sul proprio territorio di combustibile diesel con un tenore di zolfo non conforme alle disposizioni dell'allegato IV, ma conforme alle disposizioni dell'allegato II, qualora possa dimostrare gravi difficoltà delle proprie industrie a effettuare le modifiche necessarie ai propri stabilimenti di produzione nell'arco di tempo compreso tra la data di adozione della presente direttiva e il 1° gennaio 2005.

4. La Commissione può autorizzare la deroga di cui ai paragrafi 2 e 3 conformemente al trattato.

Essa notifica agli Stati membri la sua decisione e ne informa il Consiglio e il Parlamento europeo.

Articolo 5

Libera circolazione

Gli Stati membri non possono vietare, limitare o impedire l'immissione sul mercato di combustibili conformi alle prescrizioni della presente direttiva.

Articolo 6

Commercializzazione di combustibili conformi a specifiche ecologiche più severe

1. In deroga agli articoli 3, 4 e 5, gli Stati membri possono esigere che in determinate zone i combustibili destinati a tutto il parco veicoli o a parte di esso possano essere commercializzati soltanto se si conformano a specifiche ecologiche più severe di quelle previste nella presente direttiva, al fine di tutelare, in uno Stato membro, la salute della popolazione in determinati agglomerati o l'ambiente in determinate zone critiche sotto il profilo ecologico, nel caso in cui l'inquinamento atmosferico costituisca, o possa presumibilmente costituire, un problema serio e ricorrente per la salute umana o per l'ambiente.

2. Lo Stato membro che intenda avvalersi della deroga di cui al paragrafo 1 deve presentare previamente alla Commissione la sua domanda, compresa la relativa motivazione. Quest'ultima comprende le prove che la deroga rispetta il principio di proporzionalità e non ostacolerà la libera circolazione delle persone e delle merci.

3. Gli Stati membri interessati forniscono alla Commissione i dati sulla qualità dell'aria ambiente relativa alla zona interessata, nonché i probabili effetti dei provvedimenti proposti sulla qualità dell'aria.

4. La Commissione trasmette immediatamente tali informazioni agli altri Stati membri.

5. Gli Stati membri possono presentare osservazioni sulla domanda e sulla relativa motivazione entro due mesi dalla trasmissione delle informazioni da parte della Commissione.

6. La Commissione decide in merito alla domanda dello Stato membro entro tre mesi dalla presentazione delle osservazioni da parte degli Stati membri. Essa tiene conto delle osservazioni degli Stati membri e notifica loro la sua decisione informandone contemporaneamente il Parlamento europeo e il Consiglio.

7. Uno Stato membro può deferire al Consiglio la decisione della Commissione entro un mese dalla notificazione della medesima o, in mancanza di decisione, entro un mese dalla scadenza del termine di cui al paragrafo 6.

8. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può adottare una decisione diversa entro due mesi dalla data in cui è stato adito.

Articolo 7

Cambiamenti nell'approvvigionamento di oli greggi

Qualora, in seguito ad avvenimenti eccezionali, un repentino cambiamento nell'approvvigionamento di oli greggi o di prodotti petroliferi rendesse difficile per le raffinerie di uno Stato membro il rispetto delle specifiche tecniche relative ai combustibili di cui agli articoli 3 e 4, detto Stato membro ne informa la Commissione. Questa, previa comunicazione agli altri Stati membri, può autorizzare l'applicazione nello Stato membro di cui trattasi di valori limite più elevati per uno o più componenti dei combustibili e per un periodo non superiore a sei mesi.

La Commissione notifica agli Stati membri la propria decisione e ne informa il Parlamento europeo e il Consiglio.

Uno Stato membro può deferire al Consiglio la decisione della Commissione entro un mese dalla notificazione della medesima.

Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può adottare una decisione diversa entro un mese dalla data in cui è stato adito.

Articolo 8

Controllo della conformità e presentazione di relazioni

1. Gli Stati membri controllano la conformità alle prescrizioni di cui agli articoli 3 e 4 sulla base dei metodi analitici di cui agli allegati I e II.

2. La Commissione favorirà l'elaborazione di un sistema uniforme di controllo della qualità del combustibile. A tal fine può sollecitare l'assistenza del Comitato europeo di normalizzazione.

3. La Commissione definisce uno schema comune per la presentazione della sintesi dei dati nazionali relativi alla qualità del combustibile entro e non oltre il 30 giugno 2000.

4. Ogni anno, entro il 30 giugno e per la prima volta entro il 30 giugno del 2002, gli Stati membri presentano alla Commissione la sintesi dei dati relativi all'anno civile precedente.

Articolo 9

Procedura di revisione

1. Periodicamente, e per la prima volta entro dodici mesi dalla data di adozione della presente direttiva, ma comunque entro il 31 dicembre 1999, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta di revisione della presente direttiva alla luce di una valutazione eseguita in conformità dell'articolo 3 della direttiva 98/69/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 1998, relativa alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni dei veicoli a motore e recente modificazione della direttiva 70/220/CEE del Consiglio ⁽¹⁾, quale parte integrante della strategia destinata a produrre effetti che consentano di soddisfare, al minor costo, i requisiti delle norme comunitarie di qualità dell'aria e dei corrispondenti obiettivi.

2. La proposta contiene specifiche ecologiche che integrano le specifiche obbligatorie contenute nell'allegato III per la benzina e nell'allegato IV per i combustibili diesel sulla base, inter alia, della conoscenza acquisita per quanto riguarda i requisiti in materia di riduzione delle emissioni in ordine alla qualità dell'aria, di funzionamento efficiente delle nuove tecnologie di riduzione dell'inquinamento e di sviluppi che incidano sul mercato internazionale dei combustibili.

3. Oltre al disposto dei paragrafi 1 e 2 la Commissione può, fra l'altro, avanzare proposte

— che tengano conto della particolare situazione del parco dei veicoli vincolati e dell'esigenza di proporre livelli di specifiche riguardanti i particolari carburanti da essi utilizzati;

— che stabiliscano livelli di specifiche applicabili al gas di petrolio liquefatto, al gas naturale e ai biocombustibili.

Articolo 10

Adeguamento al progresso tecnico

Le modifiche eventualmente necessarie per adeguare al progresso tecnico i metodi di misurazione di cui alla colonna destra («prova») degli allegati I, II, III e IV della presente direttiva sono adottate dalla Commissione con l'assistenza del comitato istituito in conformità dell'articolo 12 della direttiva 96/62/CE ⁽²⁾ e seguendo la procedura di cui all'articolo 11 della presente direttiva.

Tale adeguamento non deve comportare modifiche dirette o indirette dei valori limite stabiliti nella presente direttiva o modifiche delle date di decorrenza della loro applicazione.

Articolo 11

Procedura del Comitato

1. Il rappresentante della Commissione presenta al comitato di cui all'articolo 10 un progetto delle misure da adottare. Il comitato formula il suo parere sul progetto entro un termine che il presidente può fissare in funzione dell'urgenza della questione in esame. Il parere è formulato secondo la maggioranza prevista dall'articolo 148, paragrafo 2 del trattato per l'adozione delle decisioni che il Consiglio deve prendere su proposta della Commissione. Nelle votazioni in seno al comitato, ai voti dei rappresentanti degli Stati membri è attribuita la ponderazione fissata all'articolo precitato. Il presidente non partecipa al voto.

2. La Commissione adotta le misure previste qualora siano conformi al parere del comitato.

Se le misure previste non sono conformi al parere del comitato, o in mancanza di parere, la Commissione sottopone senza indugio al Consiglio una proposta in merito alle misure da prendere. Il Consiglio delibera a maggioranza qualificata.

Se il Consiglio non ha deliberato entro un termine di tre mesi a decorrere dalla data in cui è stato adito, la Commissione adotta le misure proposte.

⁽¹⁾ Vedi pagina 1 della presente Gazzetta ufficiale.

⁽²⁾ GU L 296 del 21.11.1996, pag. 55.

*Articolo 12***Abrogazione e modificazione delle direttive concernenti la qualità della benzina e del combustibile diesel**

1. Le direttive 85/210/CEE, 85/536/CEE e 87/441/CEE sono abrogate con effetto dal 1° gennaio 2000.
2. Nella direttiva 93/12/CEE, l'articolo 1, paragrafo 1, lettera b) e l'articolo 2, paragrafo 1 sono soppressi con effetto dal 1° gennaio 2000.

*Articolo 13***Recepimento nel diritto nazionale**

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro e non oltre il 1° luglio 1999. Essi ne informano immediatamente la Commissione:

Gli Stati membri applicano dette disposizioni a decorrere dal 1° gennaio 2000.

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 del 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 14***Austria**

Fino al 1° gennaio 2000 non è applicabile all'Austria l'articolo 7 della direttiva 85/210/CEE per quanto riguarda il tenore di benzene della benzina di cui all'articolo 4 della stessa.

*Articolo 15***Entrata in vigore della direttiva**

La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

*Articolo 16***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Lussemburgo, addì 13 ottobre 1998.

Per il Parlamento europeo

Il Presidente

J. M. GIL-ROBLES

Per il Consiglio

Il Presidente

C. EINEM

ALLEGATO I

SPECIFICHE ECOLOGICHE DEI COMBUSTIBILI DISPONIBILI SUL MERCATO DESTINATI AI VEICOLI CON MOTORE AD ACCENSIONE COMANDATA

Tipo: Benzina

Parametro	Unità	Limiti ⁽¹⁾		Prova	
		Minimo	Massimo	Metodo	Data di pubblicazione
Numero di ottano ricerca		95		EN 25164	1993
Indice di ottano motore		85		EN 25163	1993
Tensione di vapore (metodo Reid)	kPa	—	60,0	EN 12	1993
— periodo estivo ⁽²⁾					
Distillazione:					
evaporato a 100 °C	% v/v	46,0	—	EN-ISO 3405	1988
evaporato a 150 °C		75,0	—		
Analisi degli idrocarburi:					
— olefinici	% v/v	—	18,0 ⁽³⁾	ASTM D1319	1995
— aromatici		—	42,0	ASTM D1319	1995
— benzene		—	1,0	pr. EN 12177	1995 (*)
Tenore di ossigeno	% m/m	—	2,7	EN 1601	1996
Ossigenati:					
— Metanolo, con aggiunta obbligatoria degli agenti stabilizzanti	% v/v	—	3	EN 1601	1996
— Etanolo, se necessario con aggiunta di agenti stabilizzanti	% v/v	—	5	EN 1601	1996
— Alcole isopropilico	% v/v	—	10	EN 1601	1996
— Alcole butilico terziario	% v/v	—	7	EN 1601	1996
— Alcole isobutilico	% v/v	—	10	EN 1601	1996
— Eteri contenenti 5 o più atomi di carbonio per molecola	% v/v	—	15	EN 1601	1996
Altri ossigenati ⁽⁴⁾	% v/v	—	10	EN 1601	1996
Tenore di zolfo	mg/kg	—	150	pr. EN-ISO/DIS 14596	1996 (*)
Tenore di piombo	g/l	—	0,005	EN 237	1996

(*) Il mese di pubblicazione sarà completato a tempo debito.

⁽¹⁾ I valori indicati nelle specifiche sono «valori effettivi». Per la definizione dei loro valori limite, è stata applicata la norma ISO 4259 «Prodotti petroliferi — Determinazione e applicazione di dati di precisione in relazione ai metodi di prova»; per fissare un valore minimo si è tenuto conto di una differenza minima di 2R sopra lo zero (R = riproducibilità). I risultati delle singole misurazioni vanno interpretati in base ai criteri previsti dalla norma ISO 4259 (pubblicata nel 1995).

⁽²⁾ Il periodo estivo inizia al più tardi il 1° maggio e termina al più presto il 30 settembre. Negli Stati membri con condizioni climatiche artiche il periodo estivo inizia al più tardi il 1° giugno e termina al più presto il 31 agosto e la tensione di vapore (metodo Reid) è limitata a 70 kPa.

⁽³⁾ Con l'eccezione della benzina normale senza piombo [indice minimo di ottano motore (MON) 81 e numero minimo di ottano ricerca (RON) 91] per la quale il contenuto massimo di olefina deve essere del 21 % v/v. Questi limiti non precludono l'immissione nel mercato di uno Stato membro di un'altra benzina senza piombo con indici di ottano inferiori a quelli fissati nel presente allegato.

⁽⁴⁾ Gli altri monoalcoli il cui punto finale di distillazione è conforme ai requisiti nazionali o, qualora non siano previsti, a quelli industriali per i carburanti.

ALLEGATO II

SPECIFICHE ECOLOGICHE DEI COMBUSTIBILI DISPONIBILI SUL MERCATO DESTINATI AI VEICOLI CON MOTORE AD ACCENSIONE PER COMPRESSIONE

Tipo: Combustibile diesel

Parametro	Unità	Limiti ⁽¹⁾		Prova	
		Minimo	Massimo	Metodo	Data di pubblicazione
Numero di cetano		51,0	—	EN-ISO 5165	1992
Densità a 15 °C	kg/m ³	—	845	EN-ISO 3675	1995
Distillazione: punto del 95 %	°C	—	360	EN-ISO 3405	1988
Idrocarburi aromatici pol- ciclici	% m/m	—	11	IP 391	1995
Tenore di zolfo	mg/kg	—	350	pr. EN-ISO/ DIS 14596	1996 (*)

(*) Il mese di pubblicazione sarà completato a tempo debito.

⁽¹⁾ I valori indicati nelle specifiche sono «valori effettivi». Per la definizione dei loro valori limite, è stata applicata la norma ISO 4259 «Prodotti petroliferi — Determinazione e applicazione di dati di precisione in relazione ai metodi di prova»; per fissare un valore minimo si è tenuto conto di una differenza minima di 2R sopra lo zero (R = riproducibilità). I risultati delle singole misurazioni vanno interpretati in base ai criteri descritti nella norma ISO 4259 (pubblicata nel 1995).

ALLEGATO III

SPECIFICHE ECOLOGICHE DEI COMBUSTIBILI DISPONIBILI SUL MERCATO DESTINATI AI VEICOLI CON MOTORE AD ACCENSIONE COMANDATA

Tipo: Benzina

Parametro	Unità	Limiti ⁽¹⁾		Prova	
		Minimo	Massimo	Metodo	Data di pubblicazione
Numero di ottano ricerca		95		EN 25164	1993
Indice di ottano motore		85		EN 25163	1993
Tensione di vapore (metodo Reid), — periodo estivo	kPa	—			
Distillazione: evaporato a 100 °C	% v/v	—	—		
evaporato a 150 °C		—	—		
Analisi degli idrocarburi: — olefinici	% v/v	—			
— aromatici		—	35,0	ASTM D 1319	1995
— benzene		—			
Tenore di ossigeno	% m/m	—			
Tenore di zolfo	mg/kg	—	50	pr. EN-ISO/ DIS 14596	1996 (*)
Tenore di piombo	g/l	—			

(*) Il mese di pubblicazione sarà completato a tempo debito.

⁽¹⁾ I valori indicati nelle specifiche sono «valori effettivi». Per la definizione dei loro valori limite, è stata applicata la norma ISO 4259 «Prodotti petroliferi — Determinazione e applicazione di dati di precisione in relazione ai metodi di prova»; per fissare un valore minimo si è tenuto conto di una differenza minima di 2R sopra lo zero (R = riproducibilità). I risultati delle singole misurazioni vanno interpretati in base ai criteri descritti nella norma ISO 4259 (pubblicata nel 1995).

ALLEGATO IV

SPECIFICHE ECOLOGICHE DEI COMBUSTIBILI DISPONIBILI SUL MERCATO DESTINATI AI VEICOLI CON MOTORE AD ACCENSIONE PER COMPRESSIONE

Tipo: Combustibile diesel

Parametro	Unità	Limiti ⁽¹⁾		Prova	
		Minimo	Massimo	Metodo	Data di pubblicazione
Numero di cetano			—		
Densità a 15 °C	kg/m ³		—		
Distillazione: punto del 95 %	°C	—			
Idrocarburi aromatici policiclici	% m/m	—			
Tenore di zolfo	mg/kg	—	50	pr. EN-ISO/ DIS 14596	1996 (*)

(*) Il mese di pubblicazione sarà completato a tempo debito.

(¹) I valori indicati nelle specifiche sono «valori effettivi». Per la definizione dei loro valori limite, è stata applicata la norma ISO 4259 «Prodotti petroliferi — Determinazione e applicazione di dati di precisione in relazione ai metodi di prova»; per fissare un valore minimo si è tenuto conto di una differenza minima di 2R sopra lo zero (R = riproducibilità). I risultati delle singole misurazioni vanno interpretati in base ai criteri descritti nella norma ISO 4259 (pubblicata nel 1995).

Dichiarazioni della Commissione

Articolo 3, paragrafo 5 e articolo 4, paragrafo 3

Nell'esaminare le richieste di deroghe formulate ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 5 e dell'articolo 4, paragrafo 3, la Commissione si accerterà che la deroga sia compatibile con il diritto comunitario, ivi compreso il diritto della concorrenza, tenendo conto delle disponibilità, nella Comunità, di quantitativi adeguati di combustibili di qualità sufficientemente buona.

Emendamento 18 del Parlamento europeo

La Commissione riconosce l'importanza degli incentivi fiscali per promuovere l'utilizzazione di combustibili più avanzati. Essa ne terrà opportunamente conto nell'attuazione della direttiva 92/81/CEE del Consiglio e, nei limiti dei suoi poteri, assicurerà una rapida attuazione delle pertinenti disposizioni di detta direttiva.