

**Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 97/24/CE
relativa a taluni elementi o caratteristiche dei veicoli a motore a due o a tre ruote**

(2000/C 337 E/20)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

COM(2000) 314 def. — 2000/0136(COD)

(Presentata dalla Commissione il 22 giugno 2000)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL
CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 95,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato,

considerando quanto segue:

- (1) Il quinto programma d'azione della Comunità europea in materia di protezione dell'ambiente, la cui impostazione generale è stata approvata dal Consiglio nella risoluzione del 1° febbraio 1993 ⁽¹⁾, prevede che vengano compiuti ulteriori sforzi per ridurre significativamente il livello attuale delle emissioni inquinanti dei veicoli a motore.
- (2) La direttiva 97/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾ è una delle direttive particolari previste dal procedimento di omologazione istituito dalla direttiva 92/61/CEE del Consiglio, del 30 giugno 1992, relativa all'omologazione dei veicoli a due o tre ruote ⁽³⁾, modificata da ultimo dalla direttiva 2000/7/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾.
- (3) Ai sensi dell'articolo 5 della direttiva 97/24/CE, la Commissione deve sottoporre al Parlamento europeo e al Consiglio, entro ventiquattro mesi dalla data di adozione della direttiva stessa, una proposta elaborata sulla base di ricerche e di una valutazione dei costi e dei benefici generati dall'applicazione di valori limite più restrittivi, che stabilisca un'ulteriore tappa nel corso della quale saranno adottate misure intese a rendere più restrittivi i valori limite degli inquinanti prodotti dai veicoli in questione. Detta iniziativa è limitata ai motocicli in quanto la direttiva 97/24/CE, che entrerà in vigore il 17 giugno 2002, prevede valori limite più restrittivi per i ciclomotori.
- (4) In seguito alla valutazione della fattibilità tecnica e del rapporto costi/efficacia, è stata individuata un'unica serie

di limiti per la prova di tipo I, da applicare a partire dal 2003 a tutti i motocicli, corrispondenti ad una riduzione del 60 % degli idrocarburi e del monossido di carbonio per i motocicli con motore a quattro tempi, e del 70 % degli idrocarburi e del 30 % del monossido di carbonio per i motocicli con motore a due tempi. Per i motocicli con motore a quattro tempi, un'ulteriore riduzione degli ossidi di azoto non è stata ritenuta fattibile con le tecnologie previste. Per i motocicli con motore a due tempi, l'applicazione della tecnologia avanzata ad iniezione diretta, che offre il maggior potenziale di riduzione del monossido di carbonio e degli idrocarburi, comporterà inevitabilmente un leggero aumento del limite di ossidi di azoto rispetto al valore attuale, allineandolo con quello dei motocicli con motore a quattro tempi. Sulla base dell'inventario delle emissioni, la percentuale di ossidi di azoto emessi dai motocicli sul totale delle emissioni prodotte dai trasporti stradali è marginale, per cui questa soluzione deve essere considerata accettabile.

- (5) L'ispezione e la manutenzione sono considerate essenziali per garantire che le emissioni prodotte dai veicoli nuovi in circolazione non superino livelli accettabili. A questo riguardo, e conformemente alle disposizioni relative alle autovetture, i requisiti della prova di tipo II, e in particolare il limite del tenore di monossido di carbonio di 4,5 % per volume, devono essere sostituiti da requisiti che prevedano la misurazione e la registrazione dei dati necessari ai fini del controllo tecnico.
- (6) I tricicli e i quadricicli sono dotati di motore ad accensione a scintilla oppure ad accensione per compressione e, come nel caso delle emissioni delle autovetture, per ogni categoria sono necessari valori limite differenti.
- (7) Le caratteristiche dei carburanti di riferimento utilizzati nelle prove sulle emissioni devono essere uniformate con quelle delle autovetture, in modo da seguire l'evoluzione delle specifiche sul mercato dei carburanti in conformità alla legislazione comunitaria sulla qualità della benzina e del combustibile diesel.
- (8) Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad accelerare, mediante incentivi fiscali, l'immissione sul mercato di veicoli che soddisfino i requisiti adottati a livello comunitario e a promuovere tecnologie avanzate più ecologiche sulla base di valori di emissione facoltativi. Tali incentivi devono soddisfare determinate condizioni intese ad evitare distorsioni del mercato interno. La presente direttiva deve far salvo 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 a due o tre ruote.

⁽¹⁾ GU C 138 del 17.5.1993, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 226 del 18.8.1997, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 225 del 10.8.1992, pag. 72.

⁽⁴⁾ GU L 106 del 3.5.2000, pag. 1.

- (9) Deve essere introdotto un nuovo ciclo di prove di omologazione che permetta una valutazione più rappresentativa dei livelli di emissione in condizioni di prova più simili a quelle incontrate dai veicoli in circolazione e che tenga conto dei diversi stili di guida dei motocicli di piccole e grandi dimensioni. Altri lavori sono in corso per sostenere scientificamente l'introduzione di un nuovo ciclo di prova.
- (10) È necessario fissare una fase successiva di valori limite comprendente ulteriori diminuzioni significative rispetto ai valori limite del 2003. Questi valori limite potranno essere definiti nei dettagli quando l'attuale ciclo di prova sarà stato riveduto ed in seguito ad altre ricerche sulla fattibilità tecnologica e sul potenziale di riduzione delle emissioni presentato da questa tecnologia.
- (11) Conformemente ai principi di sussidiarietà e di proporzionalità enunciati all'articolo 5 del trattato, l'obiettivo della presente direttiva, cioè la riduzione del livello di emissioni inquinanti dei veicoli a motore a due o a tre ruote non può essere adeguatamente realizzato dagli Stati membri ed è pertanto meglio realizzabile a livello comunitario. Le disposizioni della presente direttiva si limitano al minimo richiesto per perseguire tali obiettivi e non vanno al di là di quanto necessario a tale scopo.
- (12) La direttiva 97/24/CE deve essere modificata in conseguenza,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Il capitolo 5 della direttiva 97/24/CE è modificato in conformità dell'allegato della presente direttiva.

Articolo 2

1. A decorrere dal 1° gennaio 2002, gli Stati membri non possono:

— rifiutare l'omologazione CE per tipo di veicolo, a norma dell'articolo 4, paragrafo 1 della direttiva 92/61/CEE,

né

— rifiutare l'immatricolazione o vietare la vendita o l'immissione in circolazione di un veicolo,

per motivi riguardanti le misure da prendere contro l'inquinamento atmosferico, se dette misure sono conformi alle prescrizioni della direttiva 97/24/CE, come modificata dalla presente direttiva.

2. A decorrere dal 1° gennaio 2003, gli Stati membri rifiutano l'omologazione CE a norma dell'articolo 4, paragrafo 1 della direttiva 92/61/CEE, per ogni tipo di veicolo per motivi riguardanti le misure da prendere contro l'inquinamento atmo-

sferico, se non sono soddisfatte le disposizioni della direttiva 97/24/CE, come modificata dalla presente direttiva.

Per la prova di tipo I, sono utilizzati i valori limite fissati nella casella A della tabella di cui all'allegato II, capitolo V della direttiva 97/24/CE, come modificata dalla presente direttiva.

3. A decorrere dal 1° gennaio 2004, gli Stati membri:

— cessano di considerare validi i certificati di conformità che accompagnano i veicoli nuovi a norma della direttiva 92/61/CEE,

— rifiutano l'immatricolazione e vietano la vendita o l'immissione in circolazione di veicoli nuovi che non siano accompagnati dal certificato di conformità ai sensi della direttiva 92/61/CEE,

per motivi riguardanti le misure da prendere contro l'inquinamento atmosferico, se i veicoli non sono conformi alle disposizioni della direttiva 97/24/CE, come modificata dalla presente direttiva.

Per la prova di tipo I, sono utilizzati i valori limite fissati nella casella A della tabella di cui all'allegato II, capitolo V della direttiva 97/24/CE, come modificata dalla presente direttiva.

Articolo 3

1. Gli Stati membri possono prevedere incentivi fiscali soltanto per i veicoli a motore conformi alla direttiva 97/24/CE, come modificata dalla presente direttiva. Tali incentivi devono soddisfare una delle condizioni seguenti:

a) devono riguardare tutti i veicoli nuovi messi in vendita sul mercato di uno Stato membro previamente conformi ai valori limite obbligatori fissati nella casella A della tabella di cui all'allegato II, capitolo V della direttiva 97/24/CE, come modificata dalla presente direttiva, e devono cessare a decorrere dall'applicazione cogente dei valori limite di emissione di cui all'articolo 2, paragrafo 3 per i veicoli nuovi ovvero

b) devono essere applicati a tutti i veicoli nuovi messi in vendita sul mercato di uno Stato membro, che sono conformi ai valori limite facoltativi fissati nella casella B della tabella di cui all'allegato II, capitolo V della direttiva 97/24/CE, come modificata dalla presente direttiva.

2. Per ogni tipo di veicolo, gli incentivi fiscali di cui al paragrafo 1 non devono superare il costo supplementare della produzione e dell'installazione sul veicolo delle soluzioni tecniche introdotte per garantire il rispetto dei valori limite fissati nella casella A o nella casella B della tabella di cui all'allegato II, capitolo 5 della direttiva 97/24/CE, come modificata dalla presente direttiva.

3. La Commissione viene informata tempestivamente dei progetti intesi ad istituire o a modificare gli incentivi fiscali di cui al paragrafo 1 in modo da poter presentare le proprie osservazioni.

Articolo 4

1. La Commissione esamina la possibilità di emanare norme più severe sulle emissioni dei veicoli che rientrano nel campo di applicazione della presente direttiva, tenendo conto di quanto segue:

- a) lo sviluppo tecnico nel campo delle tecnologie di controllo delle emissioni e la fattibilità tecnica ed economica della loro applicazione ai motocicli;
- b) i progressi ottenuti nella messa a punto di un ciclo di prova più rappresentativo per i motocicli, che corregga le limitazioni dell'attuale ciclo di prova, come la partenza a freddo e la dinamica della guida a velocità elevata;
- c) l'opportunità di armonizzare il ciclo di prova a livello mondiale;
- d) la correlazione dei valori limite dell'attuale ciclo di prova con quelli del nuovo.

2. Sulla base degli elementi di cui al paragrafo 1 la Commissione presenta, se necessario, una proposta al Parlamento europeo e al Consiglio intesa a stabilire, tra l'altro:

- a) un nuovo ciclo di prova specifico per misurare le emissioni nella prova di tipo I;
- b) valori limite obbligatori da applicare a decorrere dal 2006.

Articolo 5

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 31 dicembre 2001. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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

Articolo 6

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

Articolo 7

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

ALLEGATO

1) Il capitolo 5 della direttiva 97/24/CE è così modificato:

a) L'allegato II è così modificato:

«1.4. "inquinanti gassosi", le emissioni allo scarico di monossido di carbonio, ossidi di azoto espressi in termini di biossido di azoto (NO₂) equivalente, e idrocarburi, presupponendo un rapporto di:)

— C₁H_{1,85} per la benzina,

— C₁H_{1,86} per il combustibile diesel.»

b) Il punto 2.2.1.1. è sostituito dal seguente:

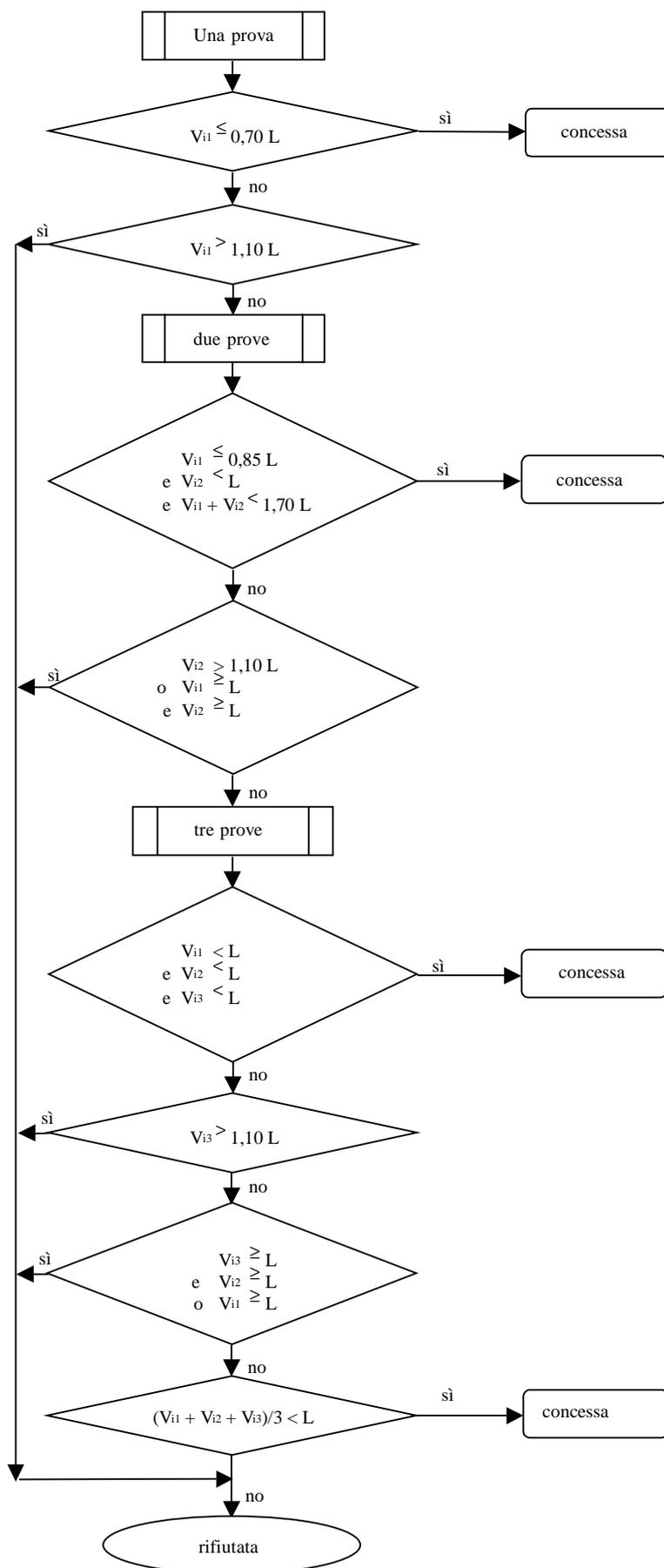
«2.2.1.1. Prova di tipo I (controllo del valore medio allo scarico di inquinanti gassosi in una zona urbana a traffico denso)

2.2.1.1.1. La prova viene eseguita con il metodo descritto nell'appendice 1. Gli inquinanti gassosi sono prelevati ed analizzati con i metodi prescritti.

2.2.1.1.2. La figura 1.2.2 presenta le varie possibilità per la prova di tipo I.

2.2.1.1.3. Il veicolo è posto su un banco dinamometrico a rulli provvisto di mezzi di simulazione di carico e inerzia.

Figura I.2.2. Diagramma per la prova di tipo I



- 2.2.1.1.4. Durante la prova i gas di scarico sono diluiti e un campione proporzionale viene raccolto in uno o più sacchi. I gas di scarico del veicolo in prova sono diluiti, raccolti ed analizzati secondo il procedimento descritto qui di seguito e il volume totale dei gas diluiti viene misurato.
- 2.2.1.1.5. Fatte salve le prescrizioni del punto 2.2.1.1.6., la prova viene ripetuta tre volte. La massa delle emissioni gassose ottenute durante ciascuna prova deve essere inferiore ai valori limite indicati nella tabella che segue (casella A):

	Classe	Massa di monossido di carbonio (CO)	Massa di idrocarburi (HC)	Massa di ossidi di azoto (NO _x)
		L ₁ (g/km)	L ₂ (g/km)	L ₃ (g/km)
Valori limite per i motocicli (due ruote) ai fini dell'omologazione e della conformità della produzione				
A (2003)	tutti	5,5	1,2	0,3
B ⁽¹⁾	I (≤ 150 cc)	2,0	0,8	0,2
	II (> 150 cc)	2,0	0,3	0,1
Valori limite per i tricicli e i quadricicli ai fini dell'omologazione e della conformità della produzione (accensione comandata)				
A (2003)	tutti	7,0	1,5	0,4
Valori limite per i tricicli e i quadricicli ai fini dell'omologazione e della conformità della produzione (accensione spontanea)				
A (2003)	tutti	2,0	1,0	0,65

⁽¹⁾ I valori della casella B sono facoltativi ed applicabili agli effetti dell'articolo 3 della presente direttiva.

- 2.2.1.1.5.1. In deroga alle prescrizioni del punto 2.2.1.1.5., per ciascuno degli inquinanti o combinazione di inquinanti, uno dei tre risultati ottenuti può superare, ma di non più del 10 %, il valore limite prescritto, a condizione che la media aritmetica dei tre risultati 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 di prove diverse.
- 2.2.1.1.6. Il numero di prove prescritte al punto 2.2.1.1.5. è ridotto qualora si verifichino le condizioni definite in appresso, dove V₁ indica il risultato della prima prova e V₂ il risultato della seconda prova per ciascuno degli inquinanti.
- 2.2.1.1.6.1. È necessaria una sola prova se il risultato ottenuto per ciascun inquinante è inferiore o uguale a 0,70 L (ossia V₁ ≤ 0,70 L).
- 2.2.1.1.6.2. Se la prescrizione di cui al punto 2.2.1.1.6.1. non è soddisfatta, sono necessarie soltanto due prove quando sono soddisfatte le seguenti condizioni per ciascuno degli inquinanti:

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

c) Le Tabelle I e II del punto 2.2. sono soppresse.

d) Il punto 2.2.1.2. è sostituito del seguente:

«2.2.1.2. Prova di tipo II (controllo del monossido di carbonio con motore al minimo) e dati sulle emissioni ai fini del controllo tecnico.

2.2.1.2.1. Questa prescrizione si applica a tutti i veicoli con motore ad accensione comandata per i quali si chiede l'omologazione CE in conformità della presente direttiva.

2.2.1.2.2. Quando la prova è effettuata in conformità dell'appendice 2 (prova di tipo II) con motore al minimo normale:

- si registra il tenore volumico del monossido di carbonio contenuto nei gas di scarico,
- si registra la velocità del motore durante la prova, comprese le eventuali tolleranze.

- 2.2.1.2.3. Quando la prova è eseguita con motore al minimo alto (cioè >2000 giri/min):
- si registra il tenore volumico del monossido di carbonio contenuto nei gas di scarico,
 - si registra la velocità del motore durante la prova, incluse le eventuali tolleranze.
- 2.2.1.2.4. La temperatura dell'olio del motore al momento della prova è misurata e registrata.
- 2.2.1.2.5. I dati registrati sono indicati nelle voci pertinenti del documento di cui all'allegato VII della direttiva 92/61/CEE, come da ultimo modificata.»
- e) È aggiunto il nuovo punto 3.1.1. seguente:
- «3.1.1. Un veicolo viene prelevato dalla serie e sottoposto alla prova descritta al punto 2.2.1.1. I valori limite per verificare la conformità della produzione sono quelli indicati nella tabella del punto 2.2.1.1.5.»
- f) Il punto 3.1.1 diventa punto 3.1.2 e viene modificato come segue:
- l'indicazione «nelle tabelle I e II» è sostituita da «nella tabella di cui al punto 2.2.1.1.5»,
 - l'indicazione «nella tabella di cui al punto 2.2.1.1.2» è sostituita da «nella tabella di cui al punto 2.2.1.1.5».
- g) Il punto 3.1.3 dell'appendice 1 è sostituito dal seguente:
- «3.1.3. Può essere verificata la tenuta del sistema di aspirazione per accertare che la carburazione non sia alterata da un'entrata d'aria accidentale.»
- h) Al punto 5.3.1 dell'appendice 1, l'ultima frase è modificata come segue:
- «Prima di prelevare i gas di scarico si eseguono due cicli di condizionamento completi.»
- i) Il punto 6.1.3 dell'appendice 1 è sostituito dal seguente:
- «6.1.3. Prima di iniziare il primo ciclo di condizionamento, il motociclo od il triciclo viene sottoposto ad un flusso d'aria di velocità variabile. Seguono due cicli completi durante i quali non vengono raccolti i gas di scarico. Il sistema di ventilazione deve comprendere un meccanismo controllato dalla velocità del rullo del banco di modo che, nella fascia compresa tra 10 e 50 km/h, la velocità lineare dell'aria alla bocchetta di mandata sia uguale alla velocità relativa del rullo con un'approssimazione del 10 %. Per velocità del rullo inferiore a 10 km/h, la velocità dell'aria di ventilazione può essere nulla. La sezione della bocchetta di mandata deve avere le seguenti caratteristiche:
- i) una superficie di almeno 0,4 m²;
 - ii) un'altezza dal suolo del suo bordo inferiore compresa tra 0,15 e 0,20 m;
 - iii) una distanza dall'estremità anteriore del motociclo o del triciclo compresa tra 0,3 e 0,45.»
- j) Al punto 6.2.2 dell'appendice 1, la prima frase è soppressa.
- k) Il punto 7.2.1 dell'appendice 1 è sostituito dal seguente:
- «7.2.1. Dopo due cicli di condizionamento (istante iniziale del primo ciclo), svolgere simultaneamente le operazioni indicate ai punti 7.2.2-7.2.5 che seguono.»
- l) Il punto 7.4 dell'appendice 1 è sostituito dal seguente:
- «7.4. Analisi
- 7.4.1. I gas di scarico contenuti nel sacco devono essere analizzati non appena possibile e in ogni caso non oltre 20 minuti dopo la fine del ciclo di prova.
- 7.4.2. Prima di analizzare ciascun campione, l'intervallo dell'analizzatore da utilizzare per ciascun inquinante viene azzerato con il gas di azzeramento adeguato.

- 7.4.3. Gli analizzatori vengono quindi regolati secondo le curve di calibrazione mediante gas di taratura di concentrazione nominale compresa tra 70 e 100 % dell'intervallo.
- 7.4.4. Lo zero degli analizzatori viene nuovamente verificato. Se la lettura differisce di oltre il 2 % dall'intervallo stabilito al punto 7.4.2, il procedimento viene ripetuto.
- 7.4.5. I campioni vengono quindi analizzati.
- 7.4.6. Dopo l'analisi, i punti zero e di taratura sono nuovamente verificati con i medesimi gas. Se i risultati differiscono di meno del 2 % da quelli indicati al punto 7.4.3, l'analisi è considerata accettabile.
- 7.4.7. In tutti i punti della presente sezione, la portata e la pressione dei vari gas devono essere quelli utilizzati per la taratura degli analizzatori.
- 7.4.8. Il valore adottato per la concentrazione di ciascun inquinante misurato nei gas è quello registrato dopo la stabilizzazione del dispositivo di misura.»
- 2) L'allegato IV è sostituito dal seguente:

«ALLEGATO IV

SPECIFICHE DEL CARBURANTE DI RIFERIMENTO (BENZINA)

Il carburante di riferimento da utilizzare è quello descritto all'Allegato IX, punto 1 della direttiva 70/220/CEE.

SPECIFICHE DEL CARBURANTE DI RIFERIMENTO (GASOLIO)

Il carburante di riferimento da utilizzare è quello descritto all'Allegato IX, punto 2 della direttiva 70/220/CEE.»
