

II

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

COMMISSIONE

DIRETTIVA DELLA COMMISSIONE

del 7 novembre 1973

per l'adeguamento al progresso tecnico della direttiva del Consiglio del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al livello sonoro ammissibile ed al dispositivo di scappamento dei veicoli a motore

(73/350/CEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea,

vista la direttiva del Consiglio del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (70/156/CEE)⁽¹⁾, modificata dall'atto allegato al trattato relativo all'adesione alla CEE e alla CEEA di nuovi Stati membri, firmato il 22 gennaio 1972 a Bruxelles⁽²⁾, in particolare gli articoli 11, 12 e 13,

vista la direttiva del Consiglio del 6 febbraio 1970 concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al livello sonoro ammissibile e ai dispositivi di scappamento dei veicoli a motore (70/157/CEE)⁽³⁾, modificata dall'atto allegato al trattato relativo all'adesione alla CEE e alla CEEA di nuovi Stati membri, firmato il 22 gennaio 1972 a Bruxelles, in particolare l'articolo 3,

considerando che un veicolo deve essere concepito e costruito in maniera tale che il relativo livello sonoro non superi i limiti prescritti; che detto principio è valido soprattutto per i dispositivi di scappamento (silenziatori);

(1) GU n. L 42 del 23. 2. 1970, pag. 1.

(2) GU n. L 73 del 27. 3. 1972, pag. 115 e 157.

(3) GU n. L 42 del 23. 2. 1970, pag. 16.

considerando che grazie al progresso tecnico è attualmente possibile verificare che i dispositivi di scappamento corrispondano alle condizioni della circolazione stradale; che si devono pertanto adottare procedure che consentano di riprodurre adeguatamente le condizioni sopra dette per la verifica dei nuovi silenziatori; che alla verifica si può provvedere facendo funzionare i silenziatori su lunghi percorsi stradali o su banchi di prova speciali e che, quando non è possibile riprodurre tutte le influenze operanti su lunghi percorsi stradali, è prescritta la verifica su banco di prova;

considerando che le disposizioni della presente direttiva sono conformi al parere del Comitato per l'adeguamento al progresso tecnico delle direttive miranti all'eliminazione degli ostacoli tecnici agli scambi nel settore dei veicoli a motore,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Nell'allegato della direttiva del Consiglio del 6 febbraio 1970 (70/157/CEE) il testo del punto II, intitolato dispositivo di scappamento (silenziatore), è sostituito da quello che figura nell'allegato della presente direttiva.

Articolo 2

1. A decorrere dal 1° marzo 1974 gli Stati membri non possono per ragioni concernenti il livello sonoro ammissibile ed il dispositivo di scappamento:

- rifiutare, per un tipo di veicolo a motore, l'omologazione CEE, o il rilascio del documento di cui all'articolo 10, paragrafo 1, ultimo trattino, della direttiva del Consiglio del 6 febbraio 1970 (70/156/CEE), o l'omologazione di portata nazionale,
- vietare la prima messa in circolazione dei veicoli,

se il livello sonoro ed il dispositivo di scappamento di questo tipo di veicolo o di questi veicoli sono conformi alle prescrizioni della direttiva del Consiglio del 6 febbraio 1970 (70/157/CEE), modificata per ultimo dalla presente direttiva.

2. A decorrere dal 1° ottobre 1974 gli Stati membri

- non possono più rilasciare il documento di cui all'articolo 10, paragrafo 1, ultimo trattino, della direttiva del Consiglio del 6 febbraio 1970 (70/156/CEE) per un tipo di veicolo il cui livello sonoro ed il dispositivo di scappamento non sono conformi alle prescrizioni della direttiva del Consiglio del 6 febbraio 1970 (70/157/CEE), modificata per ultimo dalla presente direttiva;
- possono rifiutare l'omologazione di portata nazionale di un tipo di veicolo il cui livello sonoro ed il

dispositivo di scappamento non sono conformi alle prescrizioni della direttiva del Consiglio del 6 febbraio 1970 (70/157/CEE), modificata per ultimo dalla presente direttiva.

3. A decorrere dal 1° ottobre 1975 gli Stati membri possono vietare la prima messa in circolazione dei veicoli il cui livello sonoro ed il dispositivo di scappamento non sono conformi alle prescrizioni della direttiva del Consiglio del 6 febbraio 1970 (70/157/CEE), modificata per ultimo dalla presente direttiva.

4. Prima del 1° marzo 1974 gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni necessarie per conformarsi alla presente direttiva e ne informano immediatamente la Commissione.

Articolo 3

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il 7 novembre 1973.

Per la Commissione

Il Presidente

François-Xavier ORTOLI

ALLEGATO

II. DISPOSITIVO DI SCAPPAMENTO (SILENZIATORE)

- II.1. Se il veicolo è munito di dispositivi destinati a ridurre il rumore dello scappamento (silenziatore), si osservano le prescrizioni del presente punto II. Se il condotto di aspirazione del motore è munito di filtro dell'aria, necessario per garantire l'osservanza del livello sonoro ammissibile, tale filtro si considera parte del silenziatore e le prescrizioni del presente punto II sono del pari applicabili a questo filtro.
- II.2. Lo schema del dispositivo di scappamento deve essere allegato alla scheda di omologazione del veicolo.
- II.3. Sul silenziatore dovranno essere indicati in caratteri ben leggibili ed indelebili la marca ed il tipo.
- II.4. Materiali assorbenti fibrosi possono essere impiegati nella costruzione dei silenziatori solo se, con misure di costruzione o di produzione appropriate, si assicura che l'efficienza per rispettare i limiti prescritti al punto I, è raggiunta nella circolazione stradale. In tal caso il silenziatore è considerato efficiente per la circolazione stradale se :
- II.4.1. il silenziatore del veicolo prototipo su cui è eseguita la prova conformemente alle prescrizioni di cui ai punti I.3 e I.4 è stato messo in uno stato normale per la circolazione stradale prima delle misure del livello sonoro. Ciò può ottenersi :
- II.4.1.1. con un funzionamento continuo per 10 000 km su strada ;
- II.4.1.1.1. questo funzionamento deve comprendere metà del percorso nella circolazione urbana e l'altra metà del percorso su strade di comunicazione veloce ; il funzionamento su strada può essere sostituito da un idoneo programma su pista di prova ;
- II.4.1.1.2. si cercherà di ottenere un ripetuto avvicinarsi delle due condizioni di percorso ;
- II.4.1.1.3. l'intero programma di prova deve comprendere almeno 10 pause della durata minima di 3 ore per riprodurre gli effetti del raffreddamento e dell'eventuale condensazione ;
- II.4.1.2. o con prove di funzionamento al banco nelle seguenti condizioni :
- II.4.1.2.1. il silenziatore utilizzando i suoi accessori di serie e rispettando le prescrizioni del costruttore del veicolo, viene montato sul motore accoppiato ad un freno dinamometrico ;
- II.4.1.2.2. le prove vengono effettuate ripetendo 6 volte i periodi di 6 ore, con interruzione di almeno 12 ore fra ciascun periodo elementare, per riprodurre gli effetti del raffreddamento e dell'eventuale condensazione ;
- II.4.1.2.3. durante ciascun periodo di 6 ore, il motore viene portato successivamente nelle seguenti condizioni :
1. sequenza di 5 minuti al minimo ;
 2. sequenza di 1 ora a $\frac{1}{4}$ del carico e a $\frac{3}{4}$ del regime di potenza massima ;
 3. sequenza di 1 ora a metà carico e a $\frac{3}{4}$ del regime di potenza massima ;
 4. sequenza di 10 minuti a pieno carico e a $\frac{3}{4}$ del regime di potenza massima ;
 5. sequenza di 15 minuti a metà carico e a regime di potenza massima ;
 6. sequenza di 30 minuti a $\frac{1}{4}$ del carico e a regime di potenza massima.

Per regime di potenza massima s'intende quello indicato dal costruttore.

Durata totale delle sei sequenze : 3 ore.

Ciascun periodo comprende 2 gruppi delle 6 sequenze di cui sopra ;

- II.4.1.2.4. durante la prova non si effettua il raffreddamento del silenziatore mediante ventilazione per simulare la corrente d'aria che lambisce il veicolo in movimento. Tuttavia, su richiesta del costruttore, il raffreddamento è autorizzato per non superare la temperatura rilevata all'entrata del silenziatore, quando il veicolo circola alla sua velocità massima;
 - II.4.1.3. o estraendo i materiali assorbenti fibrosi dal silenziatore.
 - II.4.1.4. Dopo aver condizionato il silenziatore conformemente ad una delle prescrizioni descritte al punto II.4.1, la misura del rumore è effettuata secondo le prescrizioni di cui al punto I.4.1. Il livello del rumore misurato non deve superare quello prescritto al punto I.1 per la categoria alla quale appartiene il veicolo.
 - II.5. In caso di applicazione dell'articolo 8, paragrafo 3, della direttiva del Consiglio concernente l'« omologazione », fa fede il metodo di prova di cui al punto II.4.1.2.
 - II.6. Dispositivi adeguati devono garantire che vengano mantenuti nella posizione originale i materiali assorbenti fibrosi per tutta la durata di utilizzazione del silenziatore.
-