Proposta di direttiva del Consiglio che modifica la direttiva 77/143/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (Emissioni dei gas di scarico)

(91/C 189/17)

COM(91) 244 def.

(Presentata dalla Commissione il 12 luglio 1991)

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 75,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo,

visto il parere del comitato economico e sociale,

considerando che la direttiva del Consiglio 77/143/CEE (1), modificata dalla direttiva 88/449/CEE (2), prevede il regolare controllo tecnico soltanto per talune categorie di veicoli a motore (autobus, veicoli industriali pesanti e leggeri, rimorchi e semirimorchi, taxi ed ambulanze), mentre restano ancora escluse dal suo campo d'applicazione le autovetture;

considerando che, mediante la direttiva 91/225/CEE del Consiglio (3), si vogliono stabilire procedure per l'applicazione di direttive particolari per il controllo delle norme relative ai componenti enumerati nell'allegato II delle summenzionate direttive;

considerando che, con la stessa direttiva, si prevede altresì di istituire un comitato tecnico dei cui pareri la Commissione tiene conto prima di adottare disposizioni per l'adeguamento del controllo tecnico al progresso;

considerando che con la presente direttiva si intende prescrivere un controllo periodico delle emissioni di scarico degli autoveicoli per mantenerle a un basso livello per la durata di vita utile degli autoveicoli stessi e assicurare che i veicoli particolarmente inquinanti siano riammessi alla circolazione solo dopo una corretta manutenzione;

considerando che la maggior parte degli Stati membri hanno adottato procedure di controllo dell'opacità dei fumi emessi dagli autoveicoli industriali pesanti;

considerando che in numerosi Stati membri vigono norme nazionali per il controllo delle emissioni di scarico dei veicoli leggeri, ivi comprese le autovetture;

considerando che da una valutazione delle prove in sede di omologazione del tipo relative alle emissioni gassose e ai fumi diesel per tutti i tipi di veicoli risulta che tali procedure di controllo difficilmente possono essere riprodotte nell'ambito del controllo tecnico;

considerando che le norme applicabili alle prove da effettuare durante il ciclo di utilizzazione del veicolo dovrebbero incentrarsi sullo stato di manutenzione del veicolo e pertanto sulla sua capacità di soddisfare i criteri di prestazione previsti in sede di omologazione, e che tale verifica dovrebbe avvenire nel corso di una prova relativamente semplice, rapida e poco costosa;

considerando che una cattiva regolazione del motore ed un'insufficiente manutenzione risultano pregiudizievoli per il motore stesso e per l'ambiente, dato il maggior inquinamento e il più elevato consumo di carburante che ne derivano;

considerando che, per quanto riguarda i motori diesel (accensione per compressione), la misurazione dell'opacità dei fumi è considerata un indicatore sufficiente delle condizioni del dispositivo di controllo delle emissioni dei veicoli;

considerando che, per quanto riguarda i motori a benzina convenzionali (accensione a scintilla), la misurazione delle emissioni di ossido di carbonio all'uscita del tubo di scarico dei veicoli, effettuata con motore al minimo, si ritiene dia un'indicazione sufficiente dello stato di manutenzione dei veicoli;

considerando che la percentuale dei veicoli respinti al controllo tecnico a motivo delle emissioni di scarico rischia di essere elevata qualora i veicoli non siano stati sottoposti ad una manutenzione regolare;

considerando che per i veicoli dotati di motore a benzina le cui norme di omologazione prevedono la dotazione di sistemi avanzati di controllo delle emissioni, quali marmitte catalitiche a circuito chiuso a tre vie e con regolazione a sonda lambda, le norme del controllo delle emissioni da effettuare durante il ciclo di utilizzazione dei veicoli saranno più severe che per i veicoli convenzionali;

considerando che si prevede di adottare la presente direttiva per tener conto di futuri sviluppi nel campo delle norme di costruzione degli autoveicoli miranti a facilitare l'ispezione durante il ciclo di utilizzazione degli autoveicoli, nonché di progressi nelle tecniche di controllo destinati a meglio riflettere le condizioni di utilizzazione,

(1) GU n. L 47 del 18. 2. 1977, pag. 47.
(2) GU n. L 222 del 12. 8. 1988, pag. 10.
(3) GU n. L 103 del 23. 4. 1991, pag. 3.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Il sottoparagrafo 8.2 dell'allegato II della direttiva 77/143/CEE, modificata dalla direttiva 88/449/CEE, relativo ai gas di scappamento è sostituito dal seguente testo:

«8.2. Emissioni di gas di scarico

8.2.1. Autoveicoli dotati di motore ad accensione a scintilla (benzina)

a) Se le emissioni non sono controllate da un sistema avanzato di controllo delle emissioni quale un convertitore catalitico a circuito chiuso a tre vie con regolazione a sonda lambda,

1. Esame visivo dell'impianto di scarico volto ad accertare l'assenza di fughe o dispersioni (tenuta).

2. Esame visivo del sistema di controllo delle emissioni, se del caso, volto ad accertare la presenza sul veicolo dell'equipaggiamento indispensabile.

Dopo un ragionevole periodo di condizionamento del motore, conformemente alle raccomandazioni dei costruttori del veicolo, si procede a misurare il tenore di ossido di carbonio (CO) nei gas di scarico con motore al minimo (a vuoto).

Il tenore massimo ammissibile di CO nei gas di scarico deve essere quello dichiarato dal costruttore del veicolo e registrato all'atto dell'omologazione iniziale del tipo, con un valore di tolleranza di 0,5 vol %. Ove tale dato non sia disponibile o le autorità degli Stati membri preposte ai controlli decidano di non considerarlo un valore di riferimento, il tenore di CO nei gas di scarico non deve superare i valori seguenti:

— CO — 4,5 vol % per i veicoli costruiti anteriormente al 1° ottobre 1986 o alla data a partire dalla quale gli Stati membri hanno stabilito che i veicoli immatricolati per la prima volta debbano conformarsi alle disposizioni sulla omologazione per tipo della direttiva 70/220/CEE (1), modificata dalla direttiva unificata «emissioni» (2);

— CO — 3,5 vol % per i veicoli costruiti successivamente al 1° ottobre 1986.

I veicoli costruiti anteriormente al 1° gennaio 1970 sono esentati da tali requisiti.

b) Se le emissioni sono controllate da un sistema avanzato di controllo quale un convertitore catalitico a circuito chiuso a tre vie con regolazione a sonda lambda o se gli scarichi sono regolati con altro metodo a fini di conformità con le disposizioni sulla omologazione per tipo della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva unificata «emissioni».

1. Esame visivo dell'impianto di scarico volto ad accertare l'assenza di fughe o dispersioni (tenuta) e la completezza di tutte le parti.

2. Esame visivo del sistema di controllo delle emissioni volto ad accertare la presenza sul veicolo dell'equipaggiamento indispensabile.

3. Determinazione dell'efficienza del sistema di controllo delle emissioni dei veicoli mediante misurazione del valore lambda e del tenore di CO nei gas di scarico in conformità del seguente punto 4 o delle procedure opzionali indicate dal costruttore registrate all'atto dell'omologazione iniziale del tipo. Il veicolo sarà sottoposto a un periodo di condizionamento del motore, conforme alle raccomandazioni dei costruttori del veicolo, per ciascuna delle prove.

4. Emissioni all'uscita del tubo di scarico — Valori limite

— Misurazioni con motore al minimo:

Il tenore massimo ammissibile di CO nei gas di scarico deve essere quello dichiarato dal costruttore del veicolo e registrato all'atto dell'omologazione iniziale del tipo.

Qualora il dato relativo non sia disponibile, il tenore di CO non deve essere superiore a 0,5 vol %.

— Misurazione con incremento del regime minimo, senza carico, ad una velocità del motore di almeno 2 000 giri al minuto:

tenore di CO:
non superiore a 0,3 vol %,

Lambda:
1 ± 0,03 o conformemente alle specifiche del costruttore.

(1) GU n. L 76 del 9. 4. 1970, pag. 1.

(2) Documento 4102/91 adottato dal Consiglio il 4 marzo 1991.

8.2.2. Autoveicoli forniti di motore con accensione per compressione (diesel)

Misurazione dell'opacità delle emissioni di scarico con accelerazione del motore a pieno regime, in folle (a vuoto), ovvero il motore viene accelerato dal regime minimo al regime massimo. Il livello di opacità non dovrà essere superiore a quello dichiarato dal costruttore del veicolo e registrato sul veicolo all'atto dell'omologazione iniziale del tipo, con una tolleranza di 0,5 m^{-1}. Ove tale dato non sia disponibile o le autorità degli Stati membri preposte ai controlli decidano di non utilizzare tale valore come riferimento, non dovranno essere superati i seguenti valori limite:

Coefficiente massimo di assorbimento per

— Motori diesel ad aspirazione naturale: 2,5 m^{-1},

— Motori diesel a turbocompressione: 3,0 m^{-1}.

I veicoli costruiti anteriormente al 1° gennaio 1970 sono esentati da tali requisiti.

8.2.3. Attrezzatura di controllo

Ai fini del controllo dei veicoli con motore a benzina e di quelli con motore diesel sarà necessario l'impiego di apparecchiature atte a controllare accuratamente che i veicoli siano conformi ai valori limite prescritti o dichiarati.»

Articolo 2

1. Gli Stati membri adottano le disposizioni necessarie per conformarsi alla presente direttiva anteriormente al 1° gennaio 1993. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

2. Quando gli Stati membri adottano le disposizioni di cui al paragrafo 1, esse devono contenere un riferimento alla presente direttiva o essere accompagnate da tale riferimento al momento della loro pubblicazione ufficiale. Le modalità di questo riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

3. Gli Stati membri comunicano alla Commissione le disposizioni di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 3

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.