

Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

► **B** **DIRETTIVA 2000/30/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**
 del 6 giugno 2000
 relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nella Comunità

(GU L 203 del 10.8.2000, pag. 1)

Modificata da:

	Gazzetta ufficiale		
	n.	pag.	data
► <u>M1</u> Direttiva 2003/26/CE della Commissione del 3 aprile 2003	L 90	37	8.4.2003

Rettificata da:

- **C1** Rettifica, GU L 53 del 28.2.2003, pag. 64 (2000/30/CE)



**DIRETTIVA 2000/30/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E
DEL CONSIGLIO**

del 6 giugno 2000

relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nella Comunità

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71, paragrafo 1, lettere c) e d),

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

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

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 C del trattato ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) L'intensificarsi del traffico stradale comporta per tutti gli Stati membri problemi di sicurezza ed ambientali di analoga natura e gravità.
- (2) Nell'interesse della sicurezza stradale, della tutela dell'ambiente e di eque condizioni di concorrenza è opportuno che i veicoli commerciali circolino solo se la loro conformità alla normativa tecnica è mantenuta ad un livello elevato.
- (3) In base alla direttiva 96/96/CE del Consiglio, del 20 dicembre 1996, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi ⁽⁴⁾, i veicoli commerciali sono sottoposti annualmente ad un controllo tecnico da parte di un organismo autorizzato.
- (4) L'articolo 4 della direttiva 94/12/CE ⁽⁵⁾ ha previsto un approccio multidirezionale degli aspetti costi/efficacia dei provvedimenti intesi a ridurre l'inquinamento causato dai trasporti su strada; il programma europeo «Auto-oil I» ha incorporato tale approccio e ha fornito una valutazione obiettiva del complesso di provvedimenti più redditizi nei settori della tecnologia dei veicoli, della qualità dei carburanti, del controllo e della manutenzione nonché dei provvedimenti che non hanno natura tecnica, al fine di ridurre le emissioni dovute ai trasporti su strada.
- (5) Tenuto conto di tale approccio, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato la direttiva 98/70/CE ⁽⁶⁾ diretta a migliorare la qualità dei carburanti e, al fine di prevedere norme sulle emis

⁽¹⁾ GU C 190 del 18.6.1998, pag. 10 e GU C 116 E del 26.4.2000, pag. 7.

⁽²⁾ GU C 407 del 28.12.1998, pag. 112.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 9 febbraio 1999 (GU C 150 del 28.5.1999, pag. 27), confermato il 16 settembre 1999, posizione comune del Consiglio del 2 dicembre 1999 (GU C 29 dell'1.2.2000, pag. 1) e decisione del Parlamento europeo del 14 marzo 2000 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Decisione del Consiglio del 13 aprile 2000.

⁽⁴⁾ GU L 46 del 17.2.1997, pag. 1. Direttiva modificata dalla direttiva 1999/52/CE della Commissione (GU L 142 del 5.6.1999, pag. 26).

⁽⁵⁾ Direttiva 94/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 marzo 1994, relativa alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni di veicoli a motore e recante modifica della direttiva 70/220/CEE (GU L 100 del 19.4.1994, pag. 42).

⁽⁶⁾ 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 (GU L 350 del 28.12.1998, pag. 58).

▼B

sioni più rigorose, la direttiva 98/70/CE ⁽¹⁾ per le autovetture private e i veicoli commerciali leggeri nonché la direttiva 1999/96/CE per gli autocarri ⁽²⁾.

- (6) La presente direttiva si inserisce nel medesimo approccio; tuttavia appare più efficace, dal punto di vista della protezione dell'ambiente, non procedere per il momento al rafforzamento delle norme relative al controllo tecnico previste dalla direttiva 96/96/CE, bensì instaurare controlli tecnici su strada per assicurare durante tutto l'anno l'applicazione della suddetta direttiva.
- (7) Infatti, un controllo tecnico annuale è ritenuto insufficiente a garantire che i veicoli commerciali siano mantenuti in condizioni di conformità alla normativa tecnica per tutto l'anno.
- (8) L'attuazione effettiva di controlli tecnici su strada supplementari e mirati costituisce una misura importante ed efficace che consente di controllare il livello di manutenzione dei veicoli commerciali in circolazione.
- (9) È opportuno che i controlli tecnici su strada siano effettuati senza discriminazioni fondate sulla nazionalità del conducente o sul paese in cui è immatricolato o messo in circolazione il veicolo commerciale.
- (10) Il metodo di selezione dei veicoli commerciali sottoposti ai controlli dovrebbe basarsi su un approccio mirato, particolarmente incentrato sui veicoli che da un semplice esame fanno presumere un cattivo stato di manutenzione, in modo da ottimizzare l'efficacia operativa delle autorità preposte ai controlli e minimizzare al tempo stesso costi e ritardi per i conducenti e le imprese.
- (11) In caso di difetti gravi del veicolo controllato, occorre prevedere la possibilità di chiedere alle autorità competenti dello Stato membro in cui è immatricolato o messo in circolazione il veicolo di prendere opportuni provvedimenti e di informare lo Stato membro richiedente degli eventuali provvedimenti successivamente applicati.
- (12) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità di esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽³⁾.
- (13) In base al principio di sussidiarietà e al principio di proporzionalità, quali enunciati all'articolo 5 del trattato, gli obiettivi dell'azione prevista, vale a dire l'istituzione di un regime di controllo tecnico su strada dei veicoli commerciali circolanti nella Comunità, non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri e possono dunque, a motivo delle dimensioni dell'azione, essere realizzati meglio a livello comunitario; la presente direttiva non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento di tali obiettivi,

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

⁽²⁾ Direttiva 1999/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 1999, sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da prendere contro l'emissione di inquinanti gassosi e di particolato prodotti dai motori ad accensione spontanea destinati alla propulsione di veicoli e l'emissione di inquinanti gassosi prodotti dai motori ad accensione comandata alimentati con gas naturale di petrolio liquefatto destinati alla propulsione di veicoli e che modifica la direttiva 88/77/CEE del Consiglio (GU L 44 del 16.2.2000, pag. 1).

⁽³⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

▼B

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

1. Al fine di migliorare la sicurezza stradale e ambientale, la presente direttiva è diretta a garantire un maggior rispetto da parte dei veicoli commerciali circolanti nel territorio della Comunità di determinate condizioni tecniche previste dalla direttiva 96/96/CE.
2. La presente direttiva definisce talune condizioni di realizzazione dei controlli tecnici su strada per i veicoli commerciali circolanti nel territorio della Comunità.
3. Fatta salva la normativa comunitaria, la presente direttiva lascia del tutto impregiudicato il diritto degli Stati membri di effettuare i controlli in essa non contemplati, nonché di controllare altri aspetti del trasporto stradale, in particolare quelli inerenti ai veicoli commerciali. D'altra parte, nulla osta a che uno Stato membro, nel quadro di ispezioni che esulano dal campo di applicazione della presente direttiva, controlli i punti enumerati nell'allegato I in luoghi diversi dalle strade pubbliche.

Articolo 2

Ai fini della presente direttiva, si intende per:

- a) «veicolo commerciale» i veicoli a motore e loro rimorchi appartenenti alle categorie 1, 2 e 3 definite nell'allegato I della direttiva 96/96/CE;
- b) «controllo tecnico su strada» il controllo di natura tecnica non annunciato dalle autorità e quindi impreveduto di un veicolo commerciale che circola nel territorio di uno Stato membro effettuato sulla strada pubblica dalle autorità o sotto la sorveglianza di queste ultime;
- c) «controllo tecnico» il controllo della conformità del veicolo alla normativa tecnica quale previsto nell'allegato II della direttiva 96/96/CE.

Articolo 3

1. Ciascuno Stato membro effettua controlli su strada sufficienti ai fini del conseguimento degli obiettivi di cui all'articolo 1 per quanto riguarda i veicoli commerciali contemplati dalla presente direttiva, tenendo conto del regime nazionale applicato a detti veicoli nell'ambito della direttiva 96/96/CE.
2. I controlli tecnici su strada sono effettuati senza discriminazioni fondate sulla nazionalità del conducente o sullo Stato in cui è immatricolato o messo in circolazione il veicolo commerciale e tenuto conto della necessità di ridurre al minimo i costi e i ritardi causati ai conducenti e alle imprese.

Articolo 4

1. Il controllo tecnico su strada comporta uno, due oppure l'insieme dei seguenti elementi:
 - a) un esame visivo delle condizioni di manutenzione del veicolo commerciale fermo;
 - b) un controllo della relazione di controllo tecnico su strada di cui all'articolo 5, compilato di recente, ovvero un controllo dei documenti attestante la conformità alla normativa tecnica applicabile ai veicoli e in particolare, per i veicoli immatricolati o messi in circolazione in uno Stato membro, del documento attestante che il veicolo commerciale è stato sottoposto al controllo tecnico obbligatorio a norma della direttiva 96/96/CE;
 - c) un'ispezione intesa a rivelare difetti di manutenzione, effettuata su uno o più ovvero sulla totalità dei punti di controllo enumerati nell'elenco che figura nell'allegato I, punto 10.

▼B

2. L'ispezione degli impianti di frenatura e delle emissioni di gas di scarico è effettuata secondo le modalità previste all'allegato II.

3. Prima di procedere ad un'ispezione sui punti enumerati nell'elenco che figura nell'allegato I, punto 10, l'ispettore tiene conto dell'ultimo certificato di controllo tecnico e/o di una relazione di controllo tecnico su strada compilata di recente eventualmente presentati dal conducente.

L'ispettore può inoltre prendere in considerazione qualsiasi altro certificato di sicurezza rilasciato da un organismo autorizzato, eventualmente presentato dal conducente.

Qualora tali certificati e/o la relazione suddetti forniscano la prova che nel corso degli ultimi tre mesi è già stata effettuata un'ispezione su uno dei punti enumerati nell'elenco che figura nell'allegato I, punto 10, tale punto non è soggetto ad un ulteriore controllo, a meno che questo sia giustificato in particolare da una presenza di difetti e/o da una non conformità manifesta.

Articolo 5

1. La relazione sul controllo tecnico su strada concernente l'ispezione di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera c), è compilata dall'autorità o dall'ispettore che l'ha effettuata. Il modello di tale relazione è riportato nell'allegato I e contiene, al punto 10, un elenco dei punti controllati. L'autorità o l'ispettore contrassegnano le caselle corrispondenti. La relazione deve essere consegnata al conducente del veicolo commerciale.

2. Se l'autorità o l'ispettore ritiene che l'entità dei difetti di manutenzione del veicolo commerciale possa comportare rischi di sicurezza tali da giustificare, in particolare per quanto riguarda la frenatura, un esame più approfondito, il veicolo commerciale può essere sottoposto ad un controllo più rigoroso presso un centro di prova situato in prossimità, determinato dallo Stato membro, a norma dell'articolo 2 della direttiva 96/96/CE.

L'uso del veicolo commerciale può essere sospeso fintantoché non sono stati rimossi i difetti pericolosi individuati qualora sia evidente che tale veicolo rappresenta un rischio considerevole per i suoi occupanti o per gli altri utenti della rete stradale in occasione del controllo tecnico su strada di cui all'articolo 4, paragrafo 1, oppure in occasione del controllo più rigoroso di cui al primo comma del presente paragrafo.

Articolo 6

Ogni due anni gli Stati membri comunicano alla Commissione, anteriormente al 31 marzo, i dati raccolti in relazione ai due anni precedenti per quanto riguarda il numero dei veicoli commerciali controllati, classificati per categoria a norma dell'allegato I, punto 6 e per paese d'immatricolazione, nonché i punti controllati e i difetti riscontrati, in base all'allegato I, punto 10.

La prima trasmissione dei dati riguarderà il periodo di due anni a decorrere dal 1° gennaio 2003.

La Commissione comunica tali informazioni al Parlamento europeo.

Articolo 7

1. Gli Stati membri collaborano reciprocamente ai fini dell'applicazione della presente direttiva. Essi comunicano in particolare il nome del (dei) servizio/servizi competenti per effettuare i controlli nonché delle persone individuati come referenti.

2. I difetti gravi di veicoli commerciali appartenenti a non residenti, in particolare quelli che hanno dato luogo alla sospensione del suo uso, devono essere denunciati alle autorità competenti dello Stato membro in cui è immatricolato o messo in circolazione il veicolo secondo il modello di relazione di controllo di cui all'allegato I, fatta salva la perseguibilità in base alla normativa applicabile nello Stato membro in cui il difetto è stato riscontrato.

▼B

Fatto salvo l'articolo 5, le autorità competenti dello Stato membro in cui sia stato riscontrato un difetto grave in un veicolo commerciale appartenente a un non residente possono chiedere alle autorità competenti dello Stato membro in cui è immatricolato o messo in circolazione il veicolo di adottare opportuni provvedimenti nei confronti dei trasgressori, ad esempio sottoporre il veicolo ad un nuovo controllo tecnico.

Le autorità alle quali è stata presentata tale richiesta informano le autorità competenti dello Stato membro in cui sono stati riscontrati i difetti del veicolo commerciale dei provvedimenti adottati, se del caso, nei confronti del trasgressore.

Articolo 8

Le modifiche che si rendano necessarie per adeguare l'allegato I o per adeguare al progresso tecnico le norme tecniche di cui all'allegato II sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 9, paragrafo 2.

Tali modifiche non devono tuttavia comportare un'estensione dell'ambito di applicazione della presente direttiva.

Articolo 9

1. La Commissione è assistita dal «comitato per l'adeguamento al progresso tecnico» istituito dall'articolo 8 della direttiva 96/96/CE.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

3. Il comitato adotta il proprio regolamento di procedura.

Articolo 10

Gli Stati membri istituiscono un regime di sanzioni applicabile nei casi in cui il conducente o l'imprenditore non rispetta i requisiti tecnici controllati sulla base della presente direttiva.

Essi adottano tutti i provvedimenti necessari al fine di garantire l'irrogazione di tali sanzioni. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.

Articolo 11

La Commissione presenta al Consiglio, entro un anno dalla ricezione dei dati di cui all'articolo 6 inviati dagli Stati membri, una relazione sull'applicazione della presente direttiva corredata di una sintesi dei risultati ottenuti.

La prima relazione riguarda il periodo di due anni a decorrere dal 1° gennaio 2003.

Articolo 12

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva ►C1 anteriormente al 10 agosto 2002 ◀. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

2. Quando gli Stati membri adottano dette disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva oppure sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della loro pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

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

▼B

Articolo 13

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

Articolo 14

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

▼ **B**

ALLEGATO I

MODELLO DI RELAZIONE DI CONTROLLO TECNICO SU STRADA CONTENENTE UN
ELENCO DEI PUNTI CHE SONO OGGETTO DEL CONTROLLO

(Direttiva 2000/30/CE)

1. Luogo del controllo
2. Data
3. Ora
4. Segno distintivo del paese e numero di immatricolazione del veicolo
5. Segno distintivo del paese e numero di immatricolazione del rimorchio/semirimorchio
6. Classe del veicolo

a) <input type="checkbox"/> Veicolo commerciale leggero (3,5-12 t) ⁽¹⁾	e) <input type="checkbox"/> Autocarro (più di 12 tonnellate) ⁽²⁾
b) <input type="checkbox"/> Rimorchio ⁽³⁾	f) <input type="checkbox"/> Semirimorchio ⁽⁴⁾
c) <input type="checkbox"/> Autotreno ⁽³⁾	g) <input type="checkbox"/> Autoarticolato ⁽⁷⁾
d) <input type="checkbox"/> Autobus di linea o non di linea ⁽⁷⁾	
7. Impresa di trasporto/indirizzo
8. Nazionalità
9. Conducente

⁽¹⁾ Veicoli a motore destinati al trasporto di merci ed aventi almeno quattro ruote e peso massimo superiore a 3,5 t ma non superiore a 12 t (categoria N2).

⁽²⁾ Veicoli a motore destinati al trasporto di merci, aventi almeno quattro ruote e peso massimo superiore a 12 t (categoria N3).

⁽³⁾ Veicoli destinati a essere agganciati a un veicolo a motore, esclusi i semirimorchi, progettati e predisposti per il trasporto di merci: rimorchi aventi massa massima superiore a 3,5 t ma non superiore a 10 t (categoria O3); rimorchi aventi massa massima superiore a 10 t (categoria O4).

⁽⁴⁾ Veicoli destinati a essere agganciati a un veicolo a motore in modo tale che una parte del semirimorchio si appoggi sul veicolo a motore e che una parte sostanziale del suo peso o del peso del suo carico sia sostenuta dal veicolo a motore, progettati e predisposti per il trasporto di merci (categorie O3 e O4).

⁽⁵⁾ Veicoli a motore destinati al trasporto di merci, aventi peso massimo superiore a 3,5 t (categorie N2 e N3), agganciato a un rimorchio (categorie O3 e O4).

⁽⁶⁾ Veicolo trattore accoppiato ad un semirimorchio.

⁽⁷⁾ Veicoli a motore destinati al trasporto di persone, aventi almeno quattro ruote e più di otto posti a sedere oltre il sedile del conducente (categorie M2 e M3).

▼ **B**

10. Punti controllati

	controllati	non controllati	non conformi
a) impianto di frenatura e suoi componenti ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) impianto di scarico ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) opacità dei fumi (diesel) ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) emissioni gassose [benzina, gas naturale o gas di petrolio liquefatto (GPL)] ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) sistema di sterzo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) luci e dispositivi di illuminazione e di segnalazione	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) ruote/pneumatici	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) sospensione (presenza di difetti visibili)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) telaio (presenza di difetti visibili)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) tachigrafo (montaggio)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
▶ ⁽¹⁾ k) limitatore di velocità (montaggio e funzionamento)◀	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l) perdita di carburante e/o d'olio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Esito del controllo

Sospensione dell'uso del veicolo che presenta difetti gravi

12. Varie/osservazioni

13. Autorità/agente o ispettore che ha svolto il controllo

Firma dell'autorità, dell'agente o dell'ispettore addetto al controllo/autorizzazione.

⁽¹⁾ Questi punti sono soggetti a prove e/o controlli specifici secondo le modalità previste all'allegato II della direttiva 2000/30/CE.

▼B*ALLEGATO II***MODALITÀ CONCERNENTI LE PROVE E/O I CONTROLLI RELATIVI ALL'IMPIANTO DI FRENATURA E LE EMISSIONI DI SCARICO****1. Condizioni specifiche concernenti gli impianti di frenatura**

Le varie parti dell'impianto di frenatura ed i relativi organi devono essere mantenute in perfette condizioni di funzionamento ed essere correttamente regolate.

I freni del veicolo devono svolgere le seguenti funzioni:

- a) per i veicoli a motore e loro rimorchi e semirimorchi, il freno di servizio deve essere in grado di rallentare e di arrestare il veicolo in modo sicuro, rapido ed efficace, a prescindere dalle condizioni di carico e dal grado di pendenza in salita o discesa della strada;
- b) per i veicoli a motore e loro rimorchi e semirimorchi, il freno di stazionamento deve essere in grado di mantenere il veicolo fermo, a prescindere dalle condizioni di carico e dal grado di pendenza della strada.

▼M1**2. Condizioni specifiche concernenti le emissioni di gas di scarico****2.1. Veicoli con motore ad accensione comandata (benzina)**

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

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

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

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

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

⁽¹⁾ GU L 76 del 9.3.1970, pag. 1.

▼M1

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

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

i) Misurazione con motore al minimo:

il tenore massimo ammissibile di CO nei gas di scarico non deve essere superiore a 0,5 % vol. e, per i veicoli omologati secondo i valori limite di cui alla riga A o alla riga B della tabella della sezione 5.3.1.4. dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/CE⁽¹⁾ o modifiche seguenti, il tenore massimo ammissibile di CO nei gas di scarico non deve essere superiore a 0,3 % vol. Qualora non sia possibile l'identificazione ai sensi della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/CE, ai veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo il 1° luglio 2002 si applica quanto previsto sopra.

ii) Misurazione con motore al minimo accelerato, ad una velocità del motore (disinnestato) di almeno 2 000 giri/min¹:

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

Lambda: $1 \pm 0,03$ o secondo le specifiche del costruttore.

iii) Per i veicoli a motore muniti di sistema diagnostico di bordo in conformità della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/CE e modifiche seguenti, gli Stati membri possono, in alternativa al metodo precisato al punto i), stabilire il funzionamento corretto del sistema di emissioni attraverso la lettura adeguata del dispositivo OBD e la verifica simultanea del funzionamento corretto del sistema OBD.

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

a) La misurazione dell'opacità dei gas di scarico viene effettuata in libera accelerazione (motore disinnescato, ovvero il motore viene accelerato dal regime minimo al regime massimo), con cambio in folle e frizione innestata.

b) Condizionamento del veicolo:

1) I veicoli possono essere sottoposti a prova senza condizionamento anche se, per questioni di sicurezza, è necessario verificare che il motore sia caldo e in condizioni meccaniche soddisfacenti.

2) Fatta eccezione per quanto disposto alla successiva lettera d), punto 5, la prova non può essere considerata negativa se il veicolo non è stato condizionato conformemente alle prescrizioni che seguono:

i) il motore deve aver pienamente raggiunto la temperatura di esercizio; ad esempio, la temperatura dell'olio motore, rilevata con una sonda nell'alloggiamento dell'asta di misurazione del livello dell'olio, deve essere di almeno 80 °C, o corrispondere alla normale temperatura di esercizio, se essa è inferiore, o ancora la temperatura del blocco motore, misurata mediante il livello delle radiazioni infrarossi, deve essere almeno equivalente. Se, per la configurazione del veicolo, questo tipo di misurazione non è realizzabile, la normale temperatura di esercizio del motore può essere ottenuta in altro modo, ad esempio azionando la ventola di raffreddamento del motore;

ii) l'impianto di scarico deve essere spurgato mediante almeno tre cicli di accelerazione libera o con un metodo equivalente.

c) Procedura di prova:

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

2) il motore, e gli eventuali turbocompressori, devono essere al minimo prima di iniziare ciascun ciclo di accelerazione libera. Nel caso di

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

▼M1

veicoli pesanti a motore diesel, ciò implica un intervallo di dieci secondi dopo aver rilasciato l'acceleratore;

- 3) per iniziare ciascun ciclo di accelerazione libera, il pedale dell'acceleratore deve essere azionato a fondo, velocemente e regolarmente (ovvero, in meno di un secondo), ma non bruscamente, in modo da ottenere l'erogazione massima dalla pompa di iniezione;
- 4) durante ciascun ciclo di accelerazione libera, prima di rilasciare il comando dell'acceleratore, il motore deve raggiungere il regime massimo o, nel caso dei veicoli con trasmissione automatica, il regime specificato dal costruttore o ancora, se tale dato non è disponibile, i 2/3 del regime massimo. Ciò può essere verificato ad esempio controllando il regime del motore o lasciando trascorrere un intervallo di tempo sufficiente tra l'azionamento e il rilascio dell'acceleratore; per i veicoli delle categorie 1 e 2 dell'allegato I, tale intervallo deve essere di almeno 2 secondi.

d) Valori limite

- 1) Il livello di concentrazione non dovrà essere superiore a quello registrato sulla piastrina conformemente alla direttiva 72/306/CEE del Consiglio ⁽¹⁾.
- 2) Se il dato non è disponibile o se le autorità competenti degli Stati membri decidono di non servirsene come valore di riferimento, il livello di concentrazione non dovrà essere superiore a quello dichiarato dal costruttore o ai valori limite del coefficiente di assorbimento, che sono i seguenti:

Coefficiente di assorbimento massimo per:

- motori diesel ad aspirazione naturale: 2,5 m⁻¹
- motori diesel a turbocompressione: 3,0 m⁻¹
- si applica un limite di 1,5 m⁻¹ ai seguenti veicoli, omologati secondo i valori limite che appaiono:

- a) nella riga B della tabella della sezione 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/CE (veicoli commerciali leggeri Diesel-Euro4);
- b) nella riga B1 delle tabelle della sezione 6.2.1 dell'allegato I della direttiva 88/77/CEE, modificata dalla direttiva 1999/96/CE (veicoli commerciali pesanti Diesel-Euro4);
- c) nella riga B2 delle tabelle della sezione 6.2.1 dell'allegato I della direttiva 88/77/CEE, modificata dalla direttiva 1999/96/CE (veicoli commerciali pesanti Diesel--Euro5);
- d) nella riga C delle tabelle della sezione 6.2.1 dell'allegato I della direttiva 88/77/CEE, modificata dalla direttiva 1999/96/CE (veicoli commerciali pesanti--EEV, veicolo a impatto ambientale minimo)

o i valori limite delle modifiche seguenti della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/CE, o i valori limite delle modifiche seguenti della direttiva 88/77/CEE, modificata dalla direttiva 1999/96/CE, oppure valori equivalenti in caso di impiego di un tipo di apparecchiatura diversa da quella utilizzata per l'omologazione CE.

Qualora non sia possibile l'identificazione ai sensi della sezione 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/CE, o ai sensi della sezione 6.2.1 dell'allegato I della direttiva 88/77/CEE, modificata dalla direttiva 1999/96/CE, ai veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo il 1° luglio 2008 si applica quanto previsto sopra.

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

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

▼M1

evolvemente superiori ai valori limite dopo meno di tre cicli di accelerazione libera o dopo i cicli di spurgo (o metodo equivalente) previsti al punto 2.2, lettera b), punto 2 ii). Sempre al fine di evitare prove inutili, in deroga alle prescrizioni del punto 2.2, lettera d), punto 4, gli Stati membri possono concludere che un veicolo ha superato la prova se i valori registrati sono considerevolmente inferiori ai valori limite dopo meno di tre cicli di accelerazione libera o dopo i cicli di spurgo (o metodo equivalente) previsti al punto 2.2, lettera b), punto 2 ii).

2.3. Apparecchiatura di controllo

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

3. Condizioni specifiche concernenti i limitatori di velocità:

- ove possibile, controllare che il limitatore di velocità sia stato installato conformemente alla direttiva 92/6/CEE del Consiglio ⁽¹⁾;
- controllare l'integrità della targhetta del limitatore di velocità,
- ove praticabile, controllare che i sigilli del limitatore di velocità ed altri eventuali sistemi di protezione non siano stati indebitamente manomessi,
- ove possibile, controllare che il limitatore di velocità impedisca ai veicoli indicati agli articoli 2 e 3 della direttiva 92/6/CEE di superare i valori previsti.

⁽¹⁾ GU L 57 del 2.3.1992, pag. 27.