

II

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

COMMISSIONE

DIRETTIVA DELLA COMMISSIONE

del 17 luglio 1989

recante adeguamento al progresso tecnico delle direttive 70/157/CEE, 70/220/CEE, 72/245/CEE, 72/306/CEE, 80/1268/CEE e 80/1269/CEE del Consiglio concernenti il settore dei veicoli a motore

(89/491/CEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea,

vista la direttiva 70/157/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al livello sonoro ammissibile e al dispositivo di scappamento dei veicoli a motore ⁽¹⁾, modificata da ultimo dalla direttiva 87/354/CEE ⁽²⁾, in particolare l'articolo 3,

vista la direttiva 70/220/CEE del Consiglio, del 20 marzo 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico con i gas prodotti dai motori dei veicoli a motore ⁽³⁾, modificata da ultimo dalla direttiva 88/436/CEE ⁽⁴⁾, in particolare l'articolo 5,

vista la direttiva 72/245/CEE del Consiglio, del 20 giugno 1972, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla soppressione dei disturbi radioelettrici provocati dai motori ad accensione comandata dei veicoli a motore ⁽⁵⁾, in particolare l'articolo 4,

vista la direttiva 72/306/CEE del Consiglio, del 2 agosto 1972, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento prodotto dai motori diesel destinati alla propulsione dei veicoli ⁽⁶⁾, in particolare l'articolo 4,

vista la direttiva 80/1268/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1980, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al consumo di carburante dei veicoli a motore ⁽⁷⁾, in particolare l'articolo 3,

vista la direttiva 80/1269/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1980, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla potenza dei motori degli autoveicoli ⁽⁸⁾, modificata da ultimo dalla direttiva 88/195/CEE ⁽⁹⁾, in particolare l'articolo 3,

considerando che la direttiva 88/76/CEE del Consiglio ⁽¹⁰⁾, che ha modificato la direttiva 70/220/CEE, ha fissato i requisiti collegati all'uso della benzina senza piombo; che l'adattamento degli attuali motori all'uso di tale benzina richiede, in molti casi, modifiche tecniche che sono determinanti per la conformità alle summenzionate direttive; che è opportuno facilitare le procedure amministrative connesse alle modifiche richieste per l'omologazione dei veicoli in questione allo scopo di aumentare l'uso della benzina senza piombo; che è inoltre necessario definire nei particolari le specifiche della direttiva 88/76/CEE in modo da evitare di rifornire con benzina con piombo i veicoli muniti di dispositivi di controllo delle emissioni che sarebbero danneggiati da questo tipo di benzina; che conviene inoltre introdurre il nuovo carburante di riferimento per i motori diesel, specificato dalla presente direttiva, anche nella direttiva 72/306/CEE in relazione alle emissioni dei gas di scarico di tali motori; che è opportuno cogliere l'occasione per allineare le prescrizioni

⁽¹⁾ GU n. L 42 del 23. 2. 1970, pag. 16.

⁽²⁾ GU n. L 192 dell'11. 7. 1987, pag. 43.

⁽³⁾ GU n. L 76 del 6. 4. 1970, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU n. L 214 del 6. 8. 1988, pag. 1.

⁽⁵⁾ GU n. L 152 del 6. 7. 1972, pag. 15.

⁽⁶⁾ GU n. L 190 del 20. 8. 1972, pag. 1.

⁽⁷⁾ GU n. L 375 del 31. 12. 1980, pag. 36.

⁽⁸⁾ GU n. L 375 del 31. 12. 1980, pag. 46.

⁽⁹⁾ GU n. L 92 del 9. 4. 1988, pag. 50.

⁽¹⁰⁾ GU n. L 36 del 9. 2. 1988, pag. 1.

tecniche della direttiva 80/1269/CEE relative alla potenza dei motori su quelle del corrispondente regolamento della Commissione economica per l'Europa dell'ONU;

considerando che è auspicabile inserire al più presto nelle legislazioni nazionali le modifiche introdotte dalla presente direttiva, in quanto risultano necessarie soprattutto nel periodo transitorio in cui i veicoli progettati per funzionare con benzina contenente piombo coesisteranno con i veicoli che richiedono benzina priva di piombo;

considerando che le disposizioni della presente direttiva sono conformi al parere del comitato per l'adeguamento al progresso tecnico delle direttive relative ai veicoli a motore,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Le direttive indicate qui di seguito sono modificate conformemente agli allegati della presente direttiva:

- la direttiva 70/157/CEE è modificata conformemente all'allegato I,
- la direttiva 70/220/CEE è modificata conformemente all'allegato II,

- la direttiva 72/245/CEE è modificata conformemente all'allegato III,
- la direttiva 72/306/CEE è modificata conformemente all'allegato IV,
- la direttiva 80/1268/CEE è modificata conformemente all'allegato V,
- la direttiva 80/1269/CEE è modificata conformemente all'allegato VI.

Articolo 2

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva al più tardi al 1° gennaio 1990. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Articolo 3

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il 17 luglio 1989.

Per la Commissione

Martin BANGEMANN

Vicepresidente

ALLEGATO I**MODIFICHE ALL'ALLEGATO DELLA DIRETTIVA 70/157/CEE**

Aggiungere il seguente punto 6 :

- 6. **ESTENSIONE DELL'OMOLOGAZIONE CEE**
 - 6.1. **Tipi di veicoli modificati per funzionare con benzina senza piombo**
 - 6.1.1. L'omologazione di un tipo di veicolo modificato e/o adattato unicamente al fine di renderlo idoneo a funzionare con benzina senza piombo, come specificato nella direttiva 85/210/CEE, deve essere estesa qualora il costruttore certifichi, previa approvazione dell'autorità responsabile del rilascio dell'omologazione, che il livello sonoro del veicolo modificato non supera i valori limite precisati al punto 5.2.2.1.
 - 6.2. **Tipi di veicoli per altri scopi**
 - 6.2.1. L'omologazione di un tipo di veicolo può essere estesa a tipi di veicoli aventi caratteristiche diverse da quelle riportate all'allegato III, qualora l'autorità responsabile del rilascio dell'omologazione ritenga che le modifiche apportate non siano tali da avere importanti conseguenze negative sul livello sonoro del veicolo ».

ALLEGATO II**MODIFICA ALL'ALLEGATO I DELLA DIRETTIVA 70/220/CEE**

1. Inserire il testo seguente all'inizio del punto 2.2 :
 - 2.2. "Per massa di riferimento" si intende la massa del veicolo in ordine di marcia, meno la massa forfettaria del conducente, pari a 75 kg più una massa forfettaria di 100 kg ».
2. Sostituire il punto 3.2.4 con il seguente :
 - 3.2.4. Nel caso di veicoli muniti di motore ad accensione comandata, occorre dichiarare se i veicoli sono conformi al punto 5.1.2.1 (orifizio ristretto) o al punto 5.1.2.2. (contrassegno) fornendo, in quest'ultimo caso, una descrizione del contrassegno ».
3. Aggiungere i seguenti punti 5.1.2.1 e 5.1.2.2
 - 5.1.2.1. Fatto salvo il punto 5.1.2.2, l'orifizio di entrata del serbatoio di carburante è concepito in modo da evitare che il serbatoio sia riempito da una pistola di erogazione di un distributore di carburante con diametro esterno pari o superiore a 23,6 mm.
 - 5.1.2.2. Il punto 5.1.2.1 non si applica ad un veicolo che soddisfi entrambe le condizioni seguenti, ossia :
 - 5.1.2.2.1. Il veicolo è concepito e costruito in modo tale che nessuno dei componenti studiati per il controllo delle emissioni inquinanti possa essere danneggiato dall'uso di benzina con piombo, e
 - 5.1.2.2.2. Il veicolo è individuato in modo evidente, leggibile e indelebile dal simbolo per la benzina priva di piombo (4.26) specificato nella ISO 2575-1982 ⁽¹⁾, collocato in posizione immediatamente visibile alla persona che riempie il serbatoio del carburante. Sono ammesse altre indicazioni aggiuntive.

⁽¹⁾ Riprodotto come nella figura 22 dell'allegato II della direttiva 78/316/CEE.

*ALLEGATO III***MODIFICHE ALL'ALLEGATO I DELLA DIRETTIVA 72/245/CEE**

Aggiungere il seguente punto 8 :

- 8. **ESTENSIONE DELL'OMOLOGAZIONE CEE**
 - 8.1. **Tipi di veicoli modificati per funzionare con benzina senza piombo**
 - 8.1.1. L'omologazione di tipo di un veicolo modificato e/o adattato unicamente al fine di renderlo idoneo a funzionare con benzina senza piombo, come specificato nella direttiva 85/210/CEE, deve essere estesa qualora il costruttore certifichi, previa approvazione dell'autorità responsabile del rilascio dell'omologazione, che la soppressione dei disturbi radioelettrici dei veicoli modificati rimane entro i limiti previsti per la conformità della produzione, come specificato al punto 9 del presente allegato.
 - 8.2. **Tipi di veicoli modificati per altri scopi**
 - 8.2.1. L'omologazione di un tipo di veicolo può essere estesa ai tipi di veicoli aventi caratteristiche diverse da quelle riportate al punto 2.2 del presente allegato qualora l'autorità responsabile dell'omologazione ritenga che le modifiche apportate non siano tali da avere importanti conseguenze negative sulla soppressione dei disturbi radioelettrici del veicolo. Sono ammesse altre indicazioni aggiuntive.
-

ALLEGATO IV

MODIFICHE ALL'ALLEGATO V DELLA DIRETTIVA 72/306/CEE

Il testo dell'allegato V è sostituito dal seguente :

« CARATTERISTICHE TECNICHE DEL CARBURANTE DI RIFERIMENTO PRESCRITTO PER LE PROVE DI OMOLOGAZIONE E PER IL CONTROLLO DELLA CONFORMITÀ DELLA PRODUZIONE »

Carburante di riferimento CEC RF-03-A-84⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾

	Limiti e unità	Metodo ASTM
Numero di cetano ⁽⁴⁾	min 49 max 53	D 613
Densità a 15 °C (kg/l)	min 0,835 max 0,845	D 1298
Distillazione ⁽²⁾ — 50 + — 90 % — punto di ebollizione — finale	min 245 °C min 320 °C max 340 °C max 370 °C	D 86
Punto d'infiammabilità	min 55 °C	D 93
Punto di occlusione filtro freddo (CFPP)	min — max - 5 °C	EN 116 (CEN)
Viscosità a 40 °C	min 2,5 mm ² /S max 3,5 mm ² /S	D 445
Tenore in zolfo	da comunicare max 0,3 % in peso	D 1266/D 2622 D 2785
Corrosione del rame	max 1	D 130
Carbonio Conradson sul 10 % di residuo di distillato	max 0,2 % in peso	D 189
Tenore in ceneri	max 0,01 % in peso	D 482
Tenore in acqua	max 0,05 % in peso	D 95/D 1744
Indice di neutralizzazione (acido forte)	max 0,2 mg KPH/g	
Stabilità di ossidazione ⁽⁵⁾	max 2,5 mg/100 m	D 2274
Additivi — ⁽³⁾		
Rapporto carbonio-idrogeno	da comunicare	

⁽¹⁾ Si adotteranno i metodi ISO equivalenti, quando saranno stati pubblicati, per migliorare il numero di cetano per tutte le caratteristiche indicate sopra.

⁽²⁾ Le cifre indicano i quantitativi evaporati totali (% recuperato + ...% perdita).

⁽³⁾ I valori indicati nella specifica sono « valori effettivi ».

Per la determinazione dei loro valori limite sono stati utilizzati i termini del documento ASTM D 3244 « che definisce una base di discussione per le controversie sulla qualità dei prodotti petroliferi » e per fissare il valore massimo si è tenuto conto di una differenza minima di 2R sopra lo zero ; per fissare un valore massimo e uno minimo la differenza minima è di 4R (R = riproducibilità).

Nonostante questo accorgimento, necessario per motivi statistici, il produttore di un carburante dovrebbe cercare di ottenere un valore zero quando il valore massimo stabilito è 2R e un valore medio nel caso in cui siano indicati limiti massimi e minimi. Qualora risulti necessario determinare se un carburante soddisfa o meno le prescrizioni della specifica si applicano i termini dell'ASTM D 3244.

⁽⁴⁾ La forcella del cetano non è conforme alla prescrizione di una forcella minima di 4R. Tuttavia, in caso di controversia tra fornitore e consumatore di carburante, si possono usare i termini del documento ASTM D 3244 per risolverla sempre che si provveda a ripetute misurazioni fino ad acquistare la necessaria precisione, evitando di ricorrere ad una misurazione unica.

⁽⁵⁾ Questo carburante si può basare su distillati di prima distillazione e di piroschissione ; è ammessa la desolfurazione. Non deve contenere additivi metallici di nessun genere né additivi per migliorare il numero di cetano.

⁽⁶⁾ Anche se la stabilità di ossidazione è controllata, è probabile che la durata di immagazzimento sia limitata. Si dovrà consultare il fornitore circa le condizioni e la durata dello stoccaggio.

(7) Qualora sia prescritto di calcolare il rendimento termico di un motore o di un veicolo, il valore calorifico del carburante può venir calcolato a partire dai seguenti dati:

energia specifica (valore calorifico) (netto) in MK/kg = $(46,423 - 8,792 d_2 + 3,170d)(1 - (x + y + s)) + 9,420s - 2,499x$

dove: d è la densità a 15 °C,

x è la percentuale d'acqua in massa (% 100),

y è la percentuale di ceneri in massa (% 100),

s è la percentuale di zolfo in massa (% 100).

ALLEGATO V

MODIFICHE ALL'ALLEGATO I DELLA DIRETTIVA 80/1268/CEE

1. Il punto 3.1.1 viene modificato come segue:

Sopprimere « modificata da ultimo dalla direttiva 78/665/CEE ».

2. Aggiungere il seguente punto 7:

• 7. ESTENSIONE DELL'OMOLOGAZIONE CEE

7.1. Tipi di veicoli modificati per funzionare con benzina senza piombo

7.1.1. Previa approvazione dell'autorità responsabile del rilascio dell'omologazione, l'omologazione di un tipo di veicolo modificato e/o adattato unicamente al fine di renderlo idoneo a funzionare con benzina senza piombo, come specificato nella direttiva 85/210/CEE, verrà estesa in presenza di una delle seguenti condizioni:

7.1.1.1. Il costruttore certifica che il consumo di carburante per ciascuna condizione di prova non supera il 5 % del consumo di carburante del veicolo omologato originario, non modificato. In questo caso, l'estensione specificherà i nuovi dati dichiarati che si applicano al veicolo modificato; oppure

7.1.1.2. Il costruttore dichiara, per tre condizioni di prova, una revisione del consumo di carburante che supera del 5 % o più il consumo di carburante del veicolo omologato originario, non modificato. In questo caso, l'estensione specificherà i nuovi dati dichiarati che si applicano al veicolo modificato.

7.2. Tipi di veicoli modificati per altri scopi.

7.2.1. L'omologazione di un tipo di veicolo può essere estesa a tipi di veicoli aventi caratteristiche diverse da quelle riportate all'allegato II, qualora l'autorità responsabile del rilascio o dell'omologazione ritenga che le modifiche apportate non siano tali da avere importanti conseguenze negative sul consumo di carburante del veicolo ».

*ALLEGATO VI***MODIFICHE ALL'ALLEGATO I DELLA DIRETTIVA 80/1269/CEE**

1. Aggiungere il seguente punto 8 :

• 8. **ESTENSIONE DELL'OMOLOGAZIONE CEE**

8.1. **Tipi di veicoli modificati per funzionare con benzina senza piombo**

8.1.1. Previa approvazione dell'autorità responsabile del rilascio dell'omologazione, l'omologazione di un tipo di veicolo modificato e/o adattato unicamente al fine di renderlo idoneo a funzionare con benzina senza piombo, come specificato nella direttiva 85/210/CEE, verrà estesa in presenza di una delle seguenti condizioni :

8.1.1.1. il costruttore certifica che la potenza del motore del veicolo modificato rimane entro limiti di conformità della produzione, secondo quanto specificato al punto 9.2, e corrisponde alla potenza ottenuta con il veicolo omologato originario, non modificato. In questo caso, l'estensione specificherà i nuovi dati dell'omologazione originaria ; oppure

8.1.1.2. il costruttore dichiara una revisione della potenza del motore che è inferiore a quella del veicolo omologato originario, non modificato. In questo caso, l'estensione specificherà i nuovi dati dichiarati che si applicano al veicolo modificato.

8.2. **Tipi di veicoli modificati per altri scopi**

Qualsiasi altra modifica apportata al motore per quanto riguarda le caratteristiche di cui alle appendici 1 e 2 del presente allegato deve essere dichiarata all'autorità competente, la quale può :

8.2.1. ritenere che le modifiche apportate non abbiano importanti conseguenze sulla potenza del motore ; oppure

8.2.2. richiedere un'ulteriore determinazione della potenza del motore mediante effettuazione delle prove ritenute necessarie ».

2. Il punto 9 è sostituito dal testo seguente :

• 9. **TOLLERANZA DELLA MISURAZIONE DELLA POTENZA NETTA**

9.1. La potenza netta indicata dal costruttore per il tipo di motore sarà accettata se essa non differisce di oltre il $\pm 2\%$ per quanto riguarda il valore massimo e di oltre il $\pm 4\%$ agli altri punti di misura, con una tolleranza dell'1,5 % per il regime di rotazione del motore, dai valori misurati dal servizio tecnico sul motore presentato per le prove.

9.2. Alle prove di controllo della conformità della produzione, la potenza deve essere misurata a due regimi S1 e S2 corrispondenti rispettivamente ai punti di misura della potenza massima e della coppia massima considerate per l'omologazione del tipo di motore. A questi due regimi con una tolleranza del $\pm 5\%$, la potenza netta misurata in almeno un punto dei campi di tolleranza S1 $\pm 5\%$ e S2 $\pm 5\%$, non deve differire di oltre $\pm 5\%$ dal valore di omologazione ».