

Decreto 29 gennaio 2007

Ministero dei Trasporti. Recepimento della direttiva 2005/55/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 28 settembre 2005, concernente il 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 contro l'emissione di inquinanti gassosi prodotti dai motori ad accensione comandata alimentati con gas naturale o con gas di petrolio liquefatto destinati alla propulsione di veicoli.

(GU n. 86 del 13-4-2007- Suppl. Ordinario n.103)

IL MINISTRO DEI TRASPORTI

di concerto con

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

ed

IL MINISTRO DELLA SALUTE

Visto l'art. 229 del nuovo codice della strada approvato con decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 114 del 18 maggio 1992 che delega i Ministri della Repubblica a recepire, secondo le competenze loro attribuite, le direttive comunitarie concernenti le materie disciplinate dallo stesso codice;

Visto l'art. 71 del nuovo codice della strada che ai commi 2, 3 e 4 stabilisce la competenza del Ministro dei trasporti, a decretare di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, e con il Ministro della salute, in materia di norme costruttive e funzionali dei veicoli a motore e dei loro rimorchi ispirandosi al diritto comunitario;

Visto il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 8 maggio 1995, di recepimento delle direttive 92/53/CEE e 93/81/CEE che modificano la direttiva 70/156/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 148 del 27 giugno 1995;

Visto il decreto del Ministro per i trasporti 7 marzo 1975, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 101 del 16 aprile 1975, di recepimento della direttiva 70/220/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'inquinamento atmosferico da emissioni dei veicoli a motore;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 26 maggio 2004, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 217 del 15 settembre 2004, di recepimento della direttiva 2003/76/CE, che da ultimo ha modificato la direttiva 70/220/CEE suddetta, relativa alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni dei veicoli a motore;

Visto il decreto del Ministro dell'ambiente 5 giugno 1989, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 229 del 30 settembre 1989, di recepimento della direttiva 88/77/CEE concernente le emissioni dei gas inquinanti prodotti dai motori ad accensione spontanea destinati alla propulsione dei veicoli;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 25 gennaio 2002, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 38 del 14 febbraio 2002, di recepimento della direttiva 2001/27/CE, che da ultimo ha modificato la direttiva 88/77/CEE suddetta, relativa 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 o con gas di petrolio liquefatto destinati alla propulsione di veicoli;

Visto il decreto-legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito nella legge 17 luglio 2006, n. 233, recante disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri;

Vista la direttiva 2005/55/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 28 settembre 2005, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea n. L 275 del 20 ottobre 2005, concernente il 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 contro l'emissione di inquinanti

gassosi prodotti dai motori ad accensione comandata alimentati con gas naturale o con gas di petrolio liquefatto destinati alla propulsione di veicoli;

Adotta il seguente decreto:

(Testo rilevante ai fini dello Spazio Economico Europeo)

Art. 1.

1. Ai fini del presente decreto valgono le seguenti definizioni: a) «veicolo», qualsiasi veicolo, come definito nell'art. 2 del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 8 maggio 1995 ed azionato da un motore ad accensione spontanea o a gas, ad eccezione dei veicoli della categoria M1 aventi massa massima a carico tecnicamente ammissibile inferiore o pari a 3,5 tonnellate;

b) «motore ad accensione spontanea o a gas», la fonte di propulsione motrice di un veicolo che può essere omologata in quanto entità tecnica ai sensi dell'art. 2 del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 8 maggio 1995;

c) «veicolo ecologico migliorato (EEV)», il veicolo azionato da un motore conforme ai valori di emissione limite facoltativi indicati nella riga C delle tabelle di cui al punto 6.2.1 dell'allegato I al presente decreto.

Art. 2.

1. Per i tipi di motore ad accensione spontanea o a gas e i tipi di veicoli azionati da un motore ad accensione spontanea o a gas, qualora non siano soddisfatti i requisiti di cui agli allegati da I a VIII al presente decreto, in particolare qualora le emissioni di inquinanti gassosi e di particolato e l'opacità del fumo prodotte dal motore non siano conformi ai valori limite fissati nella riga A delle tabelle di cui al punto 6.2.1 dell'allegato I:

a) non è consentito il rilascio dell'omologazione CE a norma dell'art. 4, comma 1, del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 8 maggio 1995; ed

b) è rifiutata l'omologazione nazionale.

2. Ad eccezione dei veicoli e dei motori destinati all'esportazione in paesi terzi e dei motori di sostituzione per i veicoli in circolazione, qualora non siano soddisfatti i requisiti di cui agli allegati da I a VIII al presente decreto, in particolare qualora le emissioni di inquinanti gassosi e di particolato e l'opacità del fumo prodotte dal motore non siano conformi ai valori limite fissati nella riga A delle tabelle di cui al punto 6.2.1 dell'allegato I:

a) non sono considerati validi i certificati di conformità che accompagnano i veicoli nuovi o i motori nuovi a norma del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 8 maggio 1995 ai fini dell'art. 7, comma 1, del decreto medesimo: e

b) non è consentita l'immatricolazione, la vendita, l'immissione in circolazione o l'utilizzazione dei veicoli nuovi azionati da un motore ad accensione spontanea o a gas e la vendita o l'utilizzazione di motori nuovi ad accensione spontanea o a gas.

3. Fatti salvi i commi 1 e 2, a decorrere dal 1° ottobre 2003 ed eccettuati i veicoli ed i motori destinati ad essere esportati in paesi terzi nonché i motori di sostituzione per veicoli in circolazione, per i tipi di motori a gas ed i tipi di veicoli azionati da un motore a gas, che non soddisfano i requisiti di cui agli allegati da I a VIII al presente decreto:

a) non sono considerati validi i certificati di conformità che accompagnano i veicoli nuovi o i motori nuovi a norma del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 8 maggio 1995 ai fini dell'art. 7, comma 1, del decreto medesimo; e

b) non è consentita l'immatricolazione, la vendita, l'immissione in circolazione o l'utilizzazione dei veicoli nuovi e la vendita e l'utilizzazione dei motori nuovi.

4. Qualora siano soddisfatti i requisiti di cui agli articoli 3 e 4 ed agli allegati da I a VIII al presente decreto, in particolare qualora le emissioni di inquinanti gassosi e di particolato e l'opacità del fumo prodotte dal motore siano conformi ai valori limite fissati nelle righe B1 o B2 ovvero ai valori limite facoltativi fissati nella riga C delle tabelle di cui al punto 6.2.1. dell'allegato I, non è consentito, per motivi attinenti agli inquinanti gassosi ed al particolato emessi da un motore e all'opacità del fumo prodotto dal motore:

a) rifiutare il rilascio dell'omologazione CE a norma dell'art. 4, comma 1, del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 8 maggio 1995 o di rilasciare l'omologazione nazionale per un tipo di veicolo azionato da un motore ad accensione spontanea o da un motore a gas;

b) vietare l'immatricolazione, la vendita, l'immissione in circolazione o l'utilizzazione di veicoli nuovi azionati da un motore ad accensione spontanea o a gas;

c) rifiutare il rilascio dell'omologazione CE per un tipo di motore ad accensione spontanea o a gas; e

d) vietare la vendita o l'utilizzazione di nuovi motori ad accensione spontanea o a gas.

5. A decorrere dal 1° ottobre 2005, per i tipi di motori ad accensione spontanea o a gas e i tipi di veicoli azionati da un motore ad accensione spontanea o a gas che non soddisfano i requisiti di cui agli articoli 3 e 4 ed agli allegati da I a VIII al presente decreto ed in particolare qualora le emissioni di inquinanti gassosi e di particolato e l'opacità del fumo prodotte dal motore non siano conformi ai valori limite fissati nella riga BI delle tabelle di cui al punto 6.2.1 dell'allegato I:

a) non è consentito il rilascio dell'omologazione CE a norma dell'art. 4, comma 1, del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 8 maggio 1995; ed

b) è rifiutata l'omologazione nazionale.

6. A decorrere dal 1° ottobre 2006, ad eccezione dei veicoli e dei motori destinati all'esportazione in paesi terzi e dei motori di sostituzione per i veicoli in circolazione, qualora non siano soddisfatti i requisiti di cui agli articoli 3 e 4 ed agli allegati da I a VIII al presente decreto, in particolare qualora le emissioni di inquinanti gassosi e di particolato e l'opacità del fumo prodotte dal motore non siano conformi ai valori limite fissati nella riga B1 delle tabelle di cui al punto 6.2.1 dell'allegato I:

a) non sono considerati validi i certificati di conformità che accompagnano i veicoli nuovi o i motori nuovi a norma del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 8 maggio 1995 ai fini dell'art. 7, comma 1, del decreto medesimo: e

b) non è consentita l'immatricolazione, la vendita, l'immissione in circolazione o l'utilizzazione dei veicoli nuovi azionati da un motore ad accensione spontanea o a gas e la vendita o l'utilizzazione di motori nuovi ad accensione spontanea o a gas.

7. A decorrere dal 1° ottobre 2008, per i tipi di motori ad accensione spontanea o a gas e i tipi di veicoli azionati da un motore ad accensione spontanea o a gas che non soddisfano i requisiti di cui agli articoli 3 e 4 ed agli allegati da I a VIII al presente decreto ed in particolare qualora le emissioni di inquinanti gassosi e di particolato e l'opacità del fumo prodotte dal motore non siano conformi ai valori limite fissati nella riga B2 delle tabelle di cui al punto 6.2.1 dell'allegato I:

a) non è consentito il rilascio dell'omologazione CE a norma dell'art. 4, comma 1, del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 8 maggio 1995; ed

b) è rifiutata l'omologazione nazionale.

8. A decorrere dal 1° ottobre 2009 ad eccezione dei veicoli e dei motori destinati all'esportazione in paesi terzi e dei motori di sostituzione per i veicoli in circolazione qualora non siano soddisfatti i requisiti di cui agli articoli 3 e 4 ed agli allegati da I a VIII al presente decreto, in particolare qualora le emissioni di inquinanti gassosi e di particolato e l'opacità del fumo prodotte dal motore non siano conformi ai valori limite fissati nella riga B2 delle tabelle di cui al punto 6.2.1 dell'allegato I:

a) non sono considerati validi i certificati di conformità che accompagnano i veicoli nuovi o i motori nuovi a norma del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 8 maggio 1995 ai fini dell'art. 7, comma 1, del decreto medesimo: e

b) non è consentita l'immatricolazione, la vendita, l'immissione in circolazione o l'utilizzazione dei veicoli nuovi azionati da un motore ad accensione spontanea o a gas e la vendita o l'utilizzazione di motori nuovi ad accensione spontanea o a gas.

9. A norma del comma 4:

a) il motore che soddisfa i requisiti di cui agli allegati da I a VIII al presente decreto e rispetta, in particolare, i valori limite fissati alla riga C delle tabelle di cui al punto 6.2.1 dell'allegato I è considerato conforme ai requisiti dei commi 1, 2, 3;

b) il motore che soddisfa i requisiti di cui agli allegati da I a VIII al presente decreto ed agli articoli 3 e 4 e rispetta in particolare i valori limite fissati alla riga C delle tabelle di cui al punto 6.2.1 dell'allegato I è considerato conforme ai requisiti dei commi 1, 2, 3 e da 5 a 8.

10. Per i motori ad accensione spontanea ed i motori a gas che, ai fini dell'omologazione, devono rispettare i valori limite di cui al punto 6.2.1 dell'allegato I al presente decreto, in tutte le situazioni di carico scelte casualmente all'interno di una determinata area di controllo e con l'eccezione di condizioni specifiche di funzionamento del motore non soggette a tale disposizioni, i valori delle emissioni, rilevati durante un intervallo di soli 30 secondi, non devono superare di più del 100% i valori limite di cui alle righe B2 e C delle tabelle che figurano al punto 6.2.1 dell'allegato I. L'area di controllo alla quale si applica la percentuale non superabile, le condizioni di funzionamento del motore che ne sono escluse e le altre pertinenti condizioni sono definite con successivo provvedimento del Ministro dei trasporti, di recepimento della direttiva 2005/78/CE della Commissione europea del 14 novembre 2005.

Art. 3.

1. A decorrere dal 1° ottobre 2005 per le nuove omologazioni e dal 1° ottobre 2006 per tutte le altre omologazioni, il costruttore deve dimostrare che il motore ad accensione spontanea o a gas, omologato a norma dei valori limite d'emissione di cui alla riga B1, B2 o C delle tabelle che figurano al punto 6.2.1 dell'allegato I al presente decreto, e' conforme ai valori limite d'emissione per la vita utile seguente:

- a) 100.000 km oppure di cinque anni, a seconda della condizione che si verifica per prima, per i motori destinati al montaggio su veicoli della categoria N1 e M2;
- b) 200.000 km oppure di sei anni, a seconda della condizione che si verifica per prima, per i motori destinati al montaggio sui veicoli delle categorie N2, N3 con una massa totale tecnicamente ammissibile non superiore a 16 tonnellate e M3, categoria I, categoria II e categoria A, e categoria B con massa totale tecnicamente ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate;
- c) 500.000 km oppure sette anni, a seconda della condizione che si verifica per prima, per i motori destinati al montaggio su veicoli delle categorie N3 con una massa totale tecnicamente ammissibile superiore a 16 tonnellate e M3, categoria III e categoria B con massa totale tecnicamente ammissibile superiore a 7,5 tonnellate.

2. A decorrere dal 1° ottobre 2005 per i nuovi tipi ed a decorrere dal 1° ottobre 2006 per tutti i tipi, i certificati di omologazione rilasciati ai veicoli saranno condizionati anche alla conferma della funzionalita' dei dispositivi di controllo delle emissioni per tutta la normale durata di vita del veicolo in condizioni di esercizio normale (conformita' dei veicoli in circolazione sottoposti a corretta manutenzione e correttamente utilizzati).

3. Le misure di attuazione del presente articolo sono adottate con successivo provvedimento del Ministro dei trasporti, di recepimento della direttiva 2005/78/CE della Commissione europea del 14 novembre 2005.

Art. 4.

1. A decorrere dal 1° ottobre 2005 per le nuove omologazioni di veicoli e dal 1° ottobre 2006 per tutte le omologazioni, un motore ad accensione spontanea, omologato a norma dei limiti d'emissione di cui alla riga B1 o C delle tabelle che figurano al punto 6.2.1 dell'allegato I al presente decreto, oppure un veicolo azionato da un tale motore, deve essere dotato di un sistema diagnostico di bordo (di seguito «OBD») che segnali al conducente la presenza di un guasto qualora vengano superati i limiti OBD di cui alla riga B1 o C della tabella che figura al comma 3. Nel caso di sistemi di post-trattamento degli scarichi il sistema OBD puo' effettuare il monitoraggio al fine di individuare i seguenti guasti importanti:

- a) di un catalizzatore, montato come unita' separata, che puo' essere o meno parte di un sistema deNOx o di un filtro del particolato diesel;
- b) di un sistema deNOx, se in dotazione;
- c) di un filtro del particolato diesel, se in dotazione;
- d) di un sistema combinato deNOx-filtro del particolato diesel.

2. A decorrere dal 1° ottobre 2008 per le nuove omologazioni e dal 1° ottobre 2009 per tutte le omologazioni, un motore ad accensione spontanea o a gas omologato a norma dei limiti d'emissione di cui alla riga B2 o C delle tabelle che figurano al punto 6.2.1 dell'allegato I al presente decreto, oppure un veicolo azionato da un tale motore, deve essere dotato di un sistema OBD che segnali al conducente la presenza di un guasto qualora vengano superati i limiti OBD di cui alla riga B2 o C della tabella che figura al comma 3. Il sistema OBD deve inoltre includere un'interfaccia tra l'unita' elettronica di controllo del motore (di seguito «EECU») e qualsiasi altro sistema elettrico od elettronico del motore o del veicolo che fornisce un input o riceve un output dall'EECU e che influisce sul corretto funzionamento del sistema di controllo delle emissioni (ad esempio l'interfaccia tra l'EECU e un'unita' elettronica della trasmissione).

3. I limiti massimi OBD sono i seguenti:

Riga	Motori ad accensione spontanea	
	Massa degli ossidi di azoto (NOx) g/kWh	Massa di particolato (PT) g/kWh
-	-	-
B1 (2005)	7,0	0,1
B2 (2008)	7,0	0,1
C (EEV)	7,0	0,1

4. E' garantito un accesso illimitato e normalizzato al sistema OBD per l'ispezione, la diagnosi, la manutenzione e la riparazione, coerentemente con le pertinenti disposizioni del decreto del Ministro per i trasporti 7 marzo 1975, di recepimento della direttiva 70/220/CEE, e successive modificazioni, e le disposizioni intese a garantire la compatibilita' dei pezzi di ricambio con i sistemi OBD.

5. Le misure di attuazione dei commi 1. 2. e 3. sono adottate con successivo provvedimento del Ministro dei trasporti, di recepimento della direttiva 2005/78/CE della Commissione europea del 14 novembre 2005.

Art. 5.

1. Gli allegati da I a VIII al presente decreto ne costituiscono parte integrante.

Art. 6.

1. A decorrere dal 9 novembre 2006, e fatti salvi gli obblighi relativi ai termini d'attuazione e le date di applicazione, i seguenti decreti sono abrogati:

a) decreto del Ministro dell'ambiente 5 giugno 1989, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 229 del 30 settembre 1989, di recepimento della direttiva 88/77/CEE;

b) decreto del Ministro dell'ambiente 23 marzo 1992, pubblicato nel supplemento alla Gazzetta Ufficiale n. 77 del 1° aprile 1992, di recepimento della direttiva 91/542/CEE;

c) decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 27 marzo 1997, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 88 del 16 aprile 1977, di recepimento della direttiva 96/1/CEE;

d) decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 25 maggio 2001, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 157 del 9 luglio 2001, di recepimento della direttiva 1999/96/CE;

e) decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 25 gennaio 2002, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 38 del 14 febbraio 2002, di recepimento della 2001/27/CE.

Art. 7.

1. Le disposizioni del presente decreto decorrono dal 9 novembre 2006.

Il presente decreto sara' pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Roma, 29 gennaio 2007

Bianchi, Ministro dei trasporti

Pecoraro Scanio, Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Turco, Ministro della salute

Allegato omissso