

**DIRETTIVA 2002/41/CE DELLA COMMISSIONE****del 17 maggio 2002****che adegua al progresso tecnico la direttiva 95/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla velocità massima per costruzione nonché alla coppia massima e alla potenza massima netta dei motori dei veicoli a due o tre ruote**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la direttiva 92/61/CEE del Consiglio, del 30 giugno 1992, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o a tre ruote <sup>(1)</sup>, modificata da ultimo dalla direttiva 2000/7/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 16,vista la direttiva 95/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 2 febbraio 1995, relativa alla velocità massima per costruzione nonché alla coppia massima e alla potenza massima netta dei motori dei veicoli a due o tre ruote <sup>(3)</sup>, in particolare l'articolo 4,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 95/1/CE è una delle direttive particolari nell'ambito della procedura d'omologazione comunitaria introdotta dalla direttiva 92/61/CEE. A detta direttiva si applicano dunque le disposizioni della direttiva 92/61/CEE relative a sistemi, componenti ed unità tecniche separate.
- (2) Per consentire il corretto funzionamento dell'intero sistema d'omologazione occorre chiarire od integrare determinate prescrizioni della direttiva 95/1/CE.
- (3) A tal fine è opportuno specificare quali valori vadano indicati nel verbale di prova, in modo da garantire l'applicazione coerente della direttiva 95/1/CE a ciclomotori, motocicli e tricicli con motore ad accensione comandata nonché a veicoli a motore a due o tre ruote con motore ad accensione spontanea.
- (4) La direttiva 95/1/CE deve pertanto essere modificata in conformità.
- (5) Le misure previste dalla presente direttiva sono conformi al parere del comitato per l'adeguamento al progresso tecnico, istituito dall'articolo 13 della direttiva 70/156/CEE del Consiglio <sup>(4)</sup>, modificata da ultimo dalla direttiva 2001/116/CE <sup>(5)</sup>,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

**Articolo 1**

Gli allegati della direttiva 95/1/CE sono modificati conformemente all'allegato della presente direttiva.

**Articolo 2**

1. A partire dal 1° luglio 2003 gli Stati membri non possono, per motivi riguardanti la velocità massima per costruzione, la coppia massima e la potenza massima netta:

- negare l'omologazione CE per un determinato tipo di veicolo a due o tre ruote, ovvero
- vietare l'immatricolazione, la vendita o l'entrata in servizio di veicoli a motore a due o tre ruote,

se della velocità massima per costruzione, la coppia massima e la potenza massima netta di tali veicoli a motore risultano conformi alle prescrizioni della direttiva 95/1/CE, quale modificata dalla presente direttiva.

2. A partire dal 1° gennaio 2004 gli Stati membri negano l'omologazione CE per qualsiasi nuovo tipo di veicolo a motore a due o tre ruote per motivi riguardanti la velocità massima per costruzione, la coppia massima e la potenza massima netta ove non siano rispettate le prescrizioni della direttiva 95/1/CE, quale modificata dalla presente direttiva.

**Articolo 3**

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 30 giugno 2003. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva ovvero sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione le principali disposizioni di diritto nazionale da essi adottate nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

**Articolo 4**

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

**Articolo 5**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il 17 maggio 2002.

Per la Commissione

Erkki LIIKANEN

Membro della Commissione

<sup>(1)</sup> GU L 225 del 10.8.1992, pag. 72.

<sup>(2)</sup> GU L 106 del 3.5.2000, pag. 1.

<sup>(3)</sup> GU L 52 dell'8.3.1995, pag. 1.

<sup>(4)</sup> GU L 42 del 23.2.1970, pag. 1.

<sup>(5)</sup> GU L 18 del 21.1.2002, pag. 1.

## ALLEGATO

Gli allegati della direttiva 95/1/CE sono così modificati:

1) l'allegato I è modificato come segue:

a) nel punto 5, la seconda riga è sostituita da:

«Pressione atmosferica:  $97 \pm 10$  kPa.»;

b) nel punto 5, la quinta riga è sostituita da:

«Velocità media del vento, misurata all'altezza di un metro dal suolo:  $< 3$  m/s; sono consentite folate di  $< 5$  m/s.»;

2) l'allegato II è modificato come segue:

a) nell'appendice 1, al punto 3.1.2., tabella 1, la prima frase della nota <sup>(3)</sup> è sostituita dalla seguente:

«Il radiatore, il ventilatore, la presa d'aria del ventilatore, la pompa dell'acqua ed il termostato devono essere per quanto possibile disposti sul banco di prova nella stessa posizione relativa che occupano sul veicolo; se la posizione del radiatore, del ventilatore, della presa d'aria del ventilatore, della pompa dell'acqua e/o del termostato sul banco di prova differisce da quella occupata sul veicolo, la posizione sul banco di prova va descritta ed annotata sul verbale di prova.»;

b) nell'appendice 1, il punto 4.1 è sostituito dal seguente:

**«4.1. Definizione dei fattori  $\alpha_1$  e  $\alpha_2$**

Fattori per i quali vanno moltiplicate la coppia e la potenza registrate per determinare la coppia e la potenza del motore, prendendo in considerazione il rendimento della trasmissione (fattore  $\alpha_2$ ) utilizzata nel corso delle prove e per riportare la coppia e la potenza suddette alle condizioni atmosferiche di riferimento di cui al punto 4.2.1 (fattore  $\alpha_1$ ).

La formula di correzione della potenza è la seguente:

$$P_o = \alpha_1 \cdot \alpha_2 \cdot P$$

dove:

$P_o$  = potenza corretta (vale a dire la potenza nelle condizioni di riferimento all'uscita dell'albero a gomito);

$\alpha_1$  = fattore di correzione per le condizioni atmosferiche di riferimento;

$\alpha_2$  = fattore di correzione per il rendimento della trasmissione;

$P$  = potenza misurata (potenza registrata).»;

c) nell'appendice 1, il punto 4.3 è sostituito dal seguente:

**«4.3. Determinazione dei fattori di correzione**

**4.3.1. Determinazione del fattore  $\alpha_2$**

— Se il punto di misurazione si trova all'uscita dell'albero a gomito detto fattore è uguale a 1.

— Se il punto di misurazione non si trova all'uscita dell'albero a gomito detto fattore viene calcolato applicando la formula:

$$\alpha_2 = \frac{1}{n_t}$$

dove  $n_t$  è il rendimento della trasmissione situata tra l'albero a gomito ed il punto di misurazione. Il rendimento della trasmissione  $n_t$  è determinato dal prodotto (moltiplicazione) del rendimento  $n_j$  di ciascuno degli elementi che costituiscono la trasmissione:

$$n_t = n_1 \cdot n_2 \cdot \dots \cdot n_j$$

Il rendimento  $n_j$  di ciascuno degli elementi che costituiscono la trasmissione figura nella sottostante tabella.

| Tipo       |                        | Rendimento |
|------------|------------------------|------------|
| Ingranaggi | a dentatura diritta    | 0,98       |
|            | a dentatura elicoidale | 0,97       |
|            | a dentatura conica     | 0,96       |
| Catena     | a rulli                | 0,95       |
|            | silenziosa             | 0,98       |

| Tipo                            |                                       | Rendimento |
|---------------------------------|---------------------------------------|------------|
| Cinghia                         | dentata                               | 0,95       |
|                                 | trapezoidale                          | 0,94       |
| Giunto o convertitore idraulico | giunto idraulico <sup>(1)</sup>       | 0,92       |
|                                 | convertitore idraulico <sup>(1)</sup> | 0,92       |

<sup>(1)</sup> Quando non sia bloccato.

#### 4.3.2. Determinazione del fattore $\alpha_1$ <sup>(1)</sup>

##### 4.3.2.1. Definizione dei parametri T, $P_s$ per i fattori di correzione $\alpha_1$

T = temperatura assoluta dell'aria aspirata dal motore;

$P_s$  = la pressione atmosferica a secco espressa in kilopascal (kPa), vale a dire la pressione barometrica totale meno la pressione di vapore acqueo.

##### 4.3.2.2. Fattore $\alpha_1$

Il fattore di correzione  $\alpha_1$  si ottiene applicando la formula:

$$\alpha_1 = \left( \frac{99}{P_s} \right)^{1,2} \cdot \left( \frac{T}{298} \right)^{0,6}$$

La formula suddetta vale unicamente se:

$$0,93 \leq \alpha_1 \leq 1,07$$

Qualora si superino i valori limite, nel verbale di prova va indicato il valore ottenuto in seguito alle correzioni e vanno altresì riportate con esattezza le condizioni di prova (temperatura e pressione);

<sup>(1)</sup> La prova può effettuarsi in apposite camere a temperatura controllata, in cui sia possibile controllare le condizioni atmosferiche.»

d) nell'appendice 1, i punti 4.4 e 4.5 sono soppressi;

e) nell'appendice 1, punto 6.1 «1,5 %» è sostituito da «3 %»;

f) nell'appendice 2, al punto 3.1.2, tabella 1, la prima frase della nota <sup>(3)</sup> è sostituita dalla seguente:

«Il radiatore, il ventilatore, la presa d'aria del ventilatore, la pompa dell'acqua ed il termostato devono essere per quanto possibile disposti sul banco di prova nella stessa posizione relativa che occupano sul veicolo; se la posizione del radiatore, del ventilatore, della presa d'aria del ventilatore, della pompa dell'acqua e/o del termostato sul banco di prova differisce da quella occupata sul veicolo la posizione sul banco di prova va descritta ed annotata sul verbale di prova.»;

g) nell'appendice 2, il punto 4.1 è sostituito dal seguente:

#### «4.1. Definizione dei fattori $\alpha_1$ e $\alpha_2$

Fattori per i quali vanno moltiplicate la coppia e la potenza registrate per determinare la coppia e la potenza di un motore prendendo in considerazione il rendimento della trasmissione (fattore  $\alpha_2$ ) utilizzata nel corso delle prove e per riportare la coppia e la potenza suddette alle condizioni atmosferiche di riferimento di cui al punto 4.2.1 (fattore  $\alpha_1$ ).

La formula di correzione della potenza è la seguente:

$$P_o = \alpha_1 \cdot \alpha_2 \cdot P$$

dove:

$P_o$  = potenza corretta (vale a dire la potenza nelle condizioni di riferimento all'uscita dell'albero a gomito);

$\alpha_1$  = fattore di correzione per le condizioni atmosferiche di riferimento;

$\alpha_2$  = fattore di correzione per il rendimento della trasmissione;

P = potenza misurata (potenza registrata).»;

h) nell'appendice 3, al punto 3.1.3, tabella 1, la prima frase della nota <sup>(5)</sup> è sostituita dalla seguente:

«Il radiatore, il ventilatore, la presa d'aria del ventilatore, la pompa dell'acqua ed il termostato devono essere per quanto possibile disposti sul banco di prova nella stessa posizione relativa che occupano sul veicolo; se la posizione del radiatore, del ventilatore, della presa d'aria del ventilatore, della pompa dell'acqua e/o del termostato sul banco di prova differisce da quella occupata sul veicolo la posizione sul banco di prova va descritta ed annotata sul verbale di prova.»;

i) nell'appendice 3, il punto 4.1 è sostituito dal seguente:

«4.1. **Definizione dei fattori  $\alpha_d$  e  $\alpha_2$**

Fattori per i quali vanno moltiplicate la coppia e la potenza registrate per determinare la coppia e la potenza di un motore prendendo in considerazione il rendimento della trasmissione (fattore  $\alpha_2$ ) utilizzata nel corso delle prove e per riportare la coppia e la potenza suddette alle condizioni atmosferiche di riferimento di cui al punto 4.2.1 (fattore  $\alpha_d$ ).

La formula di correzione per la potenza è la seguente:

$$P_o = \alpha_d \cdot \alpha_2 \cdot P$$

dove:

$P_o$  = potenza corretta (vale a dire la potenza nelle condizioni di riferimento all'uscita dell'albero a gomito);

$\alpha_d$  = fattore di correzione per le condizioni atmosferiche di riferimento;

$\alpha_2$  = fattore di correzione per il rendimento della trasmissione; (cfr. appendice 2, punto 4.3.1).

$P$  = potenza misurata (potenza registrata).»;

j) nell'appendice 3, il titolo del punto 4.4 è sostituito dal seguente:

«4.4. **Determinazione del fattore di correzione  $\alpha_d$  <sup>(1)</sup>».**

---