DIRECTIVA 2003/26/CE DA COMISSÃO

de 3 de Abril de 2003

que adapta ao progresso técnico a Directiva 2000/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito aos dispositivos de limitação de velocidade e às emissões de escape dos veículos comerciais

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Directiva 2000/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de Junho de 2000, relativa à inspecção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na Comunidade [1] e, nomeadamente, o seu artigo 8.º,

Considerando o seguinte:

(1) A Directiva 2000/30/CE diz respeito a um quadro jurídico para a inspecção na estrada de veículos comerciais, quer transportem passageiros quer mercadorias. A directiva exige que os Estados-Membros complementem anualmente o controlo técnico anual de uma parte representativa da frota de veículos comerciais com inspecções inesperadas na estrada.

(2) O domínio do controlo técnico é abrangido pela Directiva 96/96/CE do Conselho, de 20 de Dezembro de 1996, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques [2], com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2001/11/CE da Comissão [3], e pela Directiva 2000/30/CE, que se aplica às inspecções técnicas na estrada dos veículos comerciais pesados quanto ao seu estado para a circulação rodoviária. Ambas as directivas utilizam o mesmo comité e os mesmos procedimentos para as adaptações ao progresso técnico.

(3) A Directiva 96/96/CE foi alterada através da imposição de limites de emissões mais estritos para determinadas categorias de veículos a motor e o ensaio funcional de dispositivos de limitação de velocidade nos veículos comerciais pesados. Para ser consistente com essa directiva, a Directiva 2000/30/CE também precisa de ser adaptada de modo a incluir as novas disposições técnicas, nomeadamente introduzindo no âmbito das inspecções na estrada os sistemas de monitorização por diagnóstico a bordo (OBD) e os dispositivos de limitação de velocidade. A Directiva 2000/30/CE também precisa de ser actualizada (juntamente com a Directiva 96/96/CE) de modo a incluir valores-limite de emissão revistos para os ensaios de determinadas categorias de veículos a motor.

(4) As disposições da presente directiva estão de acordo com o parecer do Comité de Adaptação ao Progresso Técnico instituído pelo artigo 8.º da Directiva 96/96/CE,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Os anexos I e II da Directiva 2000/30/CE são alterados de acordo com o anexo da presente directiva.

Artigo 2.º

1. Os Estados-Membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva o mais tardar em 1 de Janeiro de 2004. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

Quando os Estados-Membros adoptarem tais disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros comunicarão à Comissão o texto das principais disposições de direito nacional que adoptarem no domínio regulado pela presente directiva.

Artigo 3.º

A presente Directiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeias*.

Artigo 4.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em 3 de Abril de 2003.

Pela Comissão

Loyola DE PALACIO

Vice-Presidente

[1] JO L 203 de 10.8.2000, p. 1.
[2] JO L 46 de 17.2.1997, p. 1.
[3] JO L 48 de 17.2.2001, p. 20.

ANEXO

Os anexos I e II da Directiva 2000/30/CE são alterados do seguinte modo:

1. No ponto 10 do anexo I, a alínea k) passa a ter a seguinte redacção:
   «k) dispositivo de limitação de velocidade (instalação e função)».

2. O anexo II é alterado do seguinte modo:

   — O ponto 2 passa a ter a seguinte redacção:

   «2. **Condições específicas relativas às emissões de escape**

   2.1. *Veículos equipados com motores de ignição comandada (gasolina):*

   a) Se as emissões de escape não forem controladas por sistemas avançados de controlo de emissões, tais como catalisadores de três vias com sonda lambda:
      1. Inspecção visual do sistema de escape para verificar se está completo e em estado satisfatório e que não há fugas.
      2. Inspecção visual de todos os equipamentos de controlo de emissões montados pelo fabricante para verificar que estão completos e em estado satisfatório e que não há fugas.

      Após um período razoável de condicionamento do motor (tendo em conta as recomendações do fabricante do veículo), mede-se o teor de monóxido de carbono (CO) dos gases de escape com o motor a rodar em marcha lenta (sem carga).

      O teor máximo admissível de CO nos gases de escape é o indicado pelo fabricante do veículo. Na ausência desta informação, ou se as autoridades competentes dos Estados-Membros decidirem não o utilizar como valor de referência, o teor de CO não deve exceder os seguintes valores:

      i) para os veículos matriculados ou postos pela primeira vez em circulação entre a data a partir da qual os Estados-Membros exigiam que os veículos satisfizessem a Directiva 70/220/CEE do Conselho (*) e 1 de Outubro de 1986: CO — 4,5 % vol.,

      ii) para os veículos matriculados ou postos pela primeira vez em circulação após 1 de Outubro de 1986: CO — 3,5 % vol.;

   b) Se as emissões de escape forem controladas por sistemas avançados de controlo de emissões, tais como catalisadores de três vias com sonda lambda:
      1. Inspecção visual do sistema de escape para verificar se está completo e em estado satisfatório e que não há fugas.
      2. Inspecção visual de todos os equipamentos de controlo de emissões montados pelo fabricante para verificar que estão completos e em estado satisfatório e que não há fugas.
      3. Determinação da eficiência do sistema de controlo de emissões do veículo através da medição do valor lambda e do teor de CO nos gases de escape de acordo com o ponto 4 ou com os procedimentos propostos pelos fabricantes e aprovados por ocasião da homologação. Para cada um dos ensaios, o motor deve ser condicionado de acordo com as recomendações do fabricante do veículo.
      4. Emissões pelo tubo de escape. Valores-limite.

      O teor máximo admissível de CO nos gases de escape é o indicado pelo fabricante do veículo. Na ausência desta informação, o teor de CO não deve exceder os seguintes valores:

      i) medições com o motor em marcha lenta sem carga:

      O teor máximo admissível de CO nos gases de escape não deve exceder 0,5 % vol. e, para os veículos que foram homologados de acordo com os valores-limite indicados na coluna A ou na coluna B do quadro do ponto 5.3.1.4 do anexo I da Directiva 70/220/CEE, alterada que lhe foi dada pela Directiva 98/69/CE (**), ou por alterações posteriores, 0,3 % vol. Se não for possível estabelecer a correspondência com a Directiva 70/220/CEE, alterada pela Directiva 98/69/CE, o texto acima aplica-se aos veículos matriculados ou postos em serviço pela primeira vez após 1 de Julho de 2002,

      ii) medições com o motor acelerado sem carga, a uma velocidade de, pelo menos, 2000 min^{-1}:

      Teor de CO: máximo 0,3 % vol. e, para os veículos que foram homologados de acordo com os valores-limite indicados na coluna A ou na coluna B do quadro do ponto 5.3.1.4 do anexo I da Directiva 70/220/CEE, com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/69/CE, ou por alterações posteriores, o teor máximo de CO não deve exceder 0,2 % vol. Se não for possível estabelecer a correspondência com a Directiva 70/220/CEE, alterada pela Directiva 98/69/CE, o texto acima aplica-se aos veículos matriculados ou postos em serviço pela primeira vez após 1 de Julho de 2002.

      Lambda: 1 ± 0,03 ou de acordo com as especificações do fabricante,

      iii) no que diz respeito aos veículos a motor equipados com sistemas de diagnóstico a bordo (OBD) de acordo com a Directiva 70/220/CEE (alterada pela Directiva 98/69/CE), os Estados-Membros podem, em alternativa ao ensaio especificado na alínea i), estabelecer o funcionamento correcto do sistema de emissões através da leitura adequada do dispositivo OBD e da verificação simultânea do funcionamento correcto do sistema OBD.

2.2. *Veículos a motor equipados com motores de ignição por compressão (motores* diesel*)*

a) Medição da opacidade dos gases de escape em aceleração livre (sem carga desde a velocidade de marcha lenta até à velocidade de corte) com a alavanca de velocidades em ponto morto e a embraiagem metida.

b) Pré-condicionamento do veículo:

1. Os veículos podem ser controlados sem pré-condicionamento embora, por razões de segurança, se deva verificar que o motor está quente e num estado mecânico satisfatório.

2. Excepto como especificado no ponto 5 alínea d) a seguir, não pode ser atribuída uma não aprovação a um veículo a não ser que este tenha sido pré-condicionado de acordo com os requisitos a seguir:

i) o motor deve estar quente na sua totalidade, por exemplo, a temperatura do óleo do motor medida com uma sonda introduzida no tubo da haste de medição do nível de óleo deve ser de pelo menos 80 °C, ou a temperatura normal de funcionamento caso seja inferior, ou a temperatura do bloco do motor medida pelo nível da radiação *infra*-vermelha deve ser pelo menos uma temperatura equivalente. Se, devido à configuração do veículo, essa medição não puder ser efectuada, o estabelecimento da temperatura normal de funcionamento do motor pode ser feito por outros meios, por exemplo através do funcionamento da ventoinha de arrefecimento do motor,

ii) o sistema de escape deve ser purgado pelo menos durante três ciclos de aceleração livre ou por um método equivalente.

c) Processo de controlo

1. Inspecção visual de todos os equipamentos de controlo de emissões montados pelo fabricante para verificar que estão completos e em estado satisfatório e que não há fugas.

2. O motor e qualquer dispositivo de sobrealimentação instalado devem estar em marcha lenta sem carga antes do início de cada ciclo de aceleração livre. No que diz respeito aos motores *diesel* pesados, isso significa esperar pelo menos 10 segundos depois da libertação do acelerador.

3. Para iniciar cada ciclo de aceleração livre, o pedal do acelerador deve ser totalmente premido rápida e continuamente (em menos de um segundo) mas não violentamente, de modo a obter o débito máximo da bomba de injecção.

4. Durante cada ciclo de aceleração livre, o motor deve atingir a velocidade de corte ou, no que diz respeito aos veículos com transmissões automáticas, a velocidade especificada pelo fabricante ou, se tal dado não estiver disponível, dois terços da velocidade de corte, antes de libertar o acelerador. Isto pode ser verificado, por exemplo, por monitorização da velocidade do motor ou deixando que passe um intervalo de tempo suficiente entre a depressão inicial e a libertação do acelerador, que, no caso dos veículos das categorias 1 e 2 do anexo I, deve ser de dois segundos pelo menos.

d) Valores-limite

1. O nível de concentração não deve exceder o nível indicado na chapa, nos termos da Directiva 72/ /306/CEE do Conselho (***).

2. Na ausência desta informação, ou se as autoridades competentes dos Estados-Membros decidirem não o utilizar como referência, o nível de concentração não deve exceder o nível indicado pelo fabricante ou os seguintes valores-limite do coeficiente de absorção:

Coeficiente de absorção máximo para:

— motores *diesel* normalmente aspirados = 2,5 m^{-1},

— motores *diesel* sobrealimentados = 3,0 m^{-1},

— aplica-se um limite de 1,5 m^{-1} aos seguintes veículos que tenham sido homologados de acordo com os valores-limite indicados na:

a) Coluna B do quadro do ponto 5.3.1.4 do anexo I da Directiva 70/220/CEE, alterada pela Directiva 98/69/CEC — (veículo ligeiro com motor *diesel* — Euro 4);

b) Coluna B1 do quadro do ponto 6.2.1 do anexo I da Directiva 88/77/CEE, alterada pela Directiva 1999/96/CE — (veículo ligeiro com motor *diesel* — Euro 4);

c) Coluna B2 do quadro do ponto 6.2.1 do anexo I da Directiva 88/77/CEE, alterada pela Directiva 1999/96/CE — (veículo ligeiro com motor *diesel* — Euro 5);

d) Coluna C do quadro do ponto 6.2.1 do anexo I da Directiva 88/77/CEE, alterada pela Directiva 1999/96/CE — [veículo ligeiro — EEV (veículo ecológico avançado)],

ou valores-limite contidos em alterações posteriores da Directiva 70/220/CEE, alterada dada pela Directiva 98/69/CE, ou valores-limite contidos em alterações posteriores da Directiva 88/77/CEE, alterada dada pela Directiva 1999/96/CE, ou valores equivalentes, caso seja utilizado um equipamento diferente do que é utilizado para a homologação CE.

Se não for possível estabelecer a correspondência com o ponto 5.3.1.4 do anexo I da Directiva 88/77/CEE, alterada pela Directiva 1999/96/CE, o texto acima aplica-se aos veículos matriculados ou postos em serviço pela primeira vez após 1 de Julho de 2008.

3. Estão isentos do cumprimento destes requisitos os veículos matriculados ou colocados pela primeira vez em circulação antes de 1 de Janeiro de 1980.
4. A não aprovação apenas poderá ser atribuída a um veículo se a média aritmética de pelo menos os três últimos ciclos de aceleração livre for superior ao valor-limite. O cálculo pode ser efectuado ignorando quaisquer medições que se afastem significativamente da média medida, ou pode ser o resultado de qualquer cálculo estatístico que tenha em conta a dispersão das medições. Os Estados-Membros podem limitar o número máximo de ciclos de controlo.
5. Para evitar controlos desnecessários, os Estados-Membros podem, a título de derrogação ao disposto no ponto 2.2 alínea d) n.º 4), não aprovar veículos que tenham valores medidos significativamente superiores aos valores-limite depois de menos de três ciclos de aceleração livre ou depois dos ciclos de purga (ou equivalente) especificados no ponto 2.2 alínea b) n.º 2 subalínea ii). Para evitar também controlos desnecessários, os Estados-Membros podem, a título de derrogação ao disposto no ponto 2.2 alínea d) n.º 4), aprovar veículos que tenham valores medidos significativamente inferiores aos valores-limite depois de menos de três ciclos de aceleração livre ou depois dos ciclos de purga (ou equivalente) especificados no ponto 2.2 alínea b) n.º 2 subalínea ii) acima.

2.3. *Equipamentos de controlo*

As emissões dos veículos são controladas utilizando equipamentos concebidos para estabelecer com precisão se os valores-limite prescritos ou indicados pelo fabricante foram satisfeitos.

(*) JO L 76 de 9.3.1970, p. 1.
(**) JO L 350 de 28.12.1998, p. 1.
(***) JO L 190 de 20.8.1972, p. 1.».

— É aditado um novo ponto 3 com a seguinte redacção:

«3. **Condições específicas relativas aos dispositivos de limitação de velocidade**

— se possível, verificar se o dispositivo de limitação de velocidade está montado nos termos da Directiva 92/6/CEE do Conselho (*),

— verificar a validade da chapa do dispositivo de limitação de velocidade,

— se possível, verificar se os selos do dispositivo de limitação de velocidade e, se aplicável, quaisquer outros meios de protecção das conexões contra a manipulação fraudulenta estão intactos.

— se possível, verificar se o dispositivo de limitação de velocidade impede que os veículos mencionados nos artigos 2.º e 3.º da Directiva 92/6/CEE excedem os valores impostos.

(*) JO L 57 de 2.3.1992, p. 27.».