32003L0027

DIRECTIVA 2003/27/CE A COMISIEI
din 3 aprilie 2003
de adaptare la progresul tehnic a Directivei 96/96/CE a Consiliului privind controlul emisiilor de evacuare ale autovehiculelor

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Directiva 96/96/CE a Consiliului din 20 decembrie 1996 de apropiere a legislațiilor statelor membre privind inspecțiile tehnice auto pentru autovehicule și remorcile acestora ([1]), modificată ultima dată de Directiva 2001/11/CE a Comisiei ([2]), în special articolul 7 alineatul (2),

întrucât:

(1) Programele „Auto-Oil", inițiate în 1992 în vederea furnizării fundamentului analitic pentru stabilirea standardelor privind emisiile vehiculelor și calitatea combustibililor pentru anul 2000 și după aceea, astfel încât să se atingă obiectivele privind calitatea aerului, cu un accent deosebit pus pe reducerea emisiilor produse de transportul rutier, au identificat nivelul de întreținere a autovehiculelor ca fiind un factor esențial al impactului traficului asupra calității aerului.

(2) Directiva 96/96/CE specifică testările care trebuie efectuate în cadrul inspecțiilor periodice, pentru a se verifica dacă emisiile provenite de la vehicule cu motoare diesel și pe benzină se încadrează în limite acceptabile.

(3) Un grup de lucru compus din experți de la Comitetul internațional pentru inspecția tehnică a autovehiculelor (CITA) și de la alte organizații relevante a fost înființat de Comisie și s-a întrunit în cursul anului 2000. Grupul a examinat opțiunile de modificare a limitelor pentru testările de emisii prescrise în Directiva 96/96/CE și în Directiva 2000/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 iunie 2000 privind inspecția tehnică rutieră a vehiculelor utilitare care circulă în Comunitate ([3]), pentru a determina dacă acestea pot fi benefice pentru mediu. Grupul a ajuns la concluzia că limitele prescrise în prezent sunt, invariabil, cu mult peste valorile pe care vehiculele le pot atinge în practică, în condițiile unei întrețineri corespunzătoare; prin urmare, aceste limite nu sunt atât de eficiente cât ar fi necesar pentru facilitarea detectării vehiculelor cu grad ridicat de poluare, adică a vehiculelor ale căror emisii de evacuare depășesc cu cel puțin 50 % nivelul așteptat de la un vehicul întreținut în mod corespunzător.

(4) Măsurile prevăzute în prezenta directivă sunt conforme cu avizul Comitetului pentru adaptarea la progresul tehnic a Directivei privind inspecția tehnică auto a autovehiculelor și remorcilor acestora, instituită prin articolul 8 din Directiva 96/96/CE,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Anexa II la Directiva 96/96/CE se modifică în conformitate cu anexa la prezenta directivă.

Articolul 2

(1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare punerii în aplicare a prezentei directive până cel târziu la 1 ianuarie 2004. Statele membre informează imediat Comisia cu privire la aceasta.

La adoptarea de către statele membre a acestor dispoziții, acestea includ o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere în momentul publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Statele membre comunică Comisiei textele dispozițiilor de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 3

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la publicarea în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

Articolul 4

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 3 aprilie 2003.

Pentru Comisie

Loyola DE PALACIO

Vicepreședinte

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

ANEXĂ

La punctul 7.10 din anexa II la Directiva 96/96/CE, a patra liniuță se înlocuiește cu textul următor:

„— se verifică, în măsura posibilităților, dacă dispozitivul de limitare a vitezei împiedică vehiculele menționate în articolele 2 și 3 din Directiva 92/6/CEE să depășească valorile prescrise."

Punctul 8.2 din anexa II la Directiva 96/96/CE se înlocuiește cu textul următor:

„8.2. Gaze de evacuare

8.2.1. Autovehicule echipate cu motoare cu aprindere prin scânteie și alimentate cu benzină

(a) dacă gazele de evacuare nu sunt controlate de un sistem avansat de control al emisiilor, cum ar fi un convertor catalitic cu trei căi controlat cu sondă lambda:

1. inspecția vizuală a sistemului de evacuare, pentru a se verifica dacă este complet și într-o stare satisfăcătoare și dacă nu există scurgeri;

2. inspecția vizuală a oricărui echipament de control al emisiilor instalat de producător, pentru a se verifica dacă este complet și într-o stare satisfăcătoare și dacă nu există scurgeri.

După o perioadă rezonabilă de condiționare a motorului (ținând seama de recomandările producătorului), se măsoară conținutul de monoxid de carbon (CO) al gazelor de evacuare când motorul este în regim de ralanti (mers în gol).

Conținutul maxim admisibil de CO în gazele de evacuare este menționat de producătorul vehiculului. Dacă această informație nu este disponibilă sau dacă autoritățile competente din statele membre decid să nu o utilizeze ca valoare de referință, conținutul de CO trebuie să nu depășească următoarele valori:

(i) pentru vehicule înmatriculate sau puse în circulație pentru prima dată între data de la care statele membre au impus vehiculelor să respecte Directiva 70/220/CEE (*) și 1 octombrie 1986: CO – 4,5 % vol;

(ii) pentru vehicule înmatriculate sau puse în circulație pentru prima dată după 1 octombrie 1986 – 3,5 % vol;

(b) dacă gazele de evacuare sunt controlate de un sistem avansat de control al emisiilor, cum ar fi un convertor catalitic cu trei căi controlat cu sondă lambda:

1. inspecția vizuală a sistemului de evacuare, pentru a se verifica dacă este complet și într-o stare satisfăcătoare și dacă nu există scurgeri;

2. inspecția vizuală a oricărui echipament de control al emisiilor instalat de producător, pentru a se verifica dacă este complet și într-o stare satisfăcătoare și dacă nu există scurgeri;

3. determinarea eficienței sistemului de control al emisiilor vehiculului, prin măsurarea valorii lambda și a conținutului de CO al gazelor de evacuare, în conformitate cu punctul 4 sau cu procedurile propuse de producători și aprobate în momentul omologării. Pentru fiecare dintre aceste testări, motorul este condiționat în conformitate cu recomandările producătorilor vehiculului;

4. emisii la ieșirea țevii de eșapament – valori limită

Conținutul maxim admisibil de CO în gazele de evacuare este cel menționat de producătorul vehiculului. Dacă această informație nu este disponibilă, conținutul de CO nu trebuie să depășească următoarele valori:

(i) măsurare cu motorul la ralanti:

Conținutul maxim admisibil de CO în gazele de evacuare nu trebuie să depășească 0,5 % vol., iar pentru vehiculele care au fost omologate în conformitate cu valorile limită indicate în rândul A sau în rândul B din tabelul de la punctul 5.3.1.4 din anexa I la Directiva 70/220/CEE, modificată prin Directiva 98/69/CE (**) sau prin modificări ulterioare, conținutul maxim de CO nu trebuie să depășească 0,3 % vol. Dacă nu se poate stabili corespondența cu Directiva 70/220/CEE, modificată prin Directiva 98/69/CE, dispozițiile de mai sus se aplică la vehicule înmatriculate sau puse în circulație pentru prima dată după 1 iulie 2002;

(ii) măsurare la ralanti accelerat (mers în gol), cu turația motorului de cel puțin 2 000 min^{-1}:

Conținutul de CO: maxim 0,3 % vol., iar pentru vehicule care au fost omologate în conformitate cu valorile limită indicate în rândul A sau în rândul B din tabelul de la punctul 5.3.1.4 din anexa I la Directiva 70/220/CEE, modificată de Directiva 98/69/CE sau prin modificări ulterioare, conținutul maxim de CO nu trebuie să depășească 0,2 % vol. Dacă nu se poate stabili corespondența cu Directiva 70/220/CEE, modificată prin Directiva 98/69/CE, dispozițiile de mai sus se aplică la vehicule înmatriculate sau puse în circulație pentru prima dată după 1 iulie 2002.

Lambda: 1 ± 0,03 sau în conformitate cu specificațiile producătorului;

(iii) pentru autovehicule echipate cu sisteme de diagnostic la bord (OBD) în conformitate cu Directiva 70/220/CEE (modificată prin Directiva 98/69/CE și prin modificări ulterioare), ca o alternativă la testarea specificată la (i), statele membre pot stabili funcționarea corectă a sistemului de evacuare prin citirea corespunzătoare a dispozitivului OBD și verificarea simultană a funcționării corecte a sistemului OBD.

8.2.2. Autovehicule echipate cu motoare cu aprindere prin compresie (diesel)

(a) măsurarea opacității gazelor de evacuare în timpul accelerării libere (mers în gol, de la ralanti până la turația de întrerupere a alimentării), cu schimbătorul de viteză la punctul mort și ambreiajul cuplat;

(b) condiționarea prealabilă a vehiculului:

1. vehiculele pot fi testate fără condiționare prealabilă, cu toate că, din motive de siguranță, trebuie să se verifice dacă motorul este cald și într-o stare mecanică satisfăcătoare;

2. cu excepția situației specificate la litera (d) alineatul (5), nici un vehicul nu poate fi respins dacă nu a fost testat în următoarele condiții:

(i) motorul trebuie să fie complet încălzit; de exemplu, temperatura uleiului de motor măsurată printr-o sondă în tubul jojei de ulei să fie de cel puțin 80 °C sau temperatura normală de funcționare, dacă aceasta este mai scăzută, ori temperatura blocului motor, măsurată în funcție de nivelul de radiații infraroșii, să atingă cel puțin o temperatură echivalentă. Dacă, din cauza configurației vehiculului, această măsurătoare nu poate fi efectuată, temperatura normală de funcționare a motorului poate fi stabilită prin alte mijloace, de exemplu pe baza funcționării ventilatorului de răcire a motorului;

(ii) sistemul de evacuare trebuie să fie purjat prin cel puțin trei cicluri de accelerare liberă sau printr-o metodă echivalentă;

(c) procedura de testare:

1. inspecția vizuală a oricărui echipament de control al emisiilor instalat de producător, pentru a se verifica dacă este complet și într-o stare satisfăcătoare și dacă nu există scurgeri;

2. motorul și orice turbocompresor instalat trebuie să fie la turația de ralanti înainte de începerea fiecărui ciclu de accelerare liberă. Pentru motoarele diesel ale vehiculelor grele, aceasta înseamnă să se aștepte cel puțin 10 secunde după eliberarea pedalei de accelerație;

3. pentru inițierea fiecărui ciclu de accelerare liberă, pedala de accelerație trebuie să fie apăsată total, în mod rapid și continuu (în mai puțin de o secundă), dar nu brutal, pentru a se obține debitul maxim de la pompa de injecție;

4. în timpul fiecărui ciclu de accelerare liberă, motorul trebuie să atingă turația de întrerupere a alimentării sau, pentru vehicule cu transmisie automată, turația specificată de producător sau, dacă aceste date nu sunt disponibile, două treimi din turația de întrerupere a alimentării, înainte de eliberarea pedalei de accelerație. De exemplu, această condiție poate fi verificată prin monitorizarea turației motorului sau permițând trecerea unui timp suficient între apăsarea pedalei de accelerație și eliberarea sa, interval care, în cazul vehiculelor de categoria 1 și 2 din anexa 1, trebuie să fie de cel puțin două secunde;

(d) valori limită:

1. nivelul concentrației nu trebuie să depășească nivelul înregistrat pe placă, în conformitate cu Directiva 72/306/CEE (***);

2. dacă această informație nu este disponibilă sau dacă autoritățile competente ale statelor membre decid să nu o utilizeze ca referință, nivelul concentrației nu trebuie să depășească nivelul indicat de producător sau valorile limită ale coeficientului de absorbție, care sunt următoarele:

Coeficientul maxim de absorbție pentru:

— motoare diesel cu aspirație naturală = 2,5 m^{-1};

— motoare diesel supraalimentate = 3,0 m^{-1};

— o limită de 1,5 m^{-1} se aplică la următoarele vehicule care au fost omologate în conformitate cu valorile limită indicate în:

(a) rândul B din tabelul de la punctul 5.3.1.4 din anexa I la Directiva 70/220/CEE, modificată de Directiva 98/69/CE – (vehicule utilitare ușoare cu motor diesel – Euro4);

(b) rândul B1 din tabelele de la punctul 6.2.1 din anexa I la Directiva 88/77/CEE, modificată de Directiva 1999/96/CE (****) – (vehicule utilitare grele cu motor diesel – Euro4);

(c) rândul B2 din tabelele de la punctul 6.2.1 din anexa I la Directiva 88/77/CEE, modificată de Directiva 1999/96/CE – (vehicule utilitare grele cu motor diesel – Euro5);

(d) rândul C din tabelele de la punctul 6.2.1 din anexa I la Directiva 88/77/CEE, modificată de Directiva 1999/96/CE – (vehicule utilitare grele – EEV)

sau valorile limită din modificările ulterioare ale Directivei 70/220/CEE, modificată de Directiva 98/69/CE sau valori limită din modificările ulterioare la Directiva 88/77/CEE, modificată de Directiva 1999/96/CE sau valori echivalente, când se utilizează echipamente de un alt tip decât cel folosit pentru omologarea CE de tip.

Dacă nu este posibilă stabilirea unei corespondențe cu punctul 5.3.1.4 din anexa I la Directiva 70/220/CEE, modificată de Directiva 98/69/CE sau cu punctul 6.2.1 din anexa I la Directiva 88/77/CEE, modificată prin Directiva 1999/96/CE, atunci dispozițiile de mai sus se aplică la vehicule înmatriculate sau puse în circulație pentru prima dată după 1 iulie 2008.

3. aceste dispoziții nu se aplică vehiculelor înmatriculate sau puse în circulație pentru prima dată înainte de 1 ianuarie 2008;

4. un vehicul poate fi respins doar dacă media aritmetică a cel puțin ultimelor trei cicluri de accelerare liberă depășește valoarea limită. Această medie poate fi calculată ignorând orice măsurătoare care se abate semnificativ de la media măsurată sau poate rezulta din orice alt calcul statistic care ține seama de dispersia valorilor măsurate. Statele membre pot limita numărul ciclurilor de testare;

5. pentru a evita testările inutile, statele membre, prin derogare de la dispozițiile de la punctul 8.2.2 litera (d) alineatul (4), pot respinge vehicule ale căror valori măsurate după trei cicluri de accelerare liberă sau după ciclurile de purjare (sau un procedeu echivalent) menționate la punctul 8.2.2 litera (b) paragraful 2 punctul (ii) sunt semnificativ mai mari decât valorile limită. Tot pentru a evita testările inutile, statele membre, prin derogare de la dispozițiile de la punctul 8.2.2 litera (d) alineatul (4), pot admite vehicule ale căror valori măsurate după trei cicluri de accelerare liberă sau după ciclurile de purjare (sau un procedeu echivalent) menționate la punctul 8.2.2 litera (b) paragraful 2 punctul (ii) sunt semnificativ mai mici decât valorile limită.

8.2.3. Echipamentul de testare

Emisiile vehiculelor sunt testate cu ajutorul unor echipamente concepute pentru stabilirea precisă a respectării valorilor limită prescrise sau indicate de producător.

8.2.4. Dacă, în timpul omologării CE de tip, se constată că un tip de vehicul nu satisface valorile limită prevăzute de prezenta directivă, statele membre pot stabili valori limită mai mari pentru acel tip de vehicul, pe baza dovezilor furnizate de producător. Statele membre trebuie să informeze imediat Comisia cu privire la aceasta, iar aceasta trebuie să informeze, la rândul ei, celelalte state membre.

(*) JO L 76, 9.3.1970, p. 1.
(**) JO L 350, 28.12.1998, p. 1.
(***) JO L 190, 20.8.1972, p. 1.
(****) JO L 44, 16.2.2000, p. 1."