

DIRECTIVA 2003/27/CE DA COMISSÃO**de 3 de Abril de 2003****que adapta ao progresso técnico a Directiva 96/96/CE do Conselho no que diz respeito ao controlo das emissões de escape dos veículos a motor****(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 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 ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2001/11/CE da Comissão ⁽²⁾ e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 7.º,

Considerando o seguinte:

- (1) Os programas Auto-Oil que tiveram início em 1992 para fornecer a base analítica para a fixação de normas para as emissões dos veículos e para a qualidade dos combustíveis para 2000 e anos seguintes, de modo a alcançar os objectivos da qualidade do ar com ênfase especial na redução das emissões provenientes dos transportes rodoviários, identificaram a qualidade da manutenção dos veículos a motor como factor-chave do efeito do tráfego na qualidade do ar.
- (2) A Directiva 96/96/CE especifica os ensaios a efectuar no controlo periódico para verificar que as emissões dos veículos com motores a gasolina e motores *diesel* se encontram ainda dentro de limites aceitáveis.
- (3) No decurso de 2000 foi criado pela Comissão um grupo de trabalho de peritos do Comité Internacional de Inspeção Técnica dos Automóveis (CITA) e de outras organizações relevantes, que se reuniu nesse ano. O grupo examinou as opções existentes para a alteração dos limites para os ensaios de emissões prescritos na Directiva 96/96/CE e na Directiva 2000/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de Junho de 2000, relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na Comunidade ⁽³⁾, para determinar se se poderiam obter mais benefícios ambientais. O grupo concluiu que os limites actualmente impostos são invariavelmente bastante superiores aos que um veículo é capaz de conseguir na prática, desde que seja correctamente mantido: os actuais limites não são portanto tão eficazes quanto poderiam ser na acção de facilitar a detecção dos grandes emissores, isto é, dos veículos cujas emissões de escape são pelo menos 50 % superiores ao que se esperaria de um veículo correctamente mantido.

- (4) As medidas previstas na presente directiva estão de acordo com o parecer do Comité de Adaptação ao Progresso Técnico da directiva relativa ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques, instituído pelo artigo 8.º da Directiva 96/96/CE,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

O anexo II da Directiva 96/96/CE é alterada 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 essas 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 Europeia*.*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 46 de 17.2.1997, p. 1.

⁽²⁾ JO L 48 de 17.2.2001, p. 20.

⁽³⁾ JO L 203 de 10.8.2000, p. 1.

ANEXO

O quarto travessão do ponto 7.10 do anexo II da Directiva 96/96/CE passa a ter a seguinte redacção:

«— 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 excedam os valores impostos.»

O ponto 8.2 do anexo II da Directiva 96/96/CE passa a ter a seguinte redacção:

«8.2. Emissões de escape

8.2.1. Veículos a motor equipados com motores de ignição comandada e alimentados a 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. Inspeção visual do sistema de escape para verificar se está completo e em estado satisfatório e que não há fugas.
2. Inspeção 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 (*) e 1 de Outubro de 1986: 4,5 % vol,
- ii) para os veículos matriculados ou postos pela primeira vez em circulação após 1 de Outubro de 1986: 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. Inspeção visual do sistema de escape para verificar se está completo e em estado satisfatório e que não há fugas.
2. Inspeção 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 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, 2 000 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, alterada 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: $1 \pm 0,03$ 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 e alterações subsequentes), 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.

8.2.2. 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 da 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 indicados:
 - 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.º 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) Método de controlo
1. Inspeção 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 1 segundo) mas não violentamente, de modo a obter o débito máximo da bomba de injeção.
 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 (***) .
 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/CE (veículo ligeiro com motor *diesel* — Euro 4),
 - b) coluna B1 dos quadros do ponto 6.2.1 do anexo I da Directiva 88/77/CEE, alterada pela Directiva 1999/96/CE (****) (veículo pesado com motor *diesel* — Euro 4),
 - c) coluna B2 dos quadros do ponto 6.2.1 do anexo I da Directiva 88/77/CEE, alterada pela Directiva 1999/96/CE (veículo pesado com motor *diesel* — Euro 5),

- d) coluna C dos quadros do ponto 6.2.1 do anexo I da Directiva 88/77/CEE, alterada pela Directiva 1999/96/CE [veículo pesado — (veículo ecológico avançado) — VEA], ou valores-limite contidos em alterações posteriores da Directiva 70/220/CEE, alterada pela Directiva 98/69/CE, ou valores-limite contidos em alterações posteriores da Directiva 88/77/CEE, alterada 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 8.2.2, ponto 4 da alínea d), 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 8.2.2, subalínea ii) do ponto 2 da alínea b). Para evitar também controlos desnecessários, os Estados-Membros podem, a título de derrogação ao disposto no ponto 8.2.2, ponto 4 da alínea d), 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 8.2.2, subalínea ii) do ponto 2 da alínea b) acima.

8.2.3. 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.

- 8.2.4. Se, durante a homologação CE, se determinar que um modelo de veículo não satisfaz os valores-limite fixados pela presente directiva, os Estados-Membros podem fixar valores-limite mais elevados para esse modelo de veículo com base em provas fornecidas pelo fabricante. Os Estados-Membros devem desse facto informar imediatamente a Comissão, que deve por sua vez informar os restantes Estados-Membros.

(*) 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.

(****) JO L 44 de 16.2.2000, p. 1.»