

**DIRECTIVA 1999/52/CE DA COMISSÃO**

de 26 de Maio de 1999

**que adapta ao progresso técnico a Directiva 96/96/CE do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques****(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<sup>(1)</sup>, e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 7.º,

- (1) Considerando que o primeiro programa Auto/Oil<sup>(2)</sup> identificou a qualidade da manutenção dos veículos a motor como um constituinte-chave do efeito do tráfego na qualidade do ar;
- (2) Considerando que o ponto 8.2 do anexo II da Directiva 96/96/CE especifica os pontos a controlar numa inspecção periódica para verificar que os veículos são mantidos de modo correcto;
- (3) Considerando que o ponto 8.2.2 do anexo II da Directiva 92/55/CEE do Conselho<sup>(3)</sup> especifica que, a partir de 1 de Janeiro de 1996, os veículos com motores *diesel* têm de ser sujeitos a um controlo da opacidade dos gases de escape produzidos durante um ensaio transiente do motor em «aceleração livre», em que o motor é acelerado contra a sua própria inércia;
- (4) Considerando que a presente directiva estabelece uma adaptação técnica que melhorará o comportamento funcional do controlo das emissões dos veículos com motores *diesel*;
- (5) Considerando que são necessários mais trabalhos no domínio do desenvolvimento de processos de controlo alternativos para verificar as condições de manutenção dos veículos com motores *diesel*, especialmente no que diz respeito às partículas e aos óxidos de azoto (NO<sub>x</sub>);
- (6) Considerando que as disposições da 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, instituído pelo artigo 8.º da Directiva 96/96/CE,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

*Artigo 1.º*

A Directiva 96/96/CE é alterada do seguinte modo:

A secção 8.2.2 do anexo II passa a ter a seguinte redacção:

«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.

<sup>(1)</sup> JO L 46 de 17.2.1997, p. 1.<sup>(2)</sup> Programa tripartido entre as indústrias petrolífera e automóvel e os serviços da Comissão Europeia destinado a desenvolver normas para as emissões e a qualidade dos combustíveis dos veículos para o ano 2000.<sup>(3)</sup> JO L 225 de 10.8.1992, p. 68.

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.
  3. O motor deve estar quente, 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 infravermelha 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 feita por outros meios, por exemplo através do funcionamento da ventoinha de arrefecimento do motor.
  4. O sistema de escape deve ser purgado pelo menos durante três ciclos de aceleração livre ou por um método equivalente;
- c) Método de ensaio:
1. Inspeção visual das partes relevantes do sistema de escape do veículo a motor para verificar 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 dar início a cada ciclo de aceleração livre, o pedal do acelerador deve ser premido até ao fim rápida e continuamente (em menos de 1 segundo) mas não de modo violento, 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, 2/3 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 2 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, os valores-limite do coeficiente de absorção são os seguintes:  

— motores <i>diesel</i> normalmente aspirados = 2,5 m-1,		
— motores	<i>diesel</i>	sobrealimentados
= 3,0 m-1,		

ou valores equivalentes, caso seja utilizado um equipamento diferente do que é utilizado para a recepção CE.
  3. Estão isentos do cumprimento destes requisitos os veículos matriculados ou postos pela primeira vez em circulação antes de 1 de Janeiro de 1980.
  4. Os veículos apenas devem ser sujeitos a não aprovação se a média aritmética de pelo menos os três últimos ciclos de aceleração livre for superior ao valor-limite. Este pode ser calculado ignorando quaisquer medições que se afastem significativamente da média medida ou pode ser o resultado de qualquer cálculo estatístico que tome em consideração 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, por derrogação das disposições da secção 8.2.2, ponto 4, 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 3, alínea b), acima. Também para evitar controlos desnecessários, os Estados-Membros podem, por derrogação das disposições da secção 8.2.2, ponto 4, 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 3, alínea b), acima.».

*Artigo 2.º*

1. Os Estados-Membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva antes de 1 de Novembro de 2000. Deste 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 na publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros comunicarão à Comissão os textos das principais disposições de Direito interno que adoptarem no domínio regido pela presente directiva.

*Artigo 3.º*

A presente directiva entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

*Artigo 4.º*

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em 26 de Maio de 1999.

*Pela Comissão*  
Neil KINNOCK  
*Membro da Comissão*

---