

32003L0026

8.4.2003

JURNALUL OFICIAL AL UNIUNII EUROPENE

L 90/37

**DIRECTIVA 2003/26/CE A COMISIEI  
din 3 aprilie 2003**

**de adaptare la progresul tehnic a Directivei 2003/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind dispozitivele de limitare a vitezei și gazele de evacuare ale vehiculelor utilitare**

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere 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 <sup>(1)</sup>, în special articolul 8,

întrucât:

- (1) Directiva 2000/30/CE se referă la un cadru legal pentru inspecția rutieră a vehiculelor utilitare destinate transportului de pasageri sau marfă. Ea impune statelor membre să completeze inspecția tehnică auto anuală cu inspecții inopinate, efectuate în fiecare an pe drumuri asupra unei proporții semnificative a parcului de vehicule utilitare.
- (2) Domeniul inspecțiilor tehnice auto este reglementat de Directiva 96/96/CE a Consiliului din 20 decembrie 1996 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la inspecțiile tehnice auto pentru autovehicule și remorcile acestora <sup>(2)</sup>, modificată ultima dată de Directiva 2001/11/CE a Comisiei <sup>(3)</sup> care reglementează inspecțiile tehnice auto obișnuite și de Directiva 2000/30/CE care se aplică la inspecțiile tehnice rutiere ale vehiculelor utilitare grele. Ambele directive utilizează același comitet și aceeași procedură de adaptare tehnică.
- (3) Directiva 96/96/CE a fost modificată prin impunerea unor limite mai stricte ale emisiilor pentru anumite categorii de autovehicule și controlul funcțional al dispozitivelor de limitare a vitezei cu care sunt echipate vehiculele utilitare grele. Pentru a fi conformă cu acea directivă, Directiva 2000/30/CE trebuie să fie, la rândul ei, adaptată, în vederea includerii noilor dispoziții tehnice, respectiv prin includerea sistemelor de monitorizare OBD (diagnosticare la bord) și a limitatoarelor de viteză în domeniul de aplicare a inspecțiilor rutiere. De asemenea, Directiva 2000/30/CE trebuie actualizată (împreună cu Directiva 96/96/CE), pentru a integra valorile limită de emisii revizuite pentru anumite categorii de autovehicule.

- (4) Dispozițiile prezentei directive sunt conforme cu avizul Comitetului pentru adaptare la progresul tehnic instituit în temeiul articolului 8 din Directiva 96/96/CE,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

*Articolul 1*

Anexele I și II la Directiva 2000/30/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 aducerii la îndeplinire 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 Uniunii Europene*.

*Articolul 4*

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 3 aprilie 2003.

Pentru Comisie

Loyola DE PALACIO

Vicepreședinte

<sup>(1)</sup> JO L 203, 10.8.2000, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 46, 17.2.1997, p. 1.

<sup>(3)</sup> JO L 48, 17.2.2001, p. 20.

## ANEXĂ

Anexele I și II la Directiva 2000/30/CE se modifică după cum urmează:

1. la punctul 10 din anexa I, litera (k) se înlocuiește cu următorul text:

„(k) dispozitiv de limitare a vitezei (instalare și funcționare)”;

2. anexa II se modifică după cum urmează:

— Punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. **Condiții specifice privind gazele de evacuare**

2.1. *Autovehicule echipate cu motoare cu aprindere prin scânteie (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 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 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 producătorilor), 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 cel menționat de producătorul vehiculului. Dacă această informație nu este disponibilă sau dacă autoritățile competente din statele membre decid să nu-l 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 a Consiliului (\*) 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 vehiculelor, 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 teste, 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, astfel cum a fost modificată prin Directiva 98/69/CE (\*\*) sau ulterior, conținutul maxim de CO nu trebuie să depășească 0,3 % vol. Dacă nu se poate stabili corespondența cu Directiva 70/220/CEE, modificată de 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 (mers în gol) accelerat, cu turația motorului de cel puțin 2000 min<sup>-1</sup>:

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 ulterior, conținutul maxim de CO nu trebuie să depășească 0,2 % vol. Dacă nu se poate stabili corespondența cu Directiva 70/220/CEE, astfel cum a fost 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:  $1 \pm 0,03$  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 de Directiva 98/69/CE și modificările ulterioare), ca o alternativă la testul specificat 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.

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 încercate 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) paragraful 5, nici un vehicul nu poate fi refuzat dacă nu a fost încercat în următoarele condiții:

(i) motorul trebuie să fie complet încălzit; de exemplu, temperatura uleiului de motor măsurată printr-o sondă în tubul joiei de ulei trebuie 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, care trebuie 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 comenzii 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 a Consiliului (\*\*);

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<sup>-1</sup>;

— motoare diesel supraalimentate = 3,0 m<sup>-1</sup>;

— o limită de 1,5 m<sup>-1</sup> 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 ale Directivei 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 de Directiva 1999/96/CE, atunci dispozițiile de mai sus se aplică la vehiculele 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 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 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 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 2.2 litera (b) paragraful 2 punctul (ii) sunt semnificativ mai mici decât valorile limită.

### 2.3. *Echipamentul de control*

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

---

(\*) JO L 76, 9.3.1970, p. 1.

(\*\*) JO L 350, 28.12.1998, p. 1.

(\*\*\*) JO L 190, 20.8.1972, p. 1.”

— Se adaugă punctul 3, cu următorul conținut:

#### „3. **Condiții specifice privind limitatoarele de viteză**

- dacă este posibil, se verifică dacă limitatorul de viteză este montat în conformitate cu cerințele prevăzute în Directiva 92/6/CEE a Consiliului (\*);
- se verifică valabilitatea plăcii limitatorului de viteză;
- dacă este posibil, se verifică dacă sunt intacte sigiliile limitatorului de viteză și, dacă este cazul, orice alt mijloc de protejare a conexiunilor față de manipularea frauduloasă;
- se verifică, în măsura posibilităților, dacă dispozitivul de limitare a vitezei împiedică vehiculele menționate la articolele 2 și 3 din Directiva 92/6/CEE să depășească valorile prescrise.

---

(\*) JO L 57, 2.3.1992, p. 27.”

---