

Modificación de la propuesta de Directiva del Consejo por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE ⁽¹⁾ relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre medidas contra la contaminación atmosférica provocada por los gases de escape de los vehículos de motor ⁽²⁾

COM(90) 493 final — SYN 240

(Presentada por la Comisión el 19 de octubre de 1990, en virtud del apartado 3 del artículo 149 del Tratado CEE)

(90/C 281/05)

El quinto considerando queda modificado como sigue:

«Considerando que el trabajo emprendido por la Comisión en este ámbito ha demostrado que la Comunidad dispone, o está perfeccionando, tecnologías que permiten una reducción drástica de los valores límite para los motores de todas las cilindradas;».

Sexto considerando, añádase al final:

«que el control de la durabilidad debe efectuarse a 80 000 km, según un procedimiento de prueba en el que los vehículos hayan recorrido efectivamente 80 000 km en pista o en banco dinamométrico;».

Después del séptimo considerando, añádase el siguiente:

«Considerando que, al fijar las nuevas normas y el procedimiento de ensayo, es preciso tener en cuenta la evolución futura del tráfico en la Comunidad Europea; que, con la perspectiva del mercado interior, hay que contar con un aumento del número de matriculaciones de vehículos de motor que se reflejará en un aumento de las emisiones de gases;»

Después del último considerando, añádanse los siguientes:

«Considerando que la Comisión debe presentar, antes del 31 de diciembre de 1990, una propuesta de Directiva por la que se establecen las medidas encaminadas a reducir las pérdidas por evaporación en todos los estados de la cadena de almacenamiento y distribución del combustible;

Considerando que, además, es urgente mejorar en gran medida la calidad del combustible de las estaciones de servicio;

Considerando que el establecimiento de normas más estrictas se aceleraría también si los Estados miembros crearan un sistema para estimular a los nuevos compradores de vehículos a retirar de la circulación sus antiguos vehículos, o, en la medida en que sea posible, a reciclarlos;

Considerando que es conveniente que los Estados miembros adopten medidas para equipar, en la mayor medida posible, a los vehículos más antiguos con dispositivos de depuración de los gases de escape;

Considerando que el establecimiento de normas más estrictas tendría una repercusión ambiental mucho mayor y más rápida si los Estados miembros acordaran, a partir del 31 de diciembre de 1992, establecer incentivos fiscales para la compra o el equipamiento de los vehículos en circulación con dispositivos que garanticen el respeto de las normas de la presente Directiva;

Considerando que es conveniente que el Consejo, por mayoría cualificada y a propuesta de la Comisión, establezca las medidas que deben adoptar los Estados miembros para garantizar que se efectúen inspecciones técnicas regulares, con objeto de determinar, tanto con respecto a las emisiones como al funcionamiento, la eficacia de los dispositivos técnicos de que están provistos todos los vehículos automóviles;

⁽¹⁾ DO nº L 76 de 6. 4. 1970.

⁽²⁾ DO nº C 81 de 30. 3. 1990, p. 1 [COM(90) 662 final].

Considerando que la intensificación constante del ruido ambiental, producida por el rápido aumento de tráfico en la Comunidad, hace necesario, no sólo adoptar valores límite y normas más estrictas, sino también poner en práctica otros sistemas de propulsión y planificar otros sistemas de transporte; que la Comunidad debe adoptar medidas encaminadas a financiar la investigación y desarrollo de otros métodos y técnicas de propulsión, así como de nuevos combustibles;

Considerando que, por tanto, para conseguir el máximo efecto de las normas establecidas en la presente Directiva, es conveniente que el Consejo, por mayoría cualificada y a propuesta de la Comisión, acuerde, antes del 31 de diciembre de 1992, medidas encaminadas a:

- limitar las emisiones de CO₂,
- adaptar las normas relativas a las emisiones (con los correspondientes ensayos) de los vehículos no afectados por la presente Directiva, incluida la totalidad de los vehículos comerciales,
- organizar controles regulares y procedimientos de sustitución y mantenimiento de los dispositivos, a fin de que se respeten los valores fijados,
- elaborar un programa de investigación y desarrollo para estimular la comercialización de vehículos y combustibles limpios.».

En el artículo 2, después del apartado 3, añádase un nuevo apartado:

«4. A partir del 1 de julio de 1994, el ensayo del tipo I de los vehículos de la categoría M₁ se efectuará exclusivamente mediante la combinación del ciclo urbano elemental, definido en el punto 2 del apéndice 1 del Anexo III, y del ciclo no urbano, definido en el punto 3 del apéndice 1 del Anexo III (velocidad máxima: 120 km/h)».

Anexo I

Punto 5.1.1, añádase al final:

«En la utilización de la sonda de oxígeno del sistema del convertidor catalítico autorregulado, se habrá de asegurar el mantenimiento de la relación estequiométrica airecombustible (λ) una vez alcanzada una determinada velocidad o en caso de aceleración.

No obstante, este coeficiente podrá experimentar variaciones temporales, siempre que dichas variaciones se produzcan igualmente durante el ensayo definido en los puntos 5.3.1 y 7.1.1 respectivamente, o si las variaciones son necesarias para garantizar la seguridad en la conducción del vehículo o el funcionamiento regular del motor y de los elementos que influyen en las emisiones contaminantes, o si son necesarias para el arranque del motor en frío.

Punto 5.3.1.4 (cuadro):

- tercera columna (masa de las partículas): sustituir «0,19» por «0,14».

Punto 5.3.5 (prueba del tipo V):

- punto 5.3.5.1, léase:

«5.3.5.1. Este ensayo deberá efectuarse en todos los vehículos contemplados en el punto 1, excepto los recogidos en el punto 8.1. Consiste en una prueba de envejecimiento de 80 000 km efectuada según el programa descrito en el Anexo VII, en pista, carretera o banco dinamométrico.»;

- punto 5.3.5.2, primera frase, léase:

«5.3.5.2. No obstante lo dispuesto en el punto 5.3.5.1 el fabricante podrá optar, como alternativa a los ensayos mencionados en el punto 5.3.5.1, por aplicar los factores de deterioración que se describen en el siguiente cuadro:».

Punto 7.1.1.1 (cuadro):

— tercera columna (masa de las partículas): sustituir «0,24» por «0,18».

Punto 8.4, léase:

«8.4. Para el control de conformidad de la producción de los vehículos homologados con arreglo a la Directiva 70/220/CEE, modificada en último lugar por la Directiva 89/458/CEE, seguirán siendo aplicables las disposiciones de ésta última hasta el 31 de diciembre de 1994.».

Anexo VII (envejecimiento de 30 000 km):

Este Anexo queda suprimido.

La numeración de los siguientes Anexos queda como sigue:

- el Anexo VIII pasa a ser el Anexo VII (ensayo de envejecimiento de 80 000 km),
- el Anexo IX pasa a ser el Anexo VIII (combustibles de referencia),
- el Anexo X pasa a ser el Anexo IX (certificado de homologación CEE).

Anexo IX (certificado de homologación CEE):

Punto 1.9:

Tipo V, durabilidad, primer guión:

- durabilidad tipo: suprimase «30 000 km».
-