

II

(Actos jurídicos preparatorios)

COMISIÓN

Propuesta de Directiva del Consejo por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de medidas contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor

(92/C 100/05)

COM(92) 64 final — SYN 398

(Presentada por la Comisión el 20 de marzo de 1992)

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea y, en particular, su artículo 100 A,

Vista la propuesta de la Comisión,

En cooperación con el Parlamento Europeo,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social,

Considerando que es necesario adoptar las medidas destinadas a establecer progresivamente el mercado interior en el transcurso de un período que terminará el 31 de diciembre de 1992; que el mercado interior implicará un espacio sin fronteras interiores en el que la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales estará garantizada;

Considerando que el primer programa de acción de las Comunidades Europeas para la protección del medio ambiente, aprobado por el Consejo el 22 de noviembre de 1973 ⁽¹⁾, pedía que se tuvieran en cuenta los últimos descubrimientos técnicos en la lucha contra la contaminación atmosférica causada por los gases emitidos por los vehículos de motor y que se modificaran en consonancia las Directivas anteriormente adoptadas; que el tercer programa de acción, aprobado por el Consejo el 7 de febrero de 1983 ⁽²⁾, exige que se ponga aun mayor empeño en reducir considerablemente el nivel actual de las emisiones de contaminantes de los vehículos de motor;

Considerando que la Directiva 70/220/CEE ⁽³⁾, cuya última modificación la constituye la Directiva 91/441/CEE ⁽⁴⁾, es una de las Directivas individuales que conforman el procedimiento de homologación CEE establecido por la Directiva 70/156/CEE del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques ⁽⁵⁾, cuya última modificación la constituye la Directiva 87/403/CEE ⁽⁶⁾;

Considerando que la Directiva 70/220/CEE establece los valores límite para las emisiones de monóxido de carbono y de hidrocarburos no quemados procedentes de los motores de esos vehículos; que esos valores límite se redujeron en virtud de la Directiva 74/290/CEE ⁽⁷⁾ y fueron completados, de acuerdo con la Directiva 77/102/CEE ⁽⁸⁾, con valores límite para las emisiones autorizadas de óxidos de nitrógeno; que los valores límite de esos tres contaminantes fueron sucesivamente reducidos por las Directivas 78/665/CEE ⁽⁹⁾, 83/351/CEE ⁽¹⁰⁾ y 88/76/CEE ⁽¹¹⁾; que se introdujeron valores límite para las emisiones contaminantes de partículas procedentes de los motores diésel por medio de la Directiva 88/436/CEE ⁽¹²⁾ y normas europeas más estrictas para las emisiones gaseosas contaminantes de los automóviles de cilindrada inferior a 1 400 cm³ mediante la Directiva 89/458/CEE ⁽¹³⁾; que la aplicación de estas

⁽¹⁾ DO nº L 76 de 6. 4. 1970, p. 1.⁽²⁾ DO nº L 242 de 30. 8. 1991, p. 1.⁽³⁾ DO nº L 42 de 23. 2. 1970, p. 1.⁽⁴⁾ DO nº L 220 de 8. 8. 1987, p. 44.⁽⁵⁾ DO nº L 159 de 15. 6. 1974, p. 43.⁽⁶⁾ DO nº L 32 de 3. 2. 1977, p. 32.⁽⁷⁾ DO nº L 223 de 14. 8. 1978, p. 48.⁽⁸⁾ DO nº L 197 de 20. 7. 1983, p. 1.⁽⁹⁾ DO nº L 36 de 9. 2. 1988, p. 1.⁽¹⁰⁾ DO nº L 214 de 6. 8. 1988, p. 1.⁽¹¹⁾ DO nº L 226 de 3. 8. 1989, p. 1.⁽¹⁾ DO nº C 112 de 20. 12. 1973, p. 1.⁽²⁾ DO nº C 46 de 17. 2. 1983, p. 1.

normas se ha ampliado a todos los automóviles, independientemente de la capacidad de su motor, mediante la aplicación de un procedimiento europeo de ensayo mejorado que incluye un ciclo no urbano y requisitos sobre las emisiones evaporantes y la duración de los componentes del vehículos relacionados con las emisiones, y que se han introducido normas más estrictas sobre los contaminantes en partículas por medio de la Directiva 91/441/CEE;

Considerando que las normas europeas estrictas se aplican únicamente a los turismos destinados al transporte de hasta seis pasajeros y cuya masa máxima no supere los 2 500 kilogramos; que las disposiciones transitorias acerca de las demás categorías de vehículos incluidas en el ámbito de aplicación de la Directiva 70/220/CEE, en particular, las referentes a vehículos industriales ligeros, establecen normas menos estrictas;

Considerando que los estudios realizados por la Comisión en este ámbito indican que la industria comunitaria dispone, o está en fase de perfeccionamiento, de las técnicas necesarias para conseguir que los vehículos considerados cumplan, teniendo en cuenta sus condiciones específicas, normas tan severas como las aplicadas a los turismos; que las normas propuestas deben aplicarse de inmediato para no perjudicar la coherencia de las medidas comunitarias contra la contaminación atmosférica procedente del tráfico rodado,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Los Anexos I, III, IV, V y IX de la Directiva 70/220/CEE quedarán modificados de acuerdo con lo dispuesto en el Anexo de la presente Directiva.

Artículo 2

1. A partir del 1 de enero de 1993, los Estados miembros no podrán, por motivos relacionados con la contaminación atmosférica causada por las emisiones:

- denegar la homologación CEE, la expedición del certificado a que se refiere el último guión del apartado 1 del artículo 10 de la Directiva 70/156/CEE, ni la

concesión de la homologación nacional a un tipo de vehículo de motor, o

- prohibir la primera puesta en circulación de vehículos de motor,

siempre que las emisiones de ese tipo de vehículo de motor o de esos vehículos se ajusten a los dispuesto en la Directiva 70/220/CEE, en su versión modificada por la presente Directiva.

2. A partir del 1 de octubre de 1993, los Estados miembros:

- no podrán conceder la homologación CEE o expedir el certificado al que se refiere el último guión del apartado 1 del artículo 10 de la Directiva 70/156/CEE a un tipo de vehículo de motor,
- denegarán la homologación nacional a un tipo de vehículo de motor, cuyas emisiones no cumplan los requisitos de los Anexos de la Directiva 70/220/CEE, en su versión modificada por la presente Directiva.

3. A partir del 1 de octubre de 1994, los Estados miembros prohibirán la primera puesta en circulación de los vehículos cuyas emisiones no cumplan los requisitos de los Anexos de la Directiva 70/220/CEE, en su versión modificada por la presente Directiva.

Artículo 3

Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva antes del 1 de enero de 1993. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

ANEXO

Modificaciones de los Anexos de la Directiva 70/220/CEE en su versión modificada por la Directiva 91/441/CEE

ANEXO I

1. El punto 5.2.1 dirá lo siguiente:

«5.2.1. Los vehículos con motor de explosión deberán ser sometidos a las siguientes pruebas:

- tipo I (control de la media de los gases contaminantes emitidos a través del tubo de escape tras un arranque en frío),
- tipo II (emisión de monóxido de carbono con el motor al ralentí),
- tipo III (control de las emisiones de gases del cárter),
- tipo IV (determinación de las emisiones de evaporación),
- tipo V (durabilidad de los sistemas anticontaminantes)».

2. Queda eliminado el punto 5.2.2.

3. El punto 5.2.3 pasa a ser el 5.2.2 y dirá lo siguiente:

«5.2.2. Los vehículos con motor de compresión deberán ser sometidos a las siguientes pruebas:

- tipo I (control de la media de los gases contaminantes emitidos a través del tubo de escape tras un arranque en frío),
- tipo V (durabilidad de los sistemas anticontaminantes)».

4. Queda eliminado el punto 5.2.4.

5. Queda sustituido el cuadro I.5.2 por el siguiente:

Cuadro I.5.2

Diversas vías para la homologación y la ampliación

Ensayo de homologación	Vehículos con motor de explosión de las categorías M y N	Vehículos con motor de compresión de las categorías M ₁ y N ₁
Tipo I	Sí (masa ≤ 3,5 t)	Sí (masa ≤ 3,5 t)
Tipo II	Sí (masa > 3,5 t)	—
Tipo III	Sí	—
Tipo IV	Sí	—
Tipo V	Sí (masa ≤ 3,5 t)	Sí (masa ≤ 3,5 t)
Condiciones para la ampliación	Sección 6	— Sección 6 — M ₂ y N ₂ con una masa de referencia no superior a 2 840 kg

6. El punto 5.3.1.2.1 dirá lo siguiente:

«5.3.1.2.1. Deberá realizarse una prueba con una duración total de ...» (el resto no varía).

7. Queda eliminado el punto 5.3.1.2.4.

8. El punto 5.3.1.2.5 pasa a ser el 5.3.1.2.4.

9. Punto 5.3.1.4:

— la segunda frase dirá lo siguiente:

«Los resultados deberán multiplicarse por . . .» (el resto no varía).

— El cuadro queda sustituido por el siguiente:

Categoría de vehículo	Masa de referencia RW (kg)	Valores límite		
		Masa del monóxido de carbono L ₁ (g/km)	Masa combinada del hidrocarburo y los óxidos de nitrógeno L ₂ (g/km)	Masa de las partículas ⁽¹⁾ L ₃ (g/km)
M ⁽²⁾	todos	2,72	0,97	0,14
N ₁ ⁽²⁾	RW ≤ 1 250	2,72	0,97	0,14
	1 250 < RW ≤ 1 700	5,17	1,4	0,19
	1 700 < RW	6,9	1,7	0,25

⁽¹⁾ En los motores de compresión.

⁽²⁾ Excepto: — vehículos para el transporte de más de seis ocupantes, incluido el conductor,
— vehículos cuya masa máxima supere los 2 500 kg,
— vehículos todo terreno, los definidos en el Anexo I de la Directiva 70/156/CEE, cuya última modificación la constituye la Directiva 87/403/CEE (DO nº L 220 de 8. 8. 1987, p. 44).

⁽³⁾ Y los vehículos de la categoría M que se especifican en la nota 2.

10. El punto 5.3.2.1 dirá lo siguiente:

«5.3.2.1. Todos los vehículos equipados con un motor de explosión y a los que no se aplique lo dispuesto en el punto 5.3.1 deberán ser sometidos a la prueba.»

11. El punto 5.3.2.2 dirá lo siguiente:

«5.3.2.2. Cuando una prueba se realice con arreglo al Anexo IV, el monóxido de carbono en volumen de los gases de escape emitidos con el motor al ralentí no deberá superar el 3,5 % con los reglajes especificados por el fabricante y 4,5 % con el margen de regulación especificado en ese Anexo.»

12. El punto 5.3.4.1 dirá lo siguiente:

«5.3.4.1. Esta prueba deberá efectuarse en todos los vehículos incluidos en el punto 1, excepto los equipados con motor de compresión.»

13. La primera frase del punto 5.3.5.1 dirá lo siguiente:

«5.3.2.1. Esta prueba deberá efectuarse en todos los vehículos incluidos en el punto 1 a los que se aplique la prueba del punto 5.3.1 . . .» (el resto no varía).

14. El punto 6.1.1 dirá lo siguiente:

«6.1.1. Tipos de vehículo con masas de referencia diferentes.

6.1.1.1. La homologación concedida a un tipo de vehículo sólo podrá ampliarse a tipos de vehículos cuya masa de referencia requiera la utilización de la inercia equivalente inmediatamente superior o inmediatamente inferior.

6.1.1.2. En el caso de los vehículos de la categoría N₁ y en de los de la categoría M a los que se refiere la nota 2 del punto 5.3.1.4, cuando la masa de referencia del tipo de vehículo para el cual se solicita la homologación exige la utilización de un volante de inercia equivalente inferior al empleado en el tipo de vehículo ya homologado, se concederá la ampliación de la homologación cuando las masas de los contaminantes expulsados por el vehículo ya homologado estén dentro de los límites exigidos del vehículo cuya homologación se solicita.»

15. Queda sustituido el cuadro del punto 7.1.1 por el siguiente:

Categoría de vehículo	Masa de referencia RW (kg)	Valores límite		
		Masa del monóxido de carbono L ₁ (g/km)	Masa combinada del hidrocarburo y los óxidos de nitrógeno L ₂ (g/km)	Masa de las partículas ⁽¹⁾ L ₃ (g/km)
M ⁽²⁾	todos	3,16	1,13	0,18
N ₁ ⁽²⁾	RW ≤ 1 250	3,16	1,13	0,18
	1 250 < RW ≤ 1 700	6,0	1,6	0,22
	1 700 < RW	8,0	2,0	0,29

⁽¹⁾ En los motores de compresión.

⁽²⁾ Véase la nota 2 del punto 5.3.1.4.

⁽³⁾ Véase la nota 3 del punto 5.3.1.4.

16. Punto 8:

— queda eliminado el punto 8.1.

— la numeración de los puntos siguientes deberá modificarse en consonancia.

— El punto 8.1 (con nueva numeración) párrafo segundo, dirá lo siguiente:

«— las disposiciones previstas para los vehículos de la categoría M₁ ⁽²⁾, equipados con motores de explosión con una cilindrada superior a 2 litros en el Anexo I de la Directiva 70/220/CEE, modificada por la Directiva 88/76/CEE:»

— El punto 8.2 (con nueva numeración) dirá lo siguiente:

«8.2. Los valores límite de la suma de las masas de hidrocarburos y óxido de nitrógeno y de la masa de partículas de vehículos equipados con motores de encendido por compresión del tipo e inyección directa:

— para los vehículos de la categoría M₁ ⁽²⁾, hasta el 1 de julio de 1994 para la homologación del tipo y hasta el 31 de diciembre de 1994 para la primera puesta en circulación, y

— para los vehículos de la categoría N₁ ⁽²⁾, hasta el 1 de octubre de 1994 para la homologación del tipo y hasta el 1 de octubre de 1995 para la primera puesta en circulación,

serán los que resulten de multiplicar los valores L₂ y L₃ de los cuadros que aparecen en los puntos 5.3.1.4 (aprobación del tipo) y 7.1.1.1 (verificación de la conformidad) por el factor 1,4.

⁽²⁾ Véase la nota 2 del punto 5.3.1.4.

⁽³⁾ Véase la nota 3 del punto 5.3.1.4.»

ANEXO III

17. Punto 2.3.1:

— La primera línea del segundo párrafo dirá lo siguiente:

«Para los vehículos de la categoría M ⁽²⁾ que presenten una potencia máxima inferior a 30 kW y una velocidad máxima no superior a . . . » (el resto no varía).

— Se añade el siguiente párrafo tercero:

«Para los vehículos de la categoría N_1 ⁽¹⁾ con una relación entre la potencia y el peso no superior a 40 kW/t ⁽²⁾ y una velocidad máxima no superior a 130 km/h, queda limitada la velocidad máxima en ciclo no urbano (parte 2) a 90 km/h.

⁽¹⁾ Véase la nota 2 del punto 5.3.1.4 del Anexo I.

⁽²⁾ Véase la nota 3 del punto 5.3.1.4 del Anexo I.

^(*) Masa máxima en carga técnicamente admisible declarada por el fabricante.»

18. El punto 7.1 dirá lo siguiente:

«7.1. **Toma de muestras**

La toma de muestras comenzará al inicio del primer ciclo urbano básico, tal como se definió en el punto 6.2.2, y concluirá al final del último periodo de ralentí del ciclo no urbano (parte 2).»

ANEXO IV

19. El punto 2.2 dirá lo siguiente:

«2.2. La temperatura ambiente durante la prueba estará situada entre 293 y 303 K (20 y 30 °C).

Se calentará el motor hasta que la temperatura de los refrigerantes y lubricantes, así como la presión de lubricación hayan alcanzado el equilibrio.»

20. El punto 2.5.2.1 dirá lo siguiente:

«2.5.2.1. En primer lugar se procederá a una medición dentro de las condiciones establecidas por el fabricante.»

ANEXO V

21. El punto 2.1 dirá lo siguiente:

«2.1. La prueba del tipo III se efectuará en el vehículo con motor de explosión que haya sido sometido a las pruebas del tipo I o II, según proceda.»

ANEXO IX

22. SECCIÓN II

Se suprime el punto 1.5.

La numeración de los puntos siguientes deberá modificarse en consonancia.