

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 97/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a determinados elementos y características de los vehículos de motor de dos o tres ruedas

(2000/C 337 E/20)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

COM(2000) 314 final — 2000/0136(COD)

(Presentada por la Comisión el 22 de junio de 2000)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 95,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado,

Considerando lo siguiente:

- (1) El quinto Programa de acción, cuyo planteamiento general fue adoptado por el Consejo mediante la resolución de 1 de febrero de 1993 ⁽¹⁾, prevé que se tomen medidas adicionales para reducir considerablemente el nivel actual de emisiones contaminantes de los vehículos de motor.
- (2) La Directiva 97/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾ es una de las Directivas particulares del procedimiento de homologación establecido por la Directiva 92/61/CEE del Consejo, de 30 de junio de 1992, relativa a la homologación de los vehículos de dos y tres ruedas ⁽³⁾, cuya última modificación la constituye la Directiva 2000/7/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾.
- (3) De acuerdo con el artículo 5 de la Directiva 97/24/CE, en los 24 meses siguientes a la adopción de la misma, la Comisión debe presentar al Parlamento Europeo y el Consejo una propuesta, basada en investigaciones y en la evaluación de los costes y los beneficios generados por la aplicación de límites más estrictos, en la que se establezca una fase subsiguiente en cuyo transcurso se adoptarán medidas destinadas a hacer más estrictos los valores límite aplicables a los contaminantes emitidos por los vehículos en cuestión. Estas medidas se limitan a las motocicletas, ya que, a partir del 17 de junio de 2002, comenzará una segunda fase en la que se exigirá el respeto de valores límite más estrictos a los ciclomotores según prevé ya la Directiva 97/24/CE.
- (4) Basándose en la evaluación de la viabilidad técnica y en la rentabilidad, se han fijado unos límites nuevos para el ensayo del tipo I, aplicables a partir del 2003 a todas las motocicletas. Se obtendrá así una reducción del 60 % de las emisiones de los hidrocarburos y del monóxido de carbono emitidos por las motocicletas con motores de cuatro tiempos y del 70 % de los hidrocarburos y el 30 % del monóxido de carbono en el caso de las motocicletas con motores de dos tiempos. Se ha descubierto que, con las técnicas consideradas, no es posible reducir más las emisiones de óxidos de nitrógeno de las motocicletas. En las motocicletas con motores de dos tiempos, la introducción de la inyección directa, que ofrece el mayor potencial de reducción del monóxido de carbono y de los hidrocarburos, exigirá inevitablemente que se aumente de forma moderada el límite impuesto a los óxidos de nitrógeno en relación con el valor actual. Se situará así ese límite en el mismo nivel que el exigido a las motocicletas con motores de cuatro tiempos. De acuerdo con las estadísticas de emisiones, el porcentaje de las emisiones de óxidos de nitrógeno procedentes de las motocicletas en el total de las emisiones del transporte por carretera es mínimo, por lo que esta solución se considera aceptable.
- (5) La inspección y el mantenimiento se consideran esenciales para garantizar que los niveles de las emisiones de los vehículos nuevos no superen los límites aceptables con el uso. A este respecto y de acuerdo con las disposiciones existentes para los turismos, los requisitos de los ensayos del tipo II y, en particular, el límite para el contenido de monóxido de carbono situado en un 4,5 % por volumen, deben ser reemplazados por requisitos que exijan la medición y el registro de los datos necesarios para los ensayos de la inspección técnica.
- (6) Los vehículos de tres ruedas y los cuatriciclos están equipados con motores de encendido por chispa o por compresión y, al igual que en el caso de las emisiones de los turismos, es necesario para cada categoría un conjunto de valores límite diferentes.
- (7) Las características de los combustibles de referencia utilizados en los ensayos sobre emisiones deben ajustarse a las aplicables a los turismos, reflejándose de este modo la evolución de las especificaciones de los combustibles comerciales de acuerdo con la legislación comunitaria sobre la calidad de la gasolina y el gasóleo.
- (8) Se debe autorizar a los Estados miembros a acelerar mediante incentivos fiscales la comercialización de vehículos que satisfagan los requisitos comunitarios y a fomentar tecnologías ambientalmente más avanzadas basados en valores de emisiones permisivos. Esos incentivos deben reunir determinadas condiciones destinadas a evitar distorsiones del mercado interior. La presente Directiva no afecta al derecho de los Estados miembros a incluir las emisiones de contaminantes y otras sustancias en la base para el cálculo de los impuestos de circulación de los vehículos de dos y tres ruedas.

⁽¹⁾ DO C 138 de 17.5.1993, p. 1.

⁽²⁾ DO L 226 de 18.8.1997, p. 1.

⁽³⁾ DO L 225 de 10.8.1992, p. 72.

⁽⁴⁾ DO L 106 de 3.5.2000, p. 1.

- (9) Debe introducirse un nuevo ciclo de ensayos de homologación que haga posible una evaluación más representativa de los niveles de emisión en condiciones de ensayo que se parezcan más a las reales y tengan en cuenta los diferentes estilos de conducción de las motocicletas pequeñas y de las grandes. Se están realizando trabajos de desarrollo adicionales para justificar científicamente la introducción de un nuevo ciclo de ensayos.
- (10) Es necesario establecer una segunda fase para los límites de emisiones que suponga importantes reducciones adicionales en relación con los valores límite de 2003. Esos valores límite sólo pueden establecerse detalladamente después de haber revisado el ciclo de ensayos actual y estudiado más la viabilidad técnica y el potencial de reducción de las emisiones de esta tecnología.
- (11) Con arreglo al principio de subsidiariedad y al principio de proporcionalidad establecidos en el artículo 5 del Tratado, el objetivo de la acción propuesta, es decir la reducción del nivel de emisiones contaminantes de los vehículos de dos y tres ruedas, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y por consiguiente puede lograrse mejor mediante la aproximación de sus legislaciones. La presente Directiva se limita a lo mínimo necesario para alcanzar dicho objetivo y no excederá de lo que es necesario a tal efecto.
- (12) La Directiva 97/24/CE debe modificarse en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

El capítulo 5 de la Directiva 97/24/CE quedará modificado de conformidad con el texto que figura en el Anexo.

Artículo 2

1. A partir del 1 de enero de 2002, los Estados miembros no podrán, por motivos relacionados con las medidas que habrán de adoptarse contra la contaminación atmosférica:

- denegar la concesión, de conformidad con el apartado 1 del artículo 4 de la Directiva 92/61/CEE, de la homologación CE
- prohibir la matriculación, la venta o la puesta en circulación de un vehículo

si las medidas que habrán de adoptarse contra la contaminación atmosférica cumplen los requisitos de la Directiva 97/24/CE, en su versión modificada por la presente Directiva.

2. A partir del 1 de enero de 2003, los Estados miembros denegarán, de conformidad con el apartado 1 del artículo 4 de la Directiva 92/61/CEE, la concesión de la homologación CE a cualquier tipo de vehículo por motivos relacionados con las

medidas que se tomarán contra la contaminación atmosférica, si no se cumplen las disposiciones de la Directiva 97/24/CE, en su versión modificada por la presente Directiva.

En el ensayo del tipo I se utilizarán los valores límite establecidos en la fila A del cuadro del anexo II del capítulo V de la Directiva 97/24/CE, en su versión modificada por la presente Directiva.

3. A partir del 1 de enero de 2004, los Estados miembros:

- dejarán de considerar válidos los certificados de conformidad adjuntos a los vehículos nuevos que hayan sido emitidos con arreglo a la Directiva 92/61/CEE
- denegarán la matriculación, la venta o la puesta en circulación de los vehículos nuevos que no dispongan de un certificado de conformidad de acuerdo con la Directiva 92/61/CEE

por motivos relacionados con las medidas que habrán de adoptarse contra la contaminación atmosférica, si esos vehículos no cumplen las disposiciones de la Directiva 97/24/CE, en su versión modificada por la presente Directiva.

En el ensayo del tipo I se utilizarán los valores límite establecidos en la línea A del cuadro del anexo II del capítulo V de la Directiva 97/24/CE, en su versión modificada por la presente Directiva.

Artículo 3

1. Los Estados miembros podrán establecer incentivos fiscales aplicables únicamente a los vehículos que cumplan la Directiva 97/24/CE, en su versión modificada por la presente Directiva. Esos incentivos deberán reunir las condiciones que figuran en las letras a) o b) siguientes:

- a) Se aplicarán a todos los vehículos nuevos puestos a la venta en el mercado de un Estado miembro que cumplan por adelantado los valores límite obligatorios establecidos en la línea A del cuadro del Anexo II del capítulo V de la Directiva 97/24/CE, en su versión modificada por la presente Directiva. Cesarán en el momento de la aplicación obligatoria de los valores límite para las emisiones establecidos en el apartado 3 del artículo 2 a los vehículos nuevos, o bien
- b) Se aplicarán a todos los vehículos nuevos comercializados en el mercado de un Estado miembro que cumplan los valores límite permisivos recogidos en la línea B del cuadro del Anexo II del capítulo V de la Directiva 97/24/CE, en su versión modificada por la presente Directiva.

2. Por cada tipo de vehículo, los incentivos fiscales previstos en el apartado 1 ascenderán a un importe inferior al de los costes adicionales generados para obtener instalar en el vehículo las soluciones técnicas introducidas para conseguir el respeto de los valores establecidos en las líneas A o B del cuadro del Anexo II del capítulo 5 de la Directiva 97/24/CE, tal como queda modificada por la presente Directiva.

3. Se informará con el tiempo suficiente a la Comisión de cualquier plan para introducir o cambiar los incentivos fiscales a los que se hace referencia en el primer apartado, de manera que esta pueda presentar observaciones.

Artículo 4

1. La Comisión considerará una nueva restricción de las normas sobre emisiones de los vehículos pertenecientes al ámbito de aplicación de la presente Directiva teniendo en cuenta:

- a) los descubrimientos técnicos en el campo de la tecnología de control de las emisiones, así como su viabilidad técnica y económica en relación con su aplicación a las motocicletas
- b) los avances en la elaboración de un ciclo de ensayos más representativo para las motocicletas que corrija las actuales limitaciones del ciclo existente como, por ejemplo, el arranque en frío y la dinámica de la conducción a gran velocidad
- c) la oportunidad de armonizar el ciclo de ensayos en el ámbito mundial
- d) la correlación de los valores límite del ciclo de ensayo existente con los del nuevo.

2. Basándose en los elementos mencionados en el apartado 1, la Comisión presentará, si fuere necesario, una propuesta al Parlamento Europeo y al Consejo que incluirá entre otras cosas:

- a) un nuevo ciclo de ensayos para medir las emisiones en el ensayo del tipo I

- b) valores límite obligatorios para las emisiones que se aplicarán a partir de 2006.

Artículo 5

Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva a más tardar el 31 de diciembre de 2001. 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 6

La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Artículo 7

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

ANEXO

El capítulo 5 de la Directiva 97/24/CE, quedará modificado de la forma siguiente:

1. El anexo II quedará modificado de la forma siguiente:

- a) El punto 1.4. se sustituirá por el texto siguiente:

«1.4. "Gases contaminantes", las emisiones de escape de monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, expresados estos últimos en equivalencia de dióxido de nitrógeno (NO₂), e hidrocarburos partiendo de una relación de:

— C₁H_{1,85} para la gasolina

— C₁H_{1,86} para el gasóleo.»

- b) El punto 2.2.1.1. se sustituirá por el texto siguiente:

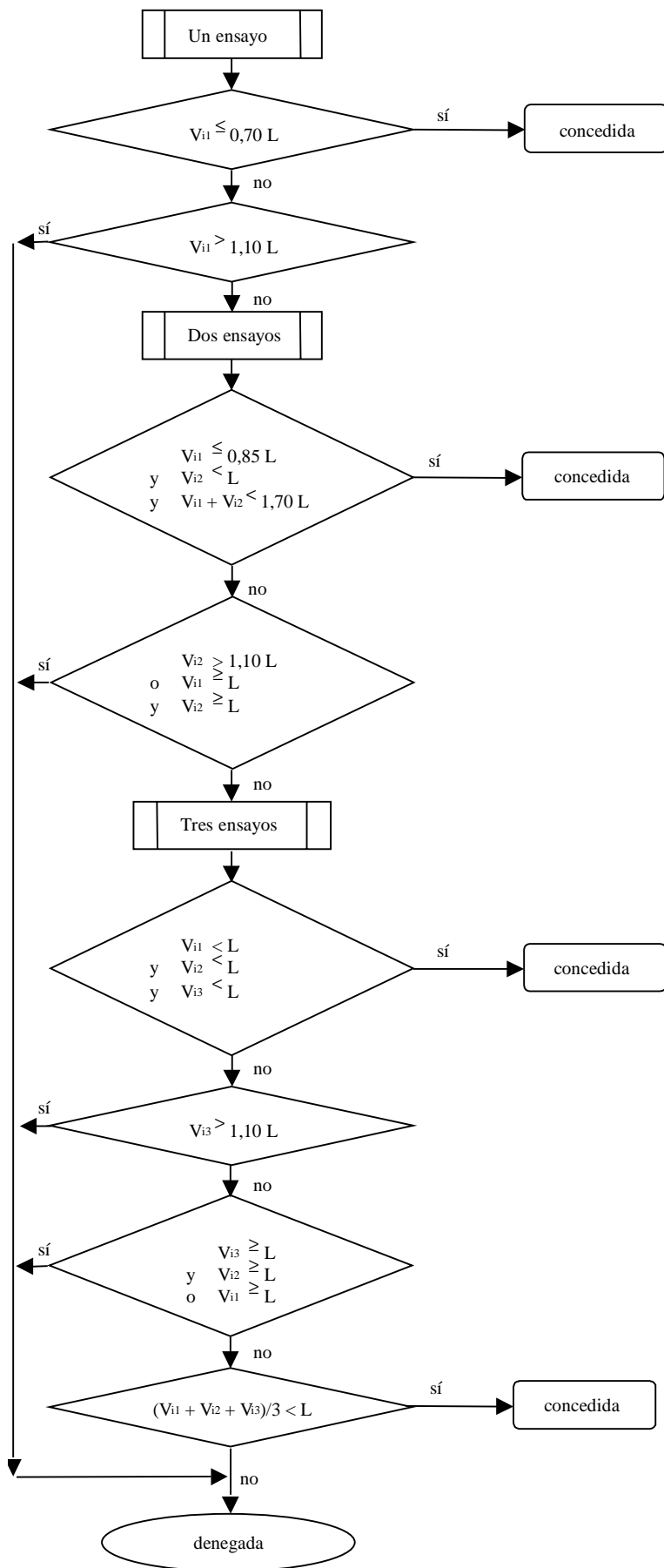
«2.2.1.1. Ensayo de tipo I (control de la cantidad media de gases contaminantes emitida en una zona urbana congestionada)

2.2.1.1.1. El ensayo se efectuará siguiendo el método descrito en el apéndice 1. Los gases contaminantes se recogerán y analizarán siguiendo los métodos descritos.

2.2.1.1.2. La figura I.2.2 ilustra la vía del ensayo de tipo I.

2.2.1.1.3. El vehículo se colocará en un banco dinamométrico equipado con los medios necesarios para simular cargas e inercias.

Figura I.2.2. — Diagrama de flujo del ensayo de tipo I



2.2.1.1.4. Durante el ensayo, se diluyen los gases de escape y se recoge en una o varias bolsas una muestra proporcional. Se disuelven los gases de escape del vehículo de ensayo, se toman muestras de los mismos y se analizan de acuerdo con el procedimiento descrito a continuación; luego, se mide el volumen total de gases contaminantes diluidos.

2.2.1.1.5. No obstante los requisitos del punto 2.2.1.1.6., se repetirá el ensayo tres veces. La masa de las emisiones gaseosas obtenidas en cada uno de los ensayos deberá ser inferior a los límites que figuran en este cuadro (línea A):

	categoría	Masa de monóxido de carbono (CO)	Masa de hidrocarburos (HC)	Masa de óxidos de nitrógeno (NO _x)
		L ₁ (g/km)	L ₂ (g/km)	L ₃ (g/km)
Valores límite para las motocicletas (dos ruedas) para fines de homologación y conformidad de la producción				
A (2003)	todas	5,5	1,2	0,3
B ⁽¹⁾	I (≤ 150 cc)	2,0	0,8	0,2
	II (> 150 cc)	2,0	0,3	0,1
Valores límite para los vehículos de 3 ruedas y cuatriciclos para fines de homologación y conformidad de la producción (motor de encendido por chispa)				
A (2003)	todas	7,0	1,5	0,4
Valores límite para los vehículos de 3 ruedas y cuatriciclos para fines de homologación y conformidad de la producción (motor de encendido por compresión)				
A (2003)	todas	2,0	1,0	0,65

(¹) Los valores de la línea B son permisivos y aplicables para los fines del artículo 3 de la Directiva.

2.2.1.1.5.1. No obstante los requisitos del punto 2.2.1.1.5., por cada contaminante o combinación de contaminantes, una de las tres masas obtenidas podrá superar, pero no más del 10%, el límite exigido, siempre que la media aritmética de los tres resultados sea inferior al límite impuesto. Si varios contaminantes superan los límites, no tendrá importancia si esto se produce en un mismo ensayo o en ensayos diferentes.

2.2.1.1.6. El número de ensayos exigidos en el punto 2.2.1.1.5. se reducirá dadas las condiciones que se definen a continuación, siendo V₁ el resultado del primer ensayo y V₂ el del segundo ensayo de cada contaminante.

2.2.1.1.6.1. Se realizará únicamente un ensayo si el resultado obtenido por cada contaminante es igual o inferior a 0,70 L (es decir, V₁ ≤ 0,70 L).

2.2.1.1.6.2. Se realizarán únicamente dos ensayos si no se cumple el requisito del punto 2.2.1.1.6.1. y si por cada contaminante se cumplen los requisitos siguientes:

$$V_1 \leq 0,85 \text{ L y } V_1 + V_2 \leq 1,70 \text{ L y } V_2 \leq L.»$$

c) Se suprimirán los CUADROS I y II del punto 2 .2.

d) Se sustituirá el punto 2.2.1.2. por el texto siguiente:

«2.2.1.2. Ensayo de tipo II (control del monóxido de carbono con el motor al ralentí) y datos sobre las emisiones necesarios para la inspección técnica

2.2.1.2.1. Este requisito se exige a todos los vehículos provistos de un motor de encendido por chispa cuya homologación CE se solicita de acuerdo con la presente Directiva.

2.2.1.2.2. Cuando se efectúen ensayos de acuerdo con el apéndice 2 (ensayo del tipo II) al ralentí normal:

— Se registrará el contenido de monóxido de carbono por volumen de los gases de escape emitidos.

— Se deberá registrar la velocidad del motor durante el ensayo, incluidas todas las tolerancias.

- 2.2.1.2.3 Cuando se efectúen ensayos al ralentí alto (es decir, $> 2000 \text{ min}^{-1}$)
- Se registrará el contenido de monóxido de carbono por volumen de los gases de escape emitidos.
 - Se deberá registrar la velocidad del motor durante el ensayo, incluidas todas las tolerancias.
- 2.2.1.2.4. Se medirá y registrará la temperatura del aceite del motor en el ensayo.
- 2.2.1.2.5. Los datos registrados se introducirán en las correspondientes secciones del documento citado en el anexo VII de la última versión de la Directiva 92/61/CEE.»
- e) Se añadirá el siguiente punto 3.1.1.:
- «3.1.1. Se tomará un vehículo de la serie y se le someterá a los ensayos descritos en el punto 2.2.1.1. Los valores límite para comprobar la conformidad de la producción serán los indicados en el cuadro del punto 2.2.1.1.5.»
- f) El antiguo punto 3.1.1 pasará a ser el punto 3.1.2 y quedará modificado como sigue:
- Se sustituyen las palabras «cuadros I y II» por «el cuadro del punto 2.2.1.1.5»
 - Se sustituyen las palabras «los cuadros contemplados en el punto 2.2.1.1.2» por «el cuadro del punto 2.2.1.1.5»
- g) Se sustituirá el punto 3.1.3 del apéndice 1 por el texto siguiente:
- «3.1.3. Podrá comprobarse la estanquidad del sistema de admisión a fin de asegurar que la carburación no ha sido alterada por una toma accidental de aire.»
- h) Se modificará la última frase del punto 5.3.1 del apéndice 1 por el texto siguiente:
- «Se efectuarán dos ciclos completos de preacondicionamiento antes de recoger los gases de escape.»
- i) Se sustituirá la primera frase del punto 6.1.3 del apéndice 1 por el texto siguiente:
- «6.1.3. Antes de iniciarse el primer ciclo de preacondicionamiento, de 40 segundos (véase el punto 6.2.2), la motocicleta o vehículo de tres ruedas se someterá a un flujo de aire de velocidad variable. A continuación habrá dos ciclos completos durante los cuales no se recogerán gases de escape. El sistema de ventilación llevará un mecanismo controlado por la velocidad del rodillo del banco, de forma que entre 10 km/h y 50 km/h, la velocidad lineal del aire sea igual a la velocidad relativa del rodillo, con una aproximación del 10 %. Con velocidades del rodillo inferiores a 10 km/h, la velocidad del viento puede ser nula. La sección final del dispositivo que envía el flujo de aire tendrá las características siguientes:
- i) una superficie de $0,4 \text{ m}^2$ como mínimo;
 - ii) la altura de su borde inferior estará comprendida entre 0,15 y 0,20 m;
 - iii) la distancia de la extremidad anterior de la motocicleta o del vehículo de tres ruedas estará comprendida entre 0,3 y 0,45 m.»
- j) Se suprimirá la primera frase del punto 6.2.2 del apéndice 1.
- k) Se sustituirá el punto 7.2.1 del apéndice 1 por el texto siguiente:
- «7.2.1. Después de dos ciclos de preacondicionamiento (momento inicial del primer ciclo), se realizarán simultáneamente las operaciones especificadas en los puntos 7.2.2 a 7.2.5.»
- l) Se sustituirá el punto 7.4 del apéndice 1 por el texto siguiente:
- «7.4 Análisis
- 7.4.1. Los gases de escape contenidos en la bolsa se analizarán cuanto antes y, en cualquier caso, antes de transcurridos 20 minutos desde el final del ciclo de ensayo.
- 7.4.2. Antes del análisis de cada muestra, se pondrá a cero la amplitud del analizador que se utilizará para cada contaminante con el gas cero adecuado.»

- 7.4.3. Seguidamente se ajustarán los analizadores con arreglo a las curvas de calibración mediante los gases de calibrado a concentraciones nominales de 70% a 100% de la gama.
- 7.4.4. Se volverán a comprobar los ceros del analizador. Si la lectura difiere más del 2 % de la amplitud establecida en el punto 7.4.2, se repetirá el procedimiento.
- 7.4.5. Se analizan las muestras.
- 7.4.6. Después del análisis, se vuelven a comprobar los puntos cero y de calibración con los mismos gases. Si los resultados difieren menos de un 2 % de los del punto 7.4.3, se considerará que el análisis es correcto.
- 7.4.7. En todos los puntos de esta sección los índices de flujo y las presiones de los diversos gases serán los mismos que los utilizados durante la calibración de los analizadores.
- 7.4.8. La cifra tomada para la concentración de cada contaminante medida en los gases es la registrada después de la estabilización del dispositivo medidor.»
2. Se sustituirá el anexo IV por el texto siguiente:

«ANEXO IV

ESPECIFICACIONES DEL COMBUSTIBLE DE REFERENCIA (GASOLINA)

El combustible de referencia utilizado será el descrito en la sección 1 del Anexo IX de la Directiva 70/220/CEE.

ESPECIFICACIONES DEL COMBUSTIBLE DE REFERENCIA (GASÓLEO)

El combustible de referencia utilizado será el descrito en la sección 2 del Anexo IX de la Directiva 70/220/CEE.»
