

Diario Oficial

de la Unión Europea

L 213



Edición
en lengua española

Legislación

52° año
18 de agosto de 2009

Sumario

I Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación es obligatoria

REGLAMENTOS

Reglamento (CE) n° 749/2009 de la Comisión, de 17 de agosto de 2009, por el que se establecen valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas	1
Reglamento (CE) n° 750/2009 de la Comisión, de 17 de agosto de 2009, por el que se modifican los precios representativos y los importes de los derechos adicionales de importación de determinados productos del sector del azúcar fijados por el Reglamento (CE) n° 945/2008 para la campaña 2008/2009	3
Reglamento (CE) n° 751/2009 de la Comisión, de 17 de agosto de 2009, que modifica el Reglamento (CE) n° 745/2009 por el que se fijan los derechos de importación aplicables en el sector de los cereales a partir del 16 de agosto de 2009	5
★ Reglamento (CE) n° 752/2009 de la Comisión, de 17 de agosto de 2009, por el que se inscribe una denominación en el Registro de Denominaciones de Origen Protegidas y de Indicaciones Geográficas Protegidas [Batata doce de Aljezur (IGP)]	8

DIRECTIVAS

★ Directiva 2009/108/CE de la Comisión, de 17 de agosto de 2009, por la que se modifica, a efectos de adaptarla al progreso técnico, 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 ⁽¹⁾	10
--	----

⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE

II Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación no es obligatoria

DECISIONES

Comisión

2009/616/CE:

- ★ **Decisión de la Comisión, de 17 de agosto de 2009, relativa a la no inclusión del aceite de petróleo CAS 92062-35-6 en el anexo I de la Directiva 91/414/CEE del Consejo y a la retirada de las autorizaciones de los productos fitosanitarios que contengan esa sustancia [notificada con el número C(2009) 6303] ⁽¹⁾.....** 26

2009/617/CE:

- ★ **Decisión de la Comisión, de 17 de agosto de 2009, relativa a la no inclusión del queroseno CAS 64742-54-7 en el anexo I de la Directiva 91/414/CEE del Consejo y a la retirada de las autorizaciones de los productos fitosanitarios que contengan esa sustancia [notificada con el número C(2009) 6305] ⁽¹⁾.....** 28

Corrección de errores

- ★ **Corrección de errores de la Decisión 2009/339/CE de la Comisión, de 16 de abril de 2009, por la que se modifica la Decisión 2007/589/CE en relación con la inclusión de directrices para el seguimiento y la notificación de emisiones y datos sobre las toneladas-kilómetro resultantes de las actividades de aviación (DO L 103 de 23.4.2009)** 30



⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE

I

(Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación es obligatoria)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO (CE) N° 749/2009 DE LA COMISIÓN

de 17 de agosto de 2009

por el que se establecen valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 1234/2007 del Consejo, de 22 de octubre de 2007, por el que se crea una organización común de mercados agrícolas y se establecen disposiciones específicas para determinados productos agrícolas (Reglamento único para las OCM) ⁽¹⁾,

Visto el Reglamento (CE) n° 1580/2007 de la Comisión, de 21 de diciembre de 2007, por el que se establecen disposiciones de aplicación de los Reglamentos (CE) n° 2200/96, (CE) n° 2201/96 y (CE) n° 1182/2007 del Consejo en el sector de las frutas y hortalizas ⁽²⁾, y, en particular, su artículo 138, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

El Reglamento (CE) n° 1580/2007 establece, en aplicación de los resultados de las negociaciones comerciales multilaterales de la Ronda Uruguay, los criterios para que la Comisión fije los valores de importación a tanto alzado de terceros países correspondientes a los productos y períodos que figuran en el anexo XV, parte A, de dicho Reglamento.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

En el anexo del presente Reglamento quedan fijados los valores de importación a tanto alzado a que se refiere el artículo 138 del Reglamento (CE) n° 1580/2007.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 18 de agosto de 2009.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 17 de agosto de 2009.

Por la Comisión

Jean-Luc DEMARTY

*Director General de Agricultura
y Desarrollo Rural*

⁽¹⁾ DO L 299 de 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ DO L 350 de 31.12.2007, p. 1.

ANEXO

Valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas

(EUR/100 kg)

Código NC	Código país tercero ⁽¹⁾	Valor global de importación
0702 00 00	MK	29,6
	XS	21,6
	ZZ	25,6
0707 00 05	MK	29,2
	TR	101,7
	ZZ	65,5
0709 90 70	TR	104,4
	ZZ	104,4
0805 50 10	AR	75,2
	UY	84,5
	ZA	58,0
	ZZ	72,6
0806 10 10	EG	152,2
	IL	133,8
	MA	141,6
	TR	138,1
	US	170,2
	ZA	147,9
	ZZ	147,3
0808 10 80	AR	112,7
	BR	63,2
	CL	83,6
	NZ	83,8
	US	87,1
	ZA	77,1
	ZZ	84,6
0808 20 50	AR	104,5
	CN	60,2
	TR	135,4
	ZA	92,6
	ZZ	98,2
0809 30	TR	129,0
	ZZ	129,0
0809 40 05	IL	107,7
	ZZ	107,7

⁽¹⁾ Nomenclatura de países fijada por el Reglamento (CE) n° 1833/2006 de la Comisión (DO L 354 de 14.12.2006, p. 19). El código «ZZ» significa «otros orígenes».

REGLAMENTO (CE) N° 750/2009 DE LA COMISIÓN**de 17 de agosto de 2009****por el que se modifican los precios representativos y los importes de los derechos adicionales de importación de determinados productos del sector del azúcar fijados por el Reglamento (CE) n° 945/2008 para la campaña 2008/2009**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 1234/2007 del Consejo, de 22 de octubre de 2007, por el que se crea una organización común de mercados agrícolas y se establecen disposiciones específicas para determinados productos agrícolas (Reglamento único para las OCM) ⁽¹⁾,Visto el Reglamento (CE) n° 951/2006 de la Comisión, de 30 de junio de 2006, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n° 318/2006 del Consejo en lo que respecta a los intercambios comerciales con terceros países en el sector del azúcar ⁽²⁾, y, en particular, su artículo 36, apartado 2, párrafo segundo, segunda frase.

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 945/2008 de la Comisión ⁽³⁾ establece los importes de los precios representativos y de los derechos adicionales aplicables a la importación de azúcar blanco, azúcar en bruto y determinados jarabes en la

campaña 2008/2009. Estos precios y derechos han sido modificados un último lugar por el Reglamento (CE) n° 746/2009 de la Comisión ⁽⁴⁾.

- (2) Los datos de que dispone actualmente la Comisión inducen a modificar dichos importes de conformidad con las normas de aplicación establecidas en el Reglamento (CE) n° 951/2006,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Los precios representativos y los derechos de importación adicionales aplicables a los productos mencionados en el artículo 36 del Reglamento (CE) n° 951/2006, fijados por el Reglamento (CE) n° 945/2008 para la campaña 2008/2009, quedan modificados y figuran en el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 18 de agosto de 2009.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 17 de agosto de 2009.

Por la Comisión

Jean-Luc DEMARTY

*Director General de Agricultura
y Desarrollo Rural*

⁽¹⁾ DO L 299 de 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ DO L 178 de 1.7.2006, p. 24.

⁽³⁾ DO L 258 de 26.9.2008, p. 56.

⁽⁴⁾ DO L 212 de 15.8.2009, p. 8.

ANEXO

Importes modificados de los precios representativos y los derechos de importación adicionales del azúcar blanco, el azúcar en bruto y los productos del código NC 1702 90 95 aplicables a partir del 18 de agosto de 2009

(EUR)

Código NC	Importe del precio representativo por 100 kg netos de producto	Importe del derecho adicional por 100 kg netos de producto
1701 11 10 ⁽¹⁾	37,14	0,14
1701 11 90 ⁽¹⁾	37,14	3,76
1701 12 10 ⁽¹⁾	37,14	0,01
1701 12 90 ⁽¹⁾	37,14	3,47
1701 91 00 ⁽²⁾	38,65	5,91
1701 99 10 ⁽²⁾	38,65	2,74
1701 99 90 ⁽²⁾	38,65	2,74
1702 90 95 ⁽³⁾	0,39	0,29

⁽¹⁾ Importe fijado para la calidad tipo que se define en el anexo IV, punto III, del Reglamento (CE) n° 1234/2007.

⁽²⁾ Importe fijado para la calidad tipo que se define en el anexo IV, punto II, del Reglamento (CE) n° 1234/2007.

⁽³⁾ Importe fijado por cada 1 % de contenido en sacarosa.

REGLAMENTO (CE) N° 751/2009 DE LA COMISIÓN**de 17 de agosto de 2009****que modifica el Reglamento (CE) n° 745/2009 por el que se fijan los derechos de importación aplicables en el sector de los cereales a partir del 16 de agosto de 2009**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 1234/2007 del Consejo, de 22 de octubre de 2007, por el que se crea una organización común de mercados agrícolas y se establecen disposiciones específicas para determinados productos agrícolas (Reglamento único para las OCM) ⁽¹⁾,Visto el Reglamento (CE) n° 1249/96 de la Comisión, de 28 de junio de 1996, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) n° 1766/92 del Consejo en lo que concierne a los derechos de importación en el sector de los cereales ⁽²⁾, y, en particular, su artículo 2, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 745/2009 de la Comisión ⁽³⁾ fija los derechos de importación aplicables en el sector de los cereales a partir del 16 de agosto de 2009.

- (2) Como se ha producido una desviación de 5 EUR por tonelada entre la media de los derechos de importación calculada y el derecho fijado, debe procederse al ajuste correspondiente de los derechos de importación fijados por el Reglamento (CE) n° 745/2009.

- (3) Procede pues modificar el Reglamento (CE) n° 745/2009.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Se sustituyen los anexos I y II del Reglamento (CE) n° 745/2009 por el texto del anexo del presente Reglamento.

*Artículo 2*El presente Reglamento entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Se aplicará desde el 18 de agosto de 2009.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 17 de agosto de 2009.

Por la Comisión

Jean-Luc DEMARTY

*Director General de Agricultura
y Desarrollo Rural*

⁽¹⁾ DO L 299 de 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ DO L 161 de 29.6.1996, p. 125.

⁽³⁾ DO L 212 de 15.8.2009, p. 5.

ANEXO I

Derechos de importación de los productos contemplados en el artículo 136, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1234/2007 aplicables a partir del 18 de agosto de 2009

Código NC	Designación de la mercancía	Derecho de importación ⁽¹⁾ (EUR/t)
1001 10 00	TRIGO duro de calidad alta	0,00
	de calidad media	0,00
	de calidad baja	12,83
1001 90 91	TRIGO blando para siembra	0,00
ex 1001 90 99	TRIGO blando de calidad alta que no sea para siembra	0,00
1002 00 00	CENTENO	78,15
1005 10 90	MAÍZ para siembra que no sea híbrido	32,13
1005 90 00	MAÍZ que no sea para siembra ⁽²⁾	32,13
1007 00 90	SORGO para grano que no sea híbrido para siembra	83,14

⁽¹⁾ Los importadores de las mercancías que lleguen a la Comunidad por el Océano Atlántico o vía el Canal de Suez en aplicación del artículo 2, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 1249/96 podrán acogerse a las siguientes reducciones de los derechos:

- 3 EUR/t, si el puerto de descarga se encuentra en el Mediterráneo,
- 2 EUR/t, si el puerto de descarga se encuentra en Dinamarca, Estonia, Irlanda, Letonia, Lituania, Polonia, Finlandia, Suecia o el Reino Unido o en la costa atlántica de la Península Ibérica.

⁽²⁾ Los importadores que reúnan las condiciones establecidas en el artículo 2, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 1249/96 podrán acogerse a una reducción a tanto alzado de 24 EUR/t.

ANEXO II

Datos para el cálculo de los derechos fijados en el anexo I

14.8.2009

- 1) Valores medios correspondientes al período de referencia previsto en el artículo 2, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 1249/96:

(EUR/t)

	Trigo blando ⁽¹⁾	Maíz	Trigo duro, calidad alta	Trigo duro, calidad medi ⁽²⁾	Trigo duro, calidad baja ⁽³⁾	Centeno
Bolsa	Minnéapolis	Chicago	—	—	—	—
Cotización	164,94	92,62	—	—	—	—
Precio fob EE.UU.	—	—	156,53	146,53	126,53	61,21
Prima Golfo	—	17,50	—	—	—	—
Prima Grandes Lagos	6,28	—	—	—	—	—

⁽¹⁾ Prima positiva de un importe de 14 EUR/t incorporada [artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 1249/96].

⁽²⁾ Prima negativa de un importe de 10 EUR/t [artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 1249/96].

⁽³⁾ Prima negativa de un importe de 30 EUR/t [artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 1249/96].

- 2) Valores medios correspondientes al período de referencia previsto en el artículo 2, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 1249/96:

Fletes/gastos: Golfo de México–Rotterdam: 18,19 EUR/t

Fletes/gastos: Grandes Lagos–Rotterdam: 17,66 EUR/t

REGLAMENTO (CE) N° 752/2009 DE LA COMISIÓN**de 17 de agosto de 2009****por el que se inscribe una denominación en el Registro de Denominaciones de Origen Protegidas y de Indicaciones Geográficas Protegidas [Batata doce de Aljezur (IGP)]**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 510/2006 del Consejo, de 20 de marzo de 2006, sobre la protección de las indicaciones geográficas y de las denominaciones de origen de los productos agrícolas y alimenticios ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 7, apartado 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el artículo 6, apartado 2, párrafo primero, del Reglamento (CE) n° 510/2006 y en aplicación del artículo 17, apartado 2, de dicho Reglamento, la solicitud de registro de la denominación «Batata doce de Aljezur» presentada por Portugal ha sido publicada en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ⁽²⁾.

- (2) Al no haberse notificado a la Comisión ninguna declaración de oposición de conformidad con el artículo 7 del Reglamento (CE) n° 510/2006, procede registrar la denominación citada.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Queda registrada la denominación que figura en el anexo del presente Reglamento.

*Artículo 2*El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 17 de agosto de 2009.

*Por la Comisión*Mariann FISCHER BOEL
Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 93 de 31.3.2006, p. 12.

⁽²⁾ DO C 324 de 19.12.2008, p. 31.

ANEXO

Productos agrícolas destinados al consumo humano enumerados en el anexo I del Tratado:

Clase 1.6. Frutas, hortalizas y cereales frescos o transformados

PORTUGAL

Batata doce de Aljezur (IGP)

DIRECTIVAS

DIRECTIVA 2009/108/CE DE LA COMISIÓN

de 17 de agosto de 2009

por la que se modifica, a efectos de adaptarla al progreso técnico, 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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

(5) Las medidas previstas en la presente Directiva se ajustan al dictamen del Comité de adaptación al progreso técnico.

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Vista la Directiva 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas y por la que se deroga la Directiva 92/61/CEE del Consejo ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 17,

Artículo 1

La Directiva 97/24/CE queda modificada como sigue:

Considerando lo siguiente:

- 1) El anexo II del capítulo 5 de la Directiva 97/24/CE queda modificado con arreglo a lo dispuesto en el anexo I de la presente Directiva.
- 2) El anexo III del capítulo 9 de la Directiva 97/24/CE queda modificado con arreglo a lo dispuesto en el anexo II de la presente Directiva.
- 3) El anexo IV del capítulo 9 de la Directiva 97/24/CE queda modificado con arreglo a lo dispuesto en el anexo III de la presente Directiva.

(1) La Directiva 97/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1997, relativa a determinados elementos y características de los vehículos de motor de dos o tres ruedas ⁽²⁾, es una de las directivas específicas dentro del procedimiento de homologación CE de tipo de los vehículos de motor de dos o tres ruedas establecido en la Directiva 2002/24/CE.

Artículo 2

(2) A fin de tener en cuenta el comportamiento específico de los vehículos híbridos, debe adaptarse el procedimiento de ensayo destinado a la homologación de tipo que se emplea para medir los gases contaminantes de los vehículos de dos y tres ruedas. A tal fin, procede adoptar un procedimiento similar al empleado en el Reglamento nº 83 de la CEPE, relativo a la emisión de contaminantes según las necesidades del motor en materia de combustible.

1. Con efecto a partir del 1 de mayo de 2010, los Estados miembros no podrán denegar la concesión de la homologación CE de tipo ni prohibir la matriculación, venta o puesta en servicio de vehículos de dos o tres ruedas que cumplen la Directiva 97/24/CE, modificada por la presente Directiva, alegando motivos relacionados con medidas contra la contaminación atmosférica o las emisiones de ruido.

(3) A fin de garantizar que los vehículos híbridos cumplen los límites de emisión de ruido establecidos en la Directiva 97/24/CE en todos sus modos de funcionamiento, también es necesario adaptar el procedimiento de ensayo destinado a la homologación de tipo que se utiliza para medir el ruido establecido en la Directiva 97/24/CE.

2. Con efecto a partir del 1 de mayo de 2010, los Estados miembros denegarán la concesión de la homologación CE de tipo de vehículos de motor de dos o tres ruedas nuevos que no cumplan la Directiva 97/24/CE, modificada por la presente Directiva, alegando motivos relacionados con medidas contra la contaminación atmosférica o las emisiones de ruido.

(4) Procede, por tanto, modificar la Directiva 97/24/CE en consecuencia.

Artículo 3

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 30 de abril de 2010. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

⁽¹⁾ DO L 124 de 9.5.2002, p. 1.

⁽²⁾ DO L 226 de 18.8.1997, p. 1.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas 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.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 4

La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 5

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 17 de agosto de 2009.

Por la Comisión

Günter VERHEUGEN

Vicepresidente

ANEXO I

MODIFICACIÓN DEL ANEXO II DEL CAPÍTULO 5 DE LA DIRECTIVA 97/24/CE

El anexo II del capítulo 5 de la Directiva 97/24/CE queda modificado como sigue:

1) Se añade el punto 1.10 siguiente:

«1.10. “vehículo eléctrico híbrido (VEH)”, una motocicleta, un vehículo de tres ruedas o un cuatriciclo que, para su propulsión mecánica, toma la energía de las dos fuentes de energía acumulada (instaladas en el vehículo) siguientes:

- a) un combustible fungible;
- b) un dispositivo de acumulación de energía eléctrica.»

2) Se inserta el punto 2.2.1.3 siguiente:

«2.2.1.3. En el caso de los vehículos eléctricos híbridos, el apéndice 3 será de aplicación.»

3) Se añade el siguiente apéndice 3:

«Apéndice 3

Procedimiento de ensayo de emisiones para motocicletas, vehículos de tres ruedas y cuatriciclos eléctricos híbridos

1. ÁMBITO DE APLICACIÓN

En el presente anexo se establecen las disposiciones específicas relativas a la homologación de tipo de los vehículos eléctricos híbridos.

2. CATEGORÍAS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS HÍBRIDOS

Carga del vehículo	Vehículos que se cargan desde fuera ⁽¹⁾ (OVC)		Vehículos que no se cargan desde fuera ⁽²⁾ (NOVC)	
	Sin	Con	Sin	Con
Conmutador del modo de funcionamiento				

⁽¹⁾ También denominados “vehículos que se cargan desde el exterior”.

⁽²⁾ También denominados “vehículos que no se cargan desde el exterior”.

3. MÉTODOS DE ENSAYO DEL TIPO I

En el caso del ensayo del tipo I, las motocicletas o los vehículos de tres ruedas eléctricos híbridos se someterán a ensayo con arreglo al procedimiento aplicable (apéndices 1 o 1a), conforme a lo prescrito en el punto 2.2.1.1.5 del anexo II. Para cada condición de ensayo, el resultado del ensayo de emisiones respetará los límites previstos en el punto 2.2.1.1.5 del anexo II.

3.1. **Vehículos eléctricos híbridos que se cargan desde el exterior sin conmutador del modo de funcionamiento**

3.1.1. Se realizarán dos ensayos en las condiciones siguientes:

Condición A: el ensayo se realizará con un dispositivo de acumulación de energía eléctrica completamente cargado.

Condición B: el ensayo se realizará con un dispositivo de acumulación de energía eléctrica con el estado de carga al mínimo (máxima descarga de capacidad).

En el subapéndice 3 figura el estado de carga (SOC) del dispositivo de acumulación de energía eléctrica durante las diferentes etapas del ensayo del tipo I.

3.1.2. Condición A

3.1.2.1. El procedimiento deberá comenzar con la descarga durante la conducción del vehículo:

- a) a una velocidad constante de 50 km/h hasta que se ponga en marcha el motor térmico del vehículo eléctrico híbrido, o
- b) si el vehículo no puede alcanzar una velocidad constante de 50 km/h sin que se ponga en marcha el motor térmico, se reducirá la velocidad hasta que el vehículo pueda funcionar a una velocidad inferior constante en la que el motor térmico no se ponga en marcha durante un tiempo o distancia establecidos (por el servicio técnico y el fabricante), o

c) de acuerdo con las recomendaciones del fabricante.

El motor térmico se detendrá a los 10 segundos de haberse puesto en marcha automáticamente.

3.1.2.2. Acondicionamiento del vehículo

3.1.2.2.1. Antes del ensayo, se mantendrá el vehículo en una sala en la que la temperatura permanezca relativamente constante entre 293 K y 303 K (20 °C y 30 °C). Este acondicionamiento se llevará a cabo durante al menos 6 horas y continuará hasta que la temperatura del aceite del motor y la del refrigerante, en su caso, estén a ± 2 K de la temperatura de la sala, y el dispositivo de acumulación de energía eléctrica esté completamente cargado como resultado del proceso de carga mencionado en el punto 3.1.2.2.2.

3.1.2.2.2. Durante la estabilización, se recargará el dispositivo de acumulación de energía eléctrica mediante el procedimiento ordinario de recarga nocturna descrito en el punto 4.1.2 del subapéndice 2.

3.1.2.3. Procedimiento de ensayo

3.1.2.3.1. El vehículo se pondrá en marcha con los medios facilitados al conductor para su uso habitual. El primer ciclo empieza en el momento en que se inicia el procedimiento de arranque del vehículo.

3.1.2.3.2. Podrán utilizarse los procedimientos de ensayo definidos tanto en el punto 3.1.2.3.2.1 como en el punto 3.1.2.3.2.2.

3.1.2.3.2.1. El muestreo comenzará antes o en el momento del inicio del procedimiento de arranque del vehículo y finalizará según se expone en el procedimiento de ensayo aplicable (apéndices 1 o 1a) (final del muestreo).

3.1.2.3.2.2. El muestreo comenzará antes o en el momento del inicio del procedimiento de arranque del vehículo y continuará un número de ciclos de ensayo repetidos. Finalizará en el momento en que concluye el período final de ralentí en el que el dispositivo de acumulación de energía eléctrica haya alcanzado el estado de carga al mínimo según el criterio definido más adelante (final del muestreo).

El balance eléctrico Q [Ah], medido mediante el procedimiento que se contempla en el subapéndice 1, se utilizará para determinar cuándo se ha alcanzado el estado de carga al mínimo del dispositivo de acumulación de energía eléctrica.

Se considerará que el dispositivo de acumulación de energía eléctrica ha alcanzado el estado de carga al mínimo en el ciclo N si el balance eléctrico durante el ciclo de ensayo N + 1 no supera un 3 % de descarga, expresado como porcentaje de la capacidad nominal del dispositivo de acumulación de energía eléctrica (en Ah) en su estado máximo de carga.

A petición del fabricante, podrán realizarse ciclos de ensayo adicionales y sus resultados podrán incluirse en los cálculos descritos en los puntos 3.1.2.3.5 y 3.1.2.3.6, siempre que el balance eléctrico de cada ciclo de ensayo adicional registre una descarga menor del dispositivo de acumulación de energía eléctrica que en el ciclo anterior.

Entre cada ciclo se permitirá un período de parada caliente de un máximo de 10 minutos.

3.1.2.3.3. El vehículo se conducirá con arreglo al procedimiento de ensayo aplicable (apéndices 1 o 1a).

3.1.2.3.4. Los gases de escape se analizarán con arreglo al procedimiento de ensayo aplicable (apéndices 1 o 1a).

3.1.2.3.5. Los resultados del ciclo combinado respecto a la condición A se registrarán en m1. En caso de que el ensayo se realice conforme al punto 3.1.2.3.2.1, m1 es sencillamente los resultados en gramos del único ciclo realizado. En caso de que el ensayo se realice conforme al punto 3.1.2.3.2.2, m1 es la suma en gramos de los resultados de los N ciclos realizados.

$$m1 = \sum_{i=1}^N m_i$$

3.1.2.3.6. Se calculará el promedio de la emisión másica de cada contaminante en g/km en la condición A (M1),

$$M1 = m1/Densayo1$$

siendo Densayo1 las distancias efectivas recorridas en el ensayo realizado en el marco de la condición A.

3.1.3. Condición B

3.1.3.1. Acondicionamiento del vehículo

- 3.1.3.1.1. Se descargará el dispositivo de acumulación de energía eléctrica del vehículo con arreglo al punto 3.1.2.1.
- 3.1.3.1.2. Antes del ensayo, se mantendrá el vehículo en una sala en la que la temperatura permanezca relativamente constante entre 293 K y 303 K (20 °C y 30 °C). Este acondicionamiento durará 6 horas como mínimo y proseguirá hasta que la temperatura del aceite del motor y la del líquido de refrigeración, en su caso, estén a ± 2 K de la temperatura de la sala.
- 3.1.3.2. Procedimiento de ensayo
- 3.1.3.2.1. El vehículo se pondrá en marcha con los medios facilitados al conductor para su uso habitual. El primer ciclo empieza en el momento en que se inicia el procedimiento de arranque del vehículo.
- 3.1.3.2.2. El muestreo comenzará antes o en el momento del inicio del procedimiento de arranque del vehículo y finalizará según se expone en el procedimiento de ensayo aplicable (apéndices 1 o 1a) (final del muestreo).
- 3.1.3.2.3. El vehículo se conducirá con arreglo al procedimiento de ensayo aplicable (apéndices 1 o 1a).
- 3.1.3.2.4. Los gases de escape se analizarán con arreglo al procedimiento de ensayo aplicable (apéndices 1 o 1a).
- 3.1.3.2.5. Los resultados del ciclo combinado respecto a la condición B se registrarán en m_2 .
- 3.1.3.2.6. Se calculará el promedio de la emisión de cada contaminante en g/km en la condición B (M_2)

$$M_2 = m_2 / \text{Densayo}_2$$

siendo Densayo_2 las distancias efectivas recorridas en el ensayo realizado en el marco de la condición B.

- 3.1.4. Resultados del ensayo
- 3.1.4.1. En caso de que el ensayo se realice conforme al punto 3.1.2.3.2.1, los valores ponderados se calcularán como a continuación se indica:

$$M = (D_e \cdot M_1 + D_{av} \cdot M_2) / (D_e + D_{av})$$

donde:

M = emisión másica del contaminante en g/km;

M_1 = promedio de la emisión másica del contaminante en g/km con un dispositivo de acumulación de energía eléctrica completamente cargado;

M_2 = promedio de la emisión másica del contaminante en g/km con un dispositivo de acumulación de energía eléctrica con el estado de carga al mínimo (máxima descarga de capacidad);

D_e = autonomía eléctrica del vehículo con arreglo al procedimiento descrito en el subapéndice 2;

D_{av} = distancia media supuesta del vehículo utilizado en la condición B en el período entre dos recargas del dispositivo de acumulación de energía:

— 4 km en el caso de una motocicleta de la categoría 1 (cilindrada < 150 cc),

— 6 km en el caso de una motocicleta de la categoría 2 (cilindrada ≥ 150 cc, $V_{\text{máx}} < 130$ km/h),

— 10 km en el caso de una motocicleta de la categoría 3 (cilindrada ≥ 150 cc, $V_{\text{máx}} > 130$ km/h).

- 3.1.4.2. En caso de que el ensayo se realice conforme al punto 3.1.2.3.2.2, los valores ponderados se calcularán como se indica a continuación:

$$M = (D_{ovc} \cdot M_1 + D_{av} \cdot M_2) / (D_{ovc} + D_{av})$$

donde:

M = emisión másica de contaminante en g/km;

- M1 = promedio de la emisión másica de contaminante en g/km con un dispositivo de acumulación de energía eléctrica completamente cargado;
- M2 = promedio de la emisión másica de contaminante en g/km con un dispositivo de acumulación de energía eléctrica con el estado de carga al mínimo (máxima descarga de capacidad);
- Dovc = autonomía OVC con arreglo al procedimiento descrito en el subapéndice 2;
- Dav = distancia media supuesta del vehículo utilizado en la condición B en el período entre dos recargas del dispositivo de acumulación de energía:
- 4 km en el caso de una motocicleta de la categoría 1 (cilindrada < 150 cc);
 - 6 km en el caso de una motocicleta de la categoría 2 (cilindrada ≥ 150 cc, V_{máx} < 130 km/h);
 - 10 km en el caso de una motocicleta de la categoría 3 (cilindrada ≥ 150 cc, V_{máx} > 130 km/h).

3.2. Vehículos eléctricos híbridos que se cargan desde el exterior con conmutador del modo de funcionamiento

3.2.1. Se realizarán dos ensayos en las condiciones siguientes:

3.2.1.1. Condición A: el ensayo se realizará con un dispositivo de acumulación de energía eléctrica completamente cargado.

3.2.1.2. Condición B: el ensayo se realizará con un dispositivo de acumulación de energía eléctrica con el estado de carga al mínimo (máxima descarga de capacidad).

3.2.1.3. La posición del conmutador del modo de funcionamiento se establecerá de acuerdo con el cuadro siguiente:

Modos de funcionamiento disponibles	— Eléctrico puro — Híbrido ⁽¹⁾	— Térmico puro — Híbrido ⁽¹⁾	— Eléctrico puro — Térmico puro — Híbrido ⁽¹⁾	— Modo híbrido n ... — Modo híbrido m
Posición del conmutador del modo de funcionamiento en la condición A (carga máxima)	Híbrido ⁽¹⁾	Híbrido ⁽¹⁾	Híbrido ⁽¹⁾	Modo híbrido fundamentalmente eléctrico ⁽²⁾
Posición del conmutador del modo de funcionamiento en la condición B (carga mínima)	Híbrido ⁽¹⁾	Combustible	Combustible	Modo híbrido fundamentalmente térmico ⁽³⁾

⁽¹⁾ En el caso de disponerse de más de un modo híbrido, se utilizará el procedimiento de la última columna de la derecha.

⁽²⁾ Modo híbrido fundamentalmente eléctrico:

Cuando se realiza un ensayo con arreglo a la condición A, el modo híbrido con el mayor consumo demostrable de electricidad de todos los modos híbridos seleccionables se establece a partir de la información facilitada por el fabricante y de acuerdo con el servicio técnico.

⁽³⁾ Modo híbrido fundamentalmente térmico:

Cuando se realiza un ensayo con arreglo a la condición B, el modo híbrido con el mayor consumo demostrable de combustible de todos los modos híbridos seleccionables se establece a partir de la información facilitada por el fabricante y de acuerdo con el servicio técnico.

3.2.2. Condición A

3.2.2.1. Cuando la autonomía eléctrica pura del vehículo sea superior a un ciclo completo, a petición del fabricante podrá realizarse el ensayo del tipo I en modo eléctrico puro, previo acuerdo del servicio técnico. En este caso, el valor de m1 en el punto 3.2.2.4.5 equivaldrá a 0.

3.2.2.2. El procedimiento deberá comenzar con la descarga del dispositivo de acumulación de energía eléctrica del vehículo.

3.2.2.2.1. Si el vehículo dispone de un modo eléctrico puro, se descargará el dispositivo de acumulación de energía eléctrica conduciendo el vehículo con el conmutador en la posición de modo eléctrico puro (en la pista de ensayo, en un banco dinamométrico, etc.) a una velocidad constante correspondiente al 70 % ± 5 % de la velocidad máxima indicada por el fabricante. La descarga se interrumpirá en cualquiera de las situaciones siguientes:

- a) cuando el vehículo no pueda circular al 65 % de la velocidad máxima;
- b) cuando el equipo estándar a bordo indique al conductor que detenga el vehículo;
- c) después de recorrer una distancia de 100 km.

3.2.2.2.2. Cuando el vehículo no disponga de un modo eléctrico puro, se descargará el dispositivo de acumulación de energía eléctrica conduciendo el vehículo:

- a) a una velocidad constante de 50 km/h o a la velocidad máxima del vehículo en el modo eléctrico puro hasta que se ponga en marcha el motor térmico del vehículo eléctrico híbrido, o
- b) si el vehículo no puede alcanzar una velocidad constante de 50 km/h sin que se ponga en marcha el motor térmico, se reducirá la velocidad hasta que el vehículo pueda funcionar a una velocidad constante inferior en la que el motor térmico no se ponga en marcha durante un tiempo o distancia establecidos (por el servicio técnico y el fabricante), o
- c) de acuerdo con las recomendaciones del fabricante.

El motor térmico se detendrá a los 10 segundos de haberse puesto en marcha automáticamente.

3.2.2.3. Acondicionamiento del vehículo

3.2.2.3.1. Antes del ensayo, se mantendrá el vehículo en una sala en la que la temperatura permanezca relativamente constante entre 293 K y 303 K (20 °C y 30 °C). Este acondicionamiento se llevará a cabo durante al menos 6 horas y continuará hasta que la temperatura del aceite del motor y la del refrigerante, en su caso, estén a ± 2 K de la temperatura de la sala, y el dispositivo de acumulación de energía eléctrica esté completamente cargado como resultado del proceso de carga descrito en el punto 3.2.2.3.2.

3.2.2.3.2. Durante la estabilización, se recargará el dispositivo de acumulación de energía eléctrica mediante el procedimiento ordinario de recarga nocturna contemplado en el punto 4.1.2 del subapéndice 2.

3.2.2.4. Procedimiento de ensayo

3.2.2.4.1. El vehículo se pondrá en marcha con los medios facilitados al conductor para su uso habitual. El primer ciclo empieza en el momento en que se inicia el procedimiento de arranque del vehículo.

3.2.2.4.2. Podrán utilizarse los procedimientos de ensayo definidos tanto en el punto 3.2.2.4.2.1 como en el punto 3.2.2.4.2.2.

3.2.2.4.2.1. El muestreo comenzará antes o en el momento del inicio del procedimiento de arranque del vehículo y finalizará según se expone en el procedimiento de ensayo aplicable (apéndices 1 o 1a) (final del muestreo).

3.2.2.4.2.2. El muestreo comenzará antes o en el momento del inicio del procedimiento de arranque del vehículo y continuará un número de ciclos de ensayo repetidos. Finalizará en el momento en que concluye el período final de ralentí en el que el dispositivo de acumulación de energía eléctrica haya alcanzado el estado de carga al mínimo según el criterio definido más adelante (final del muestreo).

El balance eléctrico Q [Ah], medido mediante el procedimiento que se contempla en el subapéndice 1 del presente apéndice, se utilizará para determinar cuándo se ha alcanzado el estado de carga al mínimo del dispositivo de acumulación de energía eléctrica.

Se considerará que el dispositivo de acumulación de energía eléctrica ha alcanzado el estado de carga al mínimo en el ciclo N si el balance eléctrico durante el ciclo de ensayo N + 1 no supera un 3 % de descarga, expresado como porcentaje de la capacidad nominal del dispositivo de acumulación de energía eléctrica (en Ah) en su estado máximo de carga.

A petición del fabricante, podrán realizarse ciclos de ensayo adicionales y sus resultados podrán incluirse en los cálculos descritos en los puntos 3.2.2.4.5 y 3.2.2.4.6, siempre que el balance eléctrico de cada ciclo de ensayo adicional registre una descarga menor del dispositivo de acumulación de energía eléctrica que en el ciclo anterior.

Entre cada ciclo se permitirá un período de parada caliente de un máximo de 10 minutos.

- 3.2.2.4.3. El vehículo se conducirá con arreglo al procedimiento de ensayo aplicable (apéndices 1 o 1a).
- 3.2.2.4.4. Los gases de escape se analizarán con arreglo al procedimiento de ensayo aplicable (apéndices 1 o 1a).
- 3.2.2.4.5. Los resultados del ciclo combinado respecto a la condición A se registrarán en $m1$. En caso de que el ensayo se realice conforme al punto 3.2.2.4.2.1, $m1$ es sencillamente los resultados en gramos del único ciclo realizado. En caso de que el ensayo se realice conforme al punto 3.2.2.4.2.2, $m1$ es la suma en gramos de los resultados de los N ciclos realizados.

$$m1 = \sum_{i=1}^N m_i$$

- 3.2.2.4.6. Se calculará el promedio de la emisión másica de cada contaminante en g/km en la condición A ($M1$),

$$M1 = m1/Densayo1$$

siendo $Densayo1$ las distancias efectivas recorridas en el ensayo realizado en el marco de la condición A.

3.2.3. Condición B

- 3.2.3.1. En caso de que el vehículo disponga de la posibilidad de trabajar en distintos modos híbridos (por ejemplo: deportivo, económico, urbano, extraurbano, etc.), el conmutador se pondrá de forma que el vehículo funcione en el modo híbrido fundamentalmente térmico (véase el punto 3.2.1.3 anterior, nota 3).

3.2.3.2. Acondicionamiento del vehículo

- 3.2.3.2.1. Se descargará el dispositivo de acumulación de energía eléctrica del vehículo con arreglo al punto 3.2.2.2.
- 3.2.3.2.2. Antes del ensayo, se mantendrá el vehículo en una sala en la que la temperatura permanezca relativamente constante entre 293 K y 303 K (20 °C y 30 °C). Este acondicionamiento durará 6 horas como mínimo y proseguirá hasta que la temperatura del aceite del motor y la del líquido de refrigeración, en su caso, estén a ± 2 K de la temperatura de la sala.

3.2.3.3. Procedimiento de ensayo

- 3.2.3.3.1. El vehículo se pondrá en marcha con los medios facilitados al conductor para su uso habitual. El primer ciclo empieza en el momento en que se inicia el procedimiento de arranque del vehículo.
- 3.2.3.3.2. El muestreo comenzará antes o en el momento del inicio del procedimiento de arranque del vehículo y finalizará según se expone en el procedimiento de ensayo aplicable (apéndices 1 o 1a) (final del muestreo).
- 3.2.3.3.3. El vehículo se conducirá con arreglo al procedimiento de ensayo aplicable (apéndices 1 o 1a).
- 3.2.3.3.4. Los gases de escape se analizarán con arreglo al procedimiento de ensayo aplicable (apéndices 1 o 1a).
- 3.2.3.3.5. Los resultados del ciclo combinado respecto a la condición B se registrarán en $m2$.
- 3.2.3.3.6. Se calculará el promedio de la emisión de cada contaminante en g/km en la condición B ($M2$)

$$M2 = m2/Densayo2$$

siendo $Densayo2$ las distancias efectivas recorridas en el ensayo realizado en el marco de la condición B.

3.2.4. Resultados del ensayo

- 3.2.4.1. En caso de que el ensayo se realice conforme al punto 3.2.2.4.2.1, los valores ponderados se calcularán de la siguiente manera:

$$M = (De \cdot M1 + Dav \cdot M2)/(De + Dav)$$

donde:

M = emisión másica del contaminante en g/km;

$M1$ = promedio de la emisión másica del contaminante en g/km con un dispositivo de acumulación de energía eléctrica completamente cargado;

M2 = promedio de la emisión másica del contaminante en g/km con un dispositivo de acumulación de energía eléctrica con el estado de carga al mínimo (máxima descarga de capacidad);

De = autonomía eléctrica del vehículo con arreglo al procedimiento descrito en el subapéndice 2;

Dav = distancia media supuesta del vehículo utilizado en la condición B en el período entre dos recargas del dispositivo de acumulación de energía eléctrica:

— 4 km en el caso de una motocicleta de la categoría 1 (cilindrada < 150 cc);

— 6 km en el caso de una motocicleta de la categoría 2 (cilindrada ≥ 150 cc, Vmáx < 130 km/h);

— 10 km en el caso de una motocicleta de la categoría 3 (cilindrada ≥ 150 cc, Vmáx > 130 km/h).

3.2.4.2. En caso de que el ensayo se realice conforme al punto 3.2.2.4.2.2, los valores ponderados se calcularán de la siguiente manera:

$$M = (Dovc \cdot M1 + Dav \cdot M2)/(Dovc + Dav)$$

donde:

M = emisión másica de contaminante en g/km;

M1 = promedio de la emisión másica de contaminante en g/km con un dispositivo de acumulación de energía eléctrica completamente cargado, calculado en el punto 3.1.2.3.6;

M2 = promedio de la emisión másica de contaminante en g/km con un dispositivo de acumulación de energía eléctrica con el estado de carga al mínimo (máxima descarga de capacidad), calculado en el punto 3.2.3.3.6;

Dovc = autonomía OVC con arreglo al procedimiento descrito en el subapéndice 2;

Dav = distancia media supuesta del vehículo utilizado en la condición B en el período entre dos recargas del dispositivo de acumulación de energía eléctrica:

— 4 km en el caso de una motocicleta de la categoría 1 (cilindrada < 150 cc);

— 6 km en el caso de una motocicleta de la categoría 2 (cilindrada ≥ 150 cc, Vmáx < 130 km/h);

— 10 km en el caso de una motocicleta de la categoría 3 (cilindrada ≥ 150 cc, Vmáx > 130 km/h).

3.3. Vehículos que no se cargan desde el exterior sin conmutador del modo de funcionamiento

3.3.1. Los vehículos eléctricos híbridos que no se cargan desde el exterior sin conmutador del modo de funcionamiento, en modo híbrido, se someterán a ensayo conforme a lo dispuesto en el anexo I del capítulo 5.

3.3.2. El vehículo se conducirá con arreglo al procedimiento de ensayo aplicable (apéndices 1 o 1a).

3.4. Vehículos que no se cargan desde el exterior con conmutador del modo de funcionamiento

3.4.1. Los vehículos eléctricos híbridos que no se cargan desde el exterior con conmutador del modo de funcionamiento, en modo híbrido, se someterán a ensayo conforme a lo dispuesto en el anexo I del capítulo 5. Cuando dispongan de varios modos, el ensayo se realizará en el modo que se establezca automáticamente tras girar la llave de contacto (modo normal). A partir de la información facilitada por el fabricante, el servicio técnico se asegurará de que se respetan los valores límite en todos los modos híbridos.

3.4.2. El vehículo se conducirá con arreglo al procedimiento de ensayo aplicable (apéndices 1 o 1a).

4. MÉTODOS DE ENSAYO DEL TIPO II

4.1. Los vehículos se conducirán con arreglo al procedimiento de ensayo descrito en el apéndice 2.

Subapéndice 1

Método de medición del balance eléctrico de la batería de los vehículos eléctricos híbridos que se cargan desde el exterior y de los que no se cargan desde el exterior

1. Objeto

1.1. Este apéndice tiene por objeto describir el método y los instrumentos que se requieren para la medición del balance eléctrico de los vehículos eléctricos híbridos que se cargan desde el exterior y de los que no se cargan desde el exterior.

2. Equipo e instrumentos de medición
- 2.1. En los ensayos descritos en los puntos 3.1 a 3.4, se medirá la tensión de la batería mediante un transductor de corriente de tipo pinza o de estructura cerrada. El transductor de corriente (es decir, el sensor de corriente sin equipo de adquisición de datos) deberá tener una precisión mínima del 0,5 % del valor medido o del 0,1 % del valor máximo de la escala.

No deberán utilizarse para este ensayo aparatos de diagnóstico del fabricante del equipo original.

- 2.1.1. El transductor de corriente se acoplará a uno de los cables conectados directamente a la batería. Para medir fácilmente la corriente de la batería con un equipo de medición externo, los fabricantes integrarán en el vehículo, si es posible, puntos de conexión seguros, adecuados y accesibles. Si esto no es factible, el fabricante deberá colaborar con el servicio técnico facilitando los medios para acoplar un transductor de corriente a los cables conectados a la batería como se ha descrito previamente.
- 2.1.2. Se recogerán las mediciones del transductor con una frecuencia de muestra mínima de 5 Hz. La corriente medida se integrará en un período de tiempo definido, que permita disponer de un valor medido de Q, expresado en amperios por hora (Ah).
- 2.1.3. Se medirá y recogerá la temperatura en el emplazamiento del sensor con la misma frecuencia de muestra que la corriente, de manera que pueda utilizarse este valor para una posible compensación de la desviación de los transductores de corriente y, en su caso, a fin de que el transductor de tensión pueda utilizarse para convertir los resultados del transductor de corriente.
- 2.2. Se facilitará al servicio técnico una lista de los instrumentos (fabricante, nº de modelo, nº de serie, etc.) que utiliza el fabricante para determinar cuándo se ha alcanzado el estado de carga al mínimo durante el procedimiento de ensayo definido en los puntos 3.1 y 3.2, y se indicará, en su caso, las fechas de las últimas calibraciones de dichos instrumentos.

3. Procedimiento de medición

- 3.1. La medición de la corriente de la batería comenzará al mismo tiempo que el ensayo y terminará inmediatamente después de que el vehículo haya recorrido el ciclo de conducción completo.

Subapéndice 2

Método de medición de la autonomía eléctrica de los vehículos impulsados por una cadena de tracción eléctrica híbrida y de la autonomía OVC de los vehículos impulsados por una cadena de tracción eléctrica híbrida

1. MEDICIÓN DE LA AUTONOMÍA ELÉCTRICA

El método de ensayo que se describe en el presente subapéndice permite la medición de la autonomía eléctrica, expresada en km, de los vehículos impulsados por una cadena de tracción eléctrica híbrida con carga desde fuera del vehículo.

2. PARÁMETROS, UNIDADES Y PRECISIÓN DE LAS MEDICIONES

Los parámetros, las unidades y la precisión de las mediciones serán los siguientes:

Parámetro	Unidad	Precisión	Resolución
Tiempo	s	+/- 0,1 s	0,1 s
Distancia	m	+/- 0,1 %	1 m
Temperatura	°C	+/- 1 °C	1 °C
Velocidad	km/h	+/- 1 %	0,2 km/h
Masa	kg	+/- 0,5 %	1 kg
Balance eléctrico	Ah	+/- 0,5 %	0,3 %

3. CONDICIONES DE ENSAYO

- 3.1. Estado del vehículo

- 3.1.1. Los neumáticos, cuando se encuentren a temperatura ambiente, deberán tener la presión especificada por el fabricante del vehículo.
- 3.1.2. La viscosidad de los lubricantes destinados a los elementos mecánicos móviles deberá ajustarse a las especificaciones establecidas por el fabricante del vehículo.
- 3.1.3. Los dispositivos de alumbrado y señalización luminosa y los dispositivos auxiliares deberán estar apagados, excepto los necesarios para el ensayo y funcionamiento diurno habitual del vehículo.
- 3.1.4. Todos los sistemas de almacenamiento de energía disponibles para fines distintos de la tracción deberán encontrarse cargados al nivel máximo especificado por el fabricante.
- 3.1.5. En caso de que las baterías se pongan en funcionamiento a una temperatura superior a la temperatura ambiente, el operador deberá aplicar el procedimiento recomendado por el fabricante del vehículo con objeto de mantener la temperatura de la batería dentro del rango ordinario de funcionamiento.

El representante del fabricante deberá estar en condiciones de certificar que el sistema de gestión térmica de la batería no se encuentra inutilizado ni funciona por debajo de su capacidad.

- 3.1.6. El vehículo deberá haber recorrido un mínimo de 300 km en los 7 días anteriores al ensayo con las baterías que están instaladas en el vehículo de ensayo.

3.2. Condiciones climáticas

Para los ensayos en el exterior, la temperatura ambiente se situará entre 5 °C y 32 °C. Los ensayos de interior se llevarán a cabo a una temperatura entre 20 °C y 30 °C.

4. MODO DE REALIZACIÓN DEL ENSAYO

El método de ensayo incluirá las fases siguientes:

- a) carga inicial de la batería;
- b) ejecución del ciclo y medición de la autonomía eléctrica.

En caso de que el vehículo deba desplazarse entre las distintas fases, se remolcará hasta la siguiente zona de ensayo (sin recarga de regeneración).

4.1. Carga inicial de la batería

La carga de la batería consta de las operaciones que figuran a continuación.

Nota: la "carga inicial de la batería" se refiere a la primera carga de la misma, cuando se recibe el vehículo.

En caso de que se realicen consecutivamente varios ensayos o mediciones combinados, la primera carga que se realice constituirá la "carga inicial de la batería" y las siguientes podrán efectuarse con arreglo al procedimiento de "recarga nocturna ordinaria" (descrito en el punto 4.1.2.1).

4.1.1. Descarga de la batería

- 4.1.1.1. En el caso de un vehículo eléctrico híbrido que se carga desde el exterior sin conmutador del modo de funcionamiento, el fabricante proporcionará los medios para realizar la medición con el vehículo funcionando en modo eléctrico puro. El procedimiento comenzará con la descarga del dispositivo de acumulación de energía eléctrica durante la conducción del vehículo:

- a) a una velocidad constante de 50 km/h hasta que se ponga en marcha el motor térmico del vehículo eléctrico híbrido;
- b) o, si el vehículo no puede alcanzar una velocidad constante de 50 km/h sin que se ponga en marcha el motor térmico, se reducirá la velocidad hasta que pueda funcionar a una velocidad inferior constante en la que el motor térmico no se ponga en marcha durante un tiempo o distancia establecidos (por el servicio técnico y el fabricante);
- c) o de acuerdo con las recomendaciones del fabricante.

El motor térmico se detendrá a los 10 segundos de haberse puesto en marcha automáticamente.

4.1.1.2. En el caso de los vehículos eléctricos híbridos que se cargan desde el exterior con conmutador del modo de funcionamiento:

4.1.1.2.1. Si el vehículo está equipado con un modo eléctrico puro, el procedimiento se iniciará con la descarga, durante la conducción, del dispositivo de acumulación de energía eléctrica con el conmutador en posición "eléctrico puro" a una velocidad constante del 70 % (\pm 5 %) de la velocidad máxima del vehículo durante 30 minutos. La descarga se interrumpirá en cualquiera de las situaciones siguientes:

- a) si el vehículo no puede circular al 65 % de la velocidad máxima durante 30 minutos, o
- b) cuando el equipo estándar a bordo indique al conductor que detenga el vehículo, o
- c) después de recorrer una distancia de 100 km.

4.1.1.2.2. Si el vehículo no dispone de un modo eléctrico puro, el fabricante proporcionará los medios para realizar la medición con el vehículo funcionando en dicho modo. El dispositivo de acumulación de energía eléctrica se descargará conduciendo el vehículo:

- a) a una velocidad constante de 50 km/h hasta que se ponga en marcha el motor térmico del vehículo eléctrico híbrido, o
- b) si el vehículo no puede alcanzar una velocidad constante de 50 km/h sin que se ponga en marcha el motor térmico, se reducirá la velocidad hasta que pueda funcionar a una velocidad inferior constante en la que el motor térmico no se ponga en marcha durante un tiempo o distancia establecidos (por el servicio técnico y el fabricante), o
- c) de acuerdo con las recomendaciones del fabricante.

El motor térmico se detendrá a los 10 segundos de haberse puesto en marcha automáticamente.

4.1.2. Recarga nocturna ordinaria

En el caso de un vehículo eléctrico híbrido que se carga desde el exterior, el dispositivo de acumulación de energía eléctrica se recargará siguiendo el procedimiento que figura a continuación.

4.1.2.1. Procedimiento ordinario de recarga nocturna

La recarga se realizará:

- a) con el cargador a bordo, si está instalado, o
- b) con un cargador externo recomendado por el fabricante, siguiendo el procedimiento ordinario de recarga;
- c) a una temperatura ambiente entre 20 °C y 30 °C.

Dicho procedimiento excluye todos los tipos de cargas especiales que podrían iniciarse manualmente o de forma automática; por ejemplo, las cargas de equalización o de mantenimiento. El fabricante declarará que, durante el ensayo, no se ha seguido un procedimiento de carga especial.

4.1.2.2. Fin del procedimiento de recarga

El fin del procedimiento de recarga consistirá en un período de recarga de 12 horas, salvo si el ordenador de a bordo indica claramente al conductor que el dispositivo de acumulación de energía eléctrica aún no está totalmente cargado.

En ese caso, período máximo = $3 \cdot$ capacidad declarada de la batería (Wh)/alimentación por la red eléctrica (W)

4.2. Ejecución del ciclo y medición de la autonomía

4.2.1. Determinar la autonomía eléctrica de un vehículo eléctrico híbrido

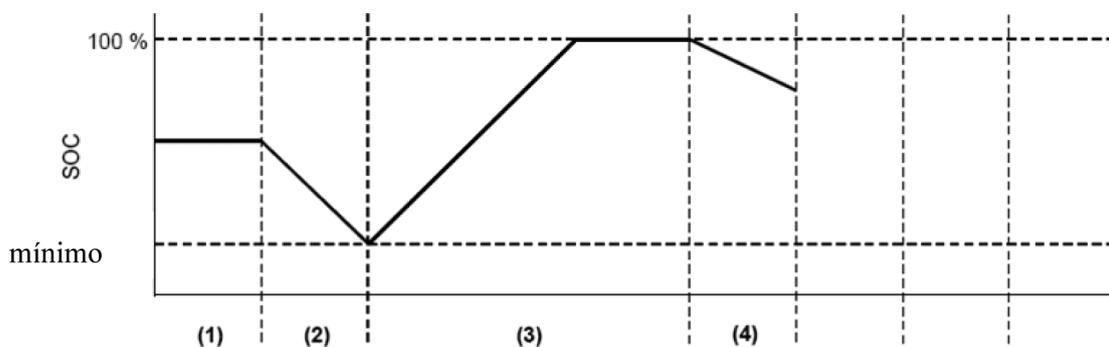
4.2.1.1. La secuencia del ensayo aplicable, descrita en el capítulo 5, anexo II, punto 2, y las disposiciones relativas al cambio de marchas, se llevarán a cabo en un banco dinamométrico regulado conforme al capítulo 5, anexo I, apéndice 1, hasta que se cumpla el criterio de conclusión del ensayo.

- 4.2.1.2. A una velocidad superior a 50 km/h, o a la velocidad máxima en modo eléctrico puro, especificada por el fabricante, cuando el vehículo no alcance la aceleración o la velocidad requerida del ciclo de ensayo, el puño del acelerador deberá mantenerse accionado a fondo hasta que se alcance nuevamente la curva de referencia.
- 4.2.1.3. Para medir la autonomía eléctrica, el criterio de conclusión del ensayo se cumple cuando el vehículo no pueda realizar la curva de referencia, hasta 50 km/h, o la velocidad máxima en modo eléctrico puro, especificada por el fabricante, o cuando el equipo estándar a bordo indique al conductor que detenga el vehículo, o cuando el sistema de acumulación de energía eléctrica haya alcanzado el estado de carga al mínimo. Entonces deberá reducirse la velocidad del vehículo a 5 km/h soltando el puño del acelerador y sin tocar el freno, para detenerlo a continuación con ayuda del freno.
- 4.2.1.4. Se permitirá realizar un máximo de tres interrupciones entre las secuencias de ensayo para satisfacer necesidades fisiológicas, durante un período máximo total de 15 minutos.
- 4.2.1.5. Al final, la medida De de la distancia recorrida en km utilizando exclusivamente el motor eléctrico constituirá la autonomía eléctrica del vehículo eléctrico híbrido. Se redondeará al número entero más próximo.
- Cuando el vehículo funcione tanto en modo eléctrico como híbrido durante el ensayo, los períodos de funcionamiento en modo eléctrico puro se determinarán midiendo la corriente a los inyectores o al encendido.
- 4.2.2. Determinar la autonomía OVC de un vehículo eléctrico híbrido
- 4.2.2.1. La secuencia del ensayo aplicable, definida en el capítulo 5, anexo II, punto 2, y las disposiciones relativas al cambio de marchas, se llevarán a cabo en un banco dinamométrico regulado conforme al capítulo 5, anexo II, apéndices 1 o 1a, hasta que se cumpla el criterio de conclusión del ensayo.
- 4.2.2.2. Para medir la autonomía OVC, el criterio de conclusión del ensayo se cumple cuando la batería haya alcanzado su estado de carga al mínimo conforme a los criterios del subapéndice 1. La conducción proseguirá hasta que se haya llegado al período final de ralentí.
- 4.2.2.3. Se permitirá realizar un máximo de tres interrupciones entre las secuencias de ensayo para satisfacer necesidades fisiológicas, durante un período máximo total de 15 minutos.
- 4.2.2.4. Al final, la distancia total recorrida en km, redondeada al número entero más cercano, constituirá la autonomía OVC (Dovc) del vehículo eléctrico híbrido.

Subapéndice 3

Perfil del estado de carga (SOC) del dispositivo de acumulación de energía eléctrica en el ensayo del tipo I de los vehículos eléctricos híbridos que se cargan desde el exterior

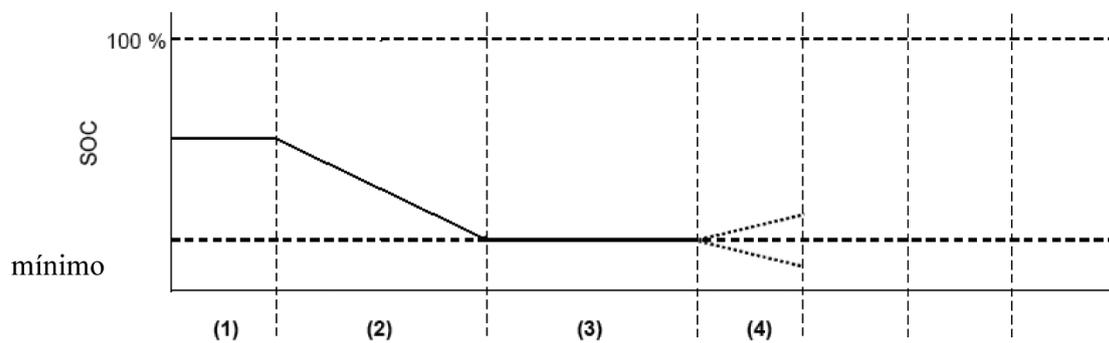
Condición A del ensayo del tipo I



Condición A:

- 1) estado de carga inicial del dispositivo de acumulación de energía eléctrica;
- 2) descarga según los puntos 3.1.2.1 y 3.2.2.2 del apéndice 3;
- 3) carga durante la estabilización con arreglo a los puntos 3.1.2.2.2 y 3.2.2.3.2 del apéndice 3;
- 4) ensayo conforme a los puntos 3.1.3.2 y 3.2.2.4 del apéndice 3.

Condición B del ensayo del tipo I



Condición B:

- 1) estado de carga inicial;
- 2) descarga según los puntos 3.1.3.1.1 y 3.2.3.2.1 del apéndice 3;
- 3) estabilización conforme a los puntos 3.1.3.1.2 y 3.2.3.2.2 del apéndice 3;
- 4) ensayo con arreglo a los puntos 3.1.3.2 y 3.2.3.3 del apéndice 3.».

ANEXO II

MODIFICACIÓN DEL ANEXO III DEL CAPÍTULO 9 DE LA DIRECTIVA 97/24/CE

El anexo III del capítulo 9 de la Directiva 97/24/CE queda modificado como sigue:

1) Se añade el punto 1.5 siguiente:

«1.5. “vehículo eléctrico híbrido (VEH)”, un vehículo que, para su propulsión mecánica, toma la energía de las dos fuentes de energía acumulada (instaladas en el vehículo) siguientes:

a) un combustible fungible;

b) un dispositivo de acumulación de energía eléctrica (por ejemplo, batería, condensador, volante de inercia/generador, etc.) ...».

2) Se inserta el punto 2.1.4.4 siguiente:

«2.1.4.4. En el caso de los vehículos híbridos, los ensayos se realizarán dos veces:

a) condición A: las baterías estarán en su estado máximo de carga; en el caso de disponerse de más de un modo híbrido, para el ensayo se utilizará el modo híbrido fundamentalmente eléctrico;

b) condición B: las baterías estarán en su estado mínimo de carga; en el caso de disponerse de más de un modo híbrido, para el ensayo se utilizará el modo híbrido fundamentalmente térmico.».

3) Se inserta el punto 2.1.5.5 siguiente:

«2.1.5.5. Si el valor medio de los cuatro resultados de la condición A y si el valor medio de los cuatro resultados de la condición B no superan el nivel máximo admisible para la categoría a la que pertenece el vehículo objeto del ensayo, se considerarán cumplidos los límites establecidos en el punto 2.1.1.

El valor medio más alto constituirá el resultado del ensayo.».

ANEXO III

MODIFICACIÓN DEL ANEXO IV DEL CAPÍTULO 9 DE LA DIRECTIVA 97/24/CE

El anexo IV del capítulo 9 de la Directiva 97/24/CE queda modificado como sigue:

1) Se añade el punto 1.5 siguiente:

«1.5. “vehículo eléctrico híbrido (VEH)”, un vehículo que, para su propulsión mecánica, toma la energía de las dos fuentes de energía acumulada (instaladas en el vehículo) siguientes:

a) un combustible fungible;

b) un dispositivo de acumulación de energía eléctrica (por ejemplo, batería, condensador, volante de inercia/generador, etc.) ...».

2) Se inserta el punto 2.2.4.5 siguiente:

«2.2.4.5. En el caso de los vehículos híbridos, los ensayos se realizarán dos veces:

a) condición A: Las baterías estarán en su estado máximo de carga; en el caso de disponerse de más de un modo híbrido, para el ensayo se utilizará el modo híbrido fundamentalmente eléctrico;

b) condición B: Las baterías estarán en su estado mínimo de carga; en el caso de disponerse de más de un modo híbrido, para el ensayo se utilizará el modo híbrido fundamentalmente térmico.».

3) Se inserta el punto 2.2.5.5 siguiente:

«2.2.5.5. Si el valor medio de los cuatro resultados de la condición A y si el valor medio de los cuatro resultados de la condición B no superan el nivel máximo admisible para la categoría a la que pertenece el vehículo objeto del ensayo, se considerarán cumplidos los límites establecidos en el punto 2.2.1.

El valor medio más alto constituirá el resultado del ensayo.».

II

(Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación no es obligatoria)

DECISIONES

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 17 de agosto de 2009

relativa a la no inclusión del aceite de petróleo CAS 92062-35-6 en el anexo I de la Directiva 91/414/CEE del Consejo y a la retirada de las autorizaciones de los productos fitosanitarios que contengan esa sustancia

[notificada con el número C(2009) 6303]

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2009/616/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista la Directiva 91/414/CEE del Consejo, de 15 de julio de 1991, relativa a la comercialización de productos fitosanitarios⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 8, apartado 2, párrafo cuarto,

Considerando lo siguiente:

- (1) En el artículo 8, apartado 2, de la Directiva 91/414/CEE se establece que un Estado miembro puede autorizar, durante un periodo de doce años a partir de la fecha de notificación de dicha Directiva, la comercialización de productos fitosanitarios que contengan sustancias activas no incluidas en el anexo I de la misma ya presentes en el mercado dos años después de dicha fecha de notificación, mientras se examinan progresivamente esas sustancias en el marco de un programa de trabajo.
- (2) Los Reglamentos (CE) n° 1112/2002⁽²⁾ y (CE) n° 2229/2004⁽³⁾ de la Comisión establecen las disposiciones de aplicación de la cuarta fase del programa de trabajo contemplado en el artículo 8, apartado 2, de la Directiva 91/414/CEE, así como una lista de sustancias activas que deben evaluarse con vistas a su posible in-

clusión en el anexo I de la Directiva 91/414/CEE. Dicha lista incluye el aceite de petróleo CAS 92062-35-6.

- (3) Los efectos del aceite de petróleo CAS 92062-35-6 en la salud humana y el medio ambiente se han evaluado de acuerdo con lo dispuesto en los Reglamentos (CE) n° 1112/2002 y (CE) n° 2229/2004 en relación con los usos propuestos por el notificante. Dichos Reglamentos designan, además, los Estados miembros ponentes que han de presentar a la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria (EFSA) los informes de evaluación y las recomendaciones pertinentes, de conformidad con el artículo 21, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 2229/2004. Respecto al aceite de petróleo CAS 92062-35-6, el Estado miembro ponente fue España y toda la información pertinente se presentó en marzo de 2008.
- (4) La Comisión examinó el aceite de petróleo CAS 92062-35-6 de conformidad con el artículo 24 bis del Reglamento (CE) n° 2229/2004. Los Estados miembros y la Comisión examinaron un proyecto de informe de revisión en el Comité Permanente de la Cadena Alimentaria y de Sanidad Animal y dicho informe fue adoptado el 12 de marzo de 2009 como informe de revisión de la Comisión.
- (5) Del examen del aceite de petróleo 92062-35-6 por parte del Comité se concluyó que, a la vista de los comentarios enviados por los Estados miembros, existen señales claras que permiten pensar que esta sustancia activa tiene efectos perjudiciales para la salud humana y, en particular, para los consumidores y los operarios, puesto que los datos de que se dispone no son suficientes para poder establecer una IDA, una DRA o un NEAO.

⁽¹⁾ DO L 230 de 19.8.1991, p. 1.

⁽²⁾ DO L 168 de 27.6.2002, p. 14.

⁽³⁾ DO L 379 de 24.12.2004, p. 13.

(6) La Comisión pidió al notificante que remitiera sus observaciones sobre los resultados del examen del aceite de petróleo CAS 92062-35-6 y que señalara si tenía o no la intención de seguir apoyando esta sustancia. El notificante envió sus observaciones, que se han examinado con detenimiento. Sin embargo, a pesar de las razones aducidas por el notificante, siguen subsistiendo los aspectos mencionados, y las evaluaciones realizadas basándose en la información presentada no han demostrado que pueda preverse que, en las condiciones de utilización propuestas, los productos fitosanitarios que contienen aceite de petróleo CAS 92062-35-6 cumplan en general los requisitos establecidos en el artículo 5, apartado 1, letras a) y b), de la Directiva 91/414/CEE.

(7) Por consiguiente, el aceite de petróleo CAS 92062-35-6 no debe incluirse en el anexo I de la Directiva 91/414/CEE.

(8) Deben adoptarse medidas para garantizar que las autorizaciones existentes de los productos fitosanitarios que contienen aceite de petróleo CAS 92062-35-6 se retiren en un plazo determinado y que no se renueven ni concedan nuevas autorizaciones para dichos productos.

(9) Cualquier prórroga que haya concedido un Estado miembro para la eliminación, el almacenamiento, la comercialización y la utilización de las existencias actuales de productos fitosanitarios que contengan aceite de petróleo CAS 92062-35-6 debe limitarse a un período no superior a doce meses, a fin de permitir la utilización de las existencias actuales en un nuevo período vegetativo. Esto garantiza que los agricultores puedan disponer de tales productos durante dieciocho meses a partir de la adopción de la presente Decisión.

(10) La presente Decisión se adopta sin perjuicio de que pueda presentarse una solicitud para el aceite de petróleo 92062-35-6 con arreglo al artículo 6, apartado 2, de la Directiva 91/414/CEE y el Reglamento (CE) n° 33/2008 de la Comisión, de 17 de enero de 2008, por el que se establecen disposiciones detalladas de aplicación de la Directiva 91/414/CEE del Consejo en lo que se refiere a un procedimiento ordinario y acelerado de evaluación de las sustancias activas que forman parte del programa de trabajo mencionado en el artículo 8, apartado 2, de dicha Directiva pero que no figuran en su anexo I⁽¹⁾, de

cara a la posible inclusión del aceite de petróleo 92062-35-6 en el anexo I de la citada Directiva.

(11) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité Permanente de la Cadena Alimentaria y de Sanidad Animal.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

El aceite de petróleo CAS 92062-35-6 no se incluirá como sustancia activa en el anexo I de la Directiva 91/414/CEE.

Artículo 2

Los Estados miembros velarán por que:

a) las autorizaciones de los productos fitosanitarios que contengan aceite de petróleo CAS 92062-35-6 se retiren a más tardar el 17 de febrero de 2010;

b) a partir de la fecha de publicación de la presente Decisión, no se conceda ni se renueve ninguna autorización de productos fitosanitarios que contengan aceite de petróleo CAS 92062-35-6.

Artículo 3

Las prórrogas concedidas por los Estados miembros de conformidad con las disposiciones del artículo 4, apartado 6, de la Directiva 91/414/CEE serán lo más breves posible y expirarán a más tardar el 17 de febrero de 2011.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 17 de agosto de 2009.

Por la Comisión

Androulla VASSILIOU

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 15 de 18.1.2008, p. 5.

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 17 de agosto de 2009

relativa a la no inclusión del queroseno CAS 64742-54-7 en el anexo I de la Directiva 91/414/CEE del Consejo y a la retirada de las autorizaciones de los productos fitosanitarios que contengan esa sustancia

[notificada con el número C(2009) 6305]

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2009/617/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista la Directiva 91/414/CEE del Consejo, de 15 de julio de 1991, relativa a la comercialización de productos fitosanitarios ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 8, apartado 2, párrafo cuarto,

Considerando lo siguiente:

- (1) En el artículo 8, apartado 2, de la Directiva 91/414/CEE se establece que un Estado miembro puede autorizar, durante un período de 12 años a partir de la fecha de notificación de dicha Directiva, la comercialización de productos fitosanitarios que contengan sustancias activas no incluidas en el anexo I de la misma ya presentes en el mercado dos años después de dicha fecha de notificación, mientras se examinan progresivamente esas sustancias en el marco de un programa de trabajo.
- (2) Los Reglamentos (CE) n° 1112/2002 ⁽²⁾ y (CE) n° 2229/2004 ⁽³⁾ de la Comisión establecen las disposiciones de aplicación de la cuarta fase del programa de trabajo contemplado en el artículo 8, apartado 2, de la Directiva 91/414/CEE, así como una lista de sustancias activas que deben evaluarse con vistas a su posible inclusión en el anexo I de la Directiva 91/414/CEE. Dicha lista incluye el queroseno CAS 64742-54-7.
- (3) Los efectos del queroseno CAS 64742-54-7 en la salud humana y el medio ambiente se han evaluado de acuerdo con lo dispuesto en los Reglamentos (CE) n° 1112/2002 y (CE) n° 2229/2004 en relación con los usos propuestos por el notificante. Dichos Reglamentos designan, además, los Estados miembros ponentes que han de presentar a la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria (EFSA) los informes de evaluación y las recomendaciones pertinentes, de conformidad con el artículo 21, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 2229/2004. Respecto al queroseno CAS 64742-54-7, el Estado miembro ponente fue Grecia y toda la información pertinente se presentó en abril de 2008.

(4) La Comisión examinó el queroseno CAS 64742-54-7 de conformidad con el artículo 24 bis del Reglamento (CE) n° 2229/2004. Los Estados miembros y la Comisión examinaron un proyecto de informe de revisión en el Comité permanente de la cadena alimentaria y de sanidad animal y dicho informe fue adoptado el 12 de marzo de 2009 como informe de revisión de la Comisión.

(5) Del examen del queroseno CAS 64742-54-7 por parte del Comité se concluyó que, a la vista de los comentarios enviados por los Estados miembros, existen señales claras que permiten pensar que esta sustancia activa tiene efectos perjudiciales para la salud humana y, en particular, para los consumidores y los operarios, puesto que los datos de que se dispone no son suficientes para poder establecer una IDA, una DRA o un NEAO.

(6) La Comisión pidió al notificante que remitiera sus observaciones sobre los resultados del examen del queroseno CAS 64742-54-7 y que señalara si tenía o no la intención de seguir apoyando esta sustancia. El notificante envió sus observaciones, que se han examinado con detenimiento. Sin embargo, a pesar de las razones aducidas por el notificante, siguen subsistiendo los aspectos mencionados, y las evaluaciones realizadas basándose en la información presentada no han demostrado que pueda preverse que, en las condiciones de utilización propuestas, los productos fitosanitarios que contienen queroseno CAS 64742-54-7 cumplan en general los requisitos establecidos en el artículo 5, apartado 1, letras a) y b), de la Directiva 91/414/CEE.

(7) Por consiguiente, el queroseno CAS 64742-54-7 no debe incluirse en el anexo I de la Directiva 91/414/CEE.

(8) Deben adoptarse medidas para garantizar que las autorizaciones existentes de los productos fitosanitarios que contienen queroseno CAS 64742-54-7 se retiren en un plazo determinado y que no se renueven ni concedan nuevas autorizaciones para dichos productos.

(9) Cualquier prórroga que haya concedido un Estado miembro para la eliminación, el almacenamiento, la comercialización y la utilización de las existencias actuales de productos fitosanitarios que contengan queroseno CAS 64742-54-7 debe limitarse a un período no superior a 12 meses, a fin de permitir la utilización de las existencias actuales en un nuevo período vegetativo. Esto garantiza que los agricultores puedan disponer de tales productos durante dieciocho meses a partir de la adopción de la presente Decisión.

⁽¹⁾ DO L 230 de 19.8.1991, p. 1.

⁽²⁾ DO L 168 de 27.6.2002, p. 14.

⁽³⁾ DO L 379 de 24.12.2004, p. 13.

(10) La presente Decisión se adopta sin perjuicio de que pueda presentarse una solicitud para el queroseno CAS 64742-54-7 con arreglo al artículo 6, apartado 2, de la Directiva 91/414/CEE y el Reglamento (CE) n° 33/2008 de la Comisión, de 17 de enero de 2008, por el que se establecen disposiciones detalladas de aplicación de la Directiva 91/414/CEE del Consejo en lo que se refiere a un procedimiento ordinario y acelerado de evaluación de las sustancias activas que forman parte del programa de trabajo mencionado en el artículo 8, apartado 2, de dicha Directiva pero que no figuran en su anexo I ⁽¹⁾, de cara a la posible inclusión del queroseno CAS 64742-54-7 en el anexo I de la citada Directiva.

(11) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité permanente de la cadena alimentaria y de sanidad animal.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

El queroseno CAS 64742-54-7 no se incluirá como sustancia activa en el anexo I de la Directiva 91/414/CEE.

Artículo 2

Los Estados miembros velarán por que:

- a) las autorizaciones de los productos fitosanitarios que contengan queroseno CAS 64742-54-7 se retiren a más tardar el 17 de febrero de 2010;
- b) a partir de la fecha de publicación de la presente Decisión, no se conceda ni se renueve ninguna autorización de productos fitosanitarios que contengan queroseno CAS 64742-54-7.

Artículo 3

Las prórrogas concedidas por los Estados miembros de conformidad con las disposiciones del artículo 4, apartado 6, de la Directiva 91/414/CEE serán lo más breves posible y expirarán a más tardar el 17 de febrero de 2011.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 17 de agosto de 2009.

Por la Comisión

Androulla VASSILIOU

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 15 de 18.1.2008, p. 5.

CORRECCIÓN DE ERRORES

Corrección de errores de la Decisión 2009/339/CE de la Comisión, de 16 de abril de 2009, por la que se modifica la Decisión 2007/589/CE en relación con la inclusión de directrices para el seguimiento y la notificación de emisiones y datos sobre las toneladas-kilómetro resultantes de las actividades de aviación

(Diario Oficial de la Unión Europea L 103 de 23 de abril de 2009)

1. En el anexo, en la parte A, en el punto 2, en la letra a), en la página 12:
 - en lugar de:* «No obstante, a efectos del presente anexo, se entenderá por “titular” la persona a que hace referencia el artículo 3, letra f), de la Directiva 2003/87/CE y por “operador de aeronaves” la persona a que hace referencia la letra o) de ese mismo artículo.»
 - léase:* «No obstante, a efectos del presente anexo, se entenderá por “titular” la persona a que hace referencia el artículo 3, letra f), de la Directiva 2003/87/CE y el operador de aeronaves a que hace referencia la letra o) de ese mismo artículo.»

2. En el anexo, en la parte A, en el punto 2, en la letra d), en el inciso ii), en la letra c), en la página 13:
 - en lugar de:* « «c) “flujos fuente *de minimis*”: grupo de flujos fuente secundarios seleccionado por el titular, que emite conjuntamente como máximo 1 000 toneladas de CO₂ procedente de combustibles fósiles al año o que contribuye en menos de un 2 % (hasta una contribución máxima anual de 20 000 toneladas de CO₂ procedente de combustibles fósiles) a las emisiones anuales totales de CO₂ procedente de combustibles fósiles de esa instalación u operador de aeronave antes de descontar el CO₂ transferido, considerándose la cifra más alta en emisiones absolutas;» »,
 - léase:* « «c) “flujos fuente *de minimis*”: grupo de flujos fuente secundarios seleccionado por el titular, que emite conjuntamente como máximo 1 000 toneladas de CO₂ fósil al año o que contribuye en menos de un 2 % (hasta una contribución máxima anual de 20 000 toneladas de CO₂ fósil) a las emisiones anuales totales de CO₂ fósil de esa instalación u operador de aeronave antes de descontar el CO₂ transferido, considerándose la cifra más alta en emisiones absolutas;» ».

3. En el anexo, en la parte A, en el punto 2, en la letra d), en el inciso iii), en la letra e), en la página 13:
 - en lugar de:* « «e) “flujos fuente secundarios”: flujos fuente seleccionados por el titular para que emitan conjuntamente como máximo 5 000 toneladas de CO₂ procedente de combustibles fósiles al año o contribuyan en menos de un 10 % (hasta una contribución máxima anual de 100 000 toneladas de CO₂ procedente de combustibles fósiles) a las emisiones anuales totales de CO₂ procedente de combustibles fósiles de una instalación o un operador de aeronave antes de descontar el CO₂ transferido, considerándose la cifra más alta en emisiones absolutas.» »,
 - léase:* « «e) “flujos fuente secundarios”: flujos fuente seleccionados por el titular para que emitan conjuntamente como máximo 5 000 toneladas de CO₂ fósil al año o contribuyan en menos de un 10 % (hasta una contribución máxima anual de 100 000 toneladas de CO₂ fósil) a las emisiones anuales totales de CO₂ fósil de una instalación o un operador de aeronave antes de descontar el CO₂ transferido, considerándose la cifra más alta en emisiones absolutas.» ».

4. En el anexo, en la parte A, en el punto 2, en la letra e), en el inciso iii), en la letra f), en el punto 6, en la letra c), en la página 14:
 - en lugar de:* «c) “par de aeródromos”: un aeródromo de origen y un aeródromo de destino;»,
 - léase:* «c) “par de aeródromos”: conjunto constituido por un aeródromo de origen y un aeródromo de destino;».

5. En el anexo, en la parte A, en el punto 4, en la letra a), en la página 15:
 - en lugar de:* «Los operadores de aeronaves deben garantizar además que existen procedimientos documentados para reflejar cualquier cambio introducido en la lista de las fuentes de emisión, como el arrendamiento o la compra de aeronaves, y de ese modo garantizar la exhaustividad de los datos de las emisiones y evitar un doble cómputo.»
 - léase:* «Los operadores de aeronaves deben garantizar además que existen procedimientos documentados para reflejar cualquier cambio introducido en la lista de las fuentes de emisión, como el arrendamiento financiero o la compra de aeronaves, y de ese modo garantizar la exhaustividad de los datos de las emisiones y evitar un doble cómputo.»

6. En el anexo, en la parte A, en el punto 6, en la letra b), en la página 15:

en lugar de: «La autoridad competente comprobará y aprobará el plan de seguimiento preparado por el titular antes del inicio del período de notificación y también cuando se haya introducido algún cambio sustancial en la metodología de seguimiento aplicada a una instalación o a un operador de aeronave.»

léase: «La autoridad competente comprobará y aprobará el plan de seguimiento preparado por el titular antes del inicio del período de notificación y también cuando se haya introducido algún cambio sustancial en la metodología de seguimiento aplicada a una instalación o a un operador de aeronaves.»

7. En el anexo, en la parte A, en el punto 7, en la letra b), en la página 16:

en lugar de: «Las directrices específicas de la actividad expuestas en los anexos II a XI y en los anexos XIV y XV contienen metodologías específicas para determinar las siguientes variables: datos de la actividad (consistentes en las dos variables flujo de combustible/materiales y valor calorífico neto), factores de emisión, datos de composición y factores de oxidación y conversión y carga útil.»

léase: «Las directrices específicas de la actividad expuestas en los anexos II a XI y en los anexos XIV y XV contienen metodologías específicas para determinar las siguientes variables: datos de la actividad (consistentes en las dos variables flujo de combustible/materiales y valor calorífico neto), factores de emisión, datos de composición, factores de oxidación y conversión y carga útil.»

8. En el anexo, en la parte A, en el punto 9, en la letra a), en la página 16:

en lugar de: «Al hacerlo, la autoridad competente habrá autorizado la incertidumbre resultante directamente de la aplicación correcta de la metodología de seguimiento aprobada, lo cual se demuestra en el contenido de la autorización o, en el caso de las actividades de aviación, en el contenido del plan de seguimiento autorizado.»

léase: «Al hacerlo, la autoridad competente habrá autorizado la incertidumbre resultante directamente de la aplicación correcta de la metodología de seguimiento aprobada, lo cual se demuestra en el contenido de la autorización o, en el caso de las actividades de aviación, en el contenido del plan de seguimiento aprobado.»

9. En el anexo, en la parte A, en el punto 11, en la letra d), en el primer guión, en la página 17:

en lugar de: «la lista de aeronaves propias y arrendadas, y las pruebas necesarias de exhaustividad de dicha lista.»

léase: «la lista de aeronaves propias y en arrendamiento financiero, y las pruebas necesarias de exhaustividad de dicha lista.»

10. En el anexo, en la parte B, en el punto 1, en el párrafo segundo, en la segunda y tercera frases, en la página 19:

en lugar de: «A efectos de la determinación del operador de aeronaves único, definido en el artículo 3, letra o), de la Directiva 2003/87/CE, responsable de un vuelo, se utilizará el indicativo de llamada empleado a efectos del control del tráfico aéreo. El indicativo de llamada es el código de identificación de la OACI de la casilla 7 del plan de vuelo o, si no se dispone de él, la matrícula de la aeronave.»

léase: «A efectos de la determinación del operador de aeronaves único, definido en el artículo 3, letra o), de la Directiva 2003/87/CE, responsable de un vuelo, se utilizará el distintivo de llamada empleado a efectos del control del tráfico aéreo. El distintivo de llamada es el código de identificación de la OACI de la casilla 7 del plan de vuelo o, si no se dispone de él, la matrícula de la aeronave.»

11. En el anexo, en la parte B, en el punto 2.1, en el párrafo primero, en la segunda frase, en la página 19:

en lugar de: «En caso de que el operador de aeronaves tenga intención de utilizar una aeronave arrendada u otros tipos de aeronaves que todavía no se hayan incluido en el plan de seguimiento en el momento de la presentación a las autoridades competentes, el operador de aeronaves debe incluir en el plan de seguimiento una descripción del procedimiento que vaya a emplear para definir la metodología de seguimiento de estos otros tipos de aeronaves.»

léase: «En caso de que el operador de aeronaves tenga intención de utilizar una aeronave en arrendamiento financiero u otros tipos de aeronaves que todavía no se hayan incluido en el plan de seguimiento en el momento de la presentación a las autoridades competentes, el operador de aeronaves debe incluir en el plan de seguimiento una descripción del procedimiento que vaya a emplear para definir la metodología de seguimiento de estos otros tipos de aeronaves.»

12. En el anexo, en la parte B, en el punto 2.1, en el párrafo tercero, en la página 19:

en lugar de: «En lo que respecta a las letras b) y c), y si fuese necesario debido a circunstancias especiales, como que los proveedores de combustible no pudieran facilitar todos los datos exigidos para determinada metodología, esta lista de metodologías aplicadas podría contener una lista de desviaciones de la metodología general para aeródromos específicos.»

léase: «En lo que respecta a las letras b) y c), y si fuese necesario debido a circunstancias especiales, como que los proveedores de combustible no pudieran facilitar todos los datos exigidos para una determinada metodología, esta lista de metodologías aplicadas podría contener una lista de desviaciones de la metodología general para aeródromos específicos.»

13. En el anexo, en la parte B, en el punto 2.2, en el párrafo segundo, en la primera, segunda y tercera frases, en la página 20:

en lugar de: «El combustible consumido se debe controlar por cada vuelo y cada combustible e incluir el combustible utilizado por el grupo auxiliar de energía, obtenido mediante las fórmulas de cálculo que figuran más adelante. El abastecimiento de combustible puede determinarse sobre la base de la medición efectuada por el proveedor de combustible, de acuerdo con la documentación que se encuentra en las órdenes de entrega o facturas de combustible correspondientes a cada vuelo. Por otra en la parte, el abastecimiento de combustible puede determinarse también mediante los sistemas de medición a bordo de la aeronave.»

léase: «El combustible consumido se debe controlar por cada vuelo y cada combustible e incluir el combustible utilizado por la unidad auxiliar de potencia, obtenido mediante las fórmulas de cálculo que figuran más adelante. El abastecimiento de combustible puede determinarse sobre la base de la medición efectuada por el proveedor de combustible, documentada en las órdenes de entrega o facturas de combustible correspondientes a cada vuelo. Otra posibilidad consiste en determinar el abastecimiento de combustible mediante los sistemas de medición a bordo de la aeronave.»

14. En el anexo, en la parte B, en el punto 2.2, en el párrafo tercero, en la página 20:

en lugar de: «El operador de aeronaves elegirá el método que proporcione los datos más completos y oportunos, junto con la menor incertidumbre, sin generar costes excesivos.»

léase: «El operador de aeronaves elegirá el método que proporcione los datos más completos y oportunos, junto con la menor incertidumbre, sin generar costes irrazonables.»

15. En el anexo, en la parte B, en el punto 2.2.1, en el párrafo quinto, en la página 20:

en lugar de: «En caso de que no haya abastecimiento de combustible para el vuelo o para el vuelo siguiente, la cantidad de combustible que contienen los tanques de la aeronave se determinará a la hora de fuera de calzos para el vuelo o el vuelo siguiente. En el caso excepcional de que una aeronave efectúe una actividad diferente del vuelo, como un mantenimiento principal en el que haya que vaciar los tanques, después del vuelo cuyo consumo de combustible se esté controlando, el operador de aeronaves podrá sustituir las cifras de "Cantidad de combustible que contienen los tanques de la aeronave una vez finalizado el abastecimiento del combustible para el vuelo siguiente + Abastecimiento de combustible para dicho vuelo siguiente" por "Cantidad de combustible que queda en los tanques al inicio de la siguiente actividad de la aeronave", como figura en los registros técnicos.»

léase: «En caso de que no haya abastecimiento de combustible para el vuelo o para el vuelo siguiente, la cantidad de combustible que contienen los tanques de la aeronave se determinará a la retirada de calzos para el vuelo o el vuelo siguiente. En el caso excepcional de que una aeronave efectúe una actividad diferente del vuelo, como un mantenimiento en el que haya que vaciar los tanques, después del vuelo cuyo consumo de combustible sea objeto de medición, el operador de aeronaves podrá sustituir las cifras de "Cantidad de combustible que contienen los tanques de la aeronave una vez finalizado el abastecimiento del combustible para el vuelo siguiente + Abastecimiento de combustible para dicho vuelo siguiente" por "Cantidad de combustible que queda en los tanques al inicio de la siguiente actividad de la aeronave", como figura en los registros técnicos.»

16. En el anexo, en la parte B, en el punto 2.2.1, en el párrafo octavo, en la página 20:

en lugar de: «Consumo real de combustible por vuelo (toneladas) = Cantidad de combustible que queda en los tanques de la aeronave a la hora en calzos al final del vuelo anterior (toneladas) + Abastecimiento de combustible para el vuelo (toneladas) – Cantidad de combustible que contienen los tanques a la hora en calzos al final del vuelo (toneladas)»

léase: «Consumo real de combustible por vuelo (toneladas) = Cantidad de combustible que queda en los tanques de la aeronave a la puesta de calzos al final del vuelo anterior (toneladas) + Abastecimiento de combustible para el vuelo (toneladas) – Cantidad de combustible que contienen los tanques a la puesta de calzos al final del vuelo (toneladas)».

17. En el anexo, en la parte B, en el punto 2.2.1, en el último párrafo, en la página 20:

en lugar de: «La hora en calzos puede considerarse equivalente al momento de la parada del motor. Cuando una aeronave no haya efectuado un vuelo antes del vuelo cuyo consumo de combustible sea objeto de medición, los operadores de aeronaves pueden indicar la cantidad de combustible que queda en los tanques de la aeronave al final de la actividad anterior de la aeronave, como figura en los registros técnicos, en lugar de: la “Cantidad de combustible que queda en los tanques de la aeronave a la hora en calzos al final del vuelo anterior”.».

léase: «El momento de la puesta de calzos puede considerarse equivalente al momento de la parada del motor. Cuando una aeronave no haya efectuado un vuelo antes del vuelo cuyo consumo de combustible sea objeto de medición, los operadores de aeronaves pueden indicar la cantidad de combustible que queda en los tanques de la aeronave al final de la actividad anterior de la aeronave, como figura en los registros técnicos, en lugar de: la “Cantidad de combustible que queda en los tanques de la aeronave a la puesta de calzos al final del vuelo anterior”.».

18. En el anexo, en la parte B, en el punto 2.2.2, en el último párrafo, en la primera frase, en la página 20:

en lugar de: «Los operadores de aeronaves cuyas emisiones medias anuales notificadas durante el período de comercio anterior (o una previsión o estimación prudente si las emisiones notificadas no están disponibles o han dejado de ser aplicables) son inferiores o iguales a 50 000 toneladas de CO₂ procedente de combustibles fósiles deben aplicar como mínimo el nivel 1 a los flujos fuente principales.».

léase: «Los operadores de aeronaves cuyas emisiones medias anuales notificadas durante el período de comercio anterior (o una previsión o estimación prudente si las emisiones notificadas no están disponibles o han dejado de ser aplicables) son inferiores o iguales a 50 000 toneladas de CO₂ fósil deben aplicar como mínimo el nivel 1 a los flujos fuente principales.».

19. En el anexo, en la parte B, en el punto 2.2.3, en la tercera y cuarta frases, en la página 21:

en lugar de: «A menos que puedan utilizarse sistemas de medición a bordo, la densidad real será la medida por el suministrador de combustible en el momento del abastecimiento de combustible y la registrada en la factura del combustible o la orden de entrega. Si no se dispone de dicha información, la densidad real se determinará a partir de la temperatura del combustible durante el abastecimiento de combustible, indicada por el suministrador de combustible o especificada para el aeródromo donde tenga lugar el abastecimiento de combustible, mediante cuadros normalizados de correspondencia entre densidad y temperatura.».

léase: «A menos que puedan utilizarse sistemas de medición a bordo, la densidad real será la medida por el proveedor de combustible en el momento del abastecimiento de combustible y la registrada en la factura del combustible o la orden de entrega. Si no se dispone de dicha información, la densidad real se determinará a partir de la temperatura del combustible durante el abastecimiento de combustible, indicada por el proveedor de combustible o especificada para el aeródromo donde tenga lugar el abastecimiento de combustible, mediante cuadros normalizados de correspondencia entre densidad y temperatura.».

20. En el anexo, en la parte B, en el punto 2.3, en el último párrafo, en la página 21:

en lugar de: «En el caso de combustibles objeto de intercambios comerciales, el factor de emisión o el contenido de carbono en el que se basa aquel, el contenido de biomasa y el valor calorífico neto pueden obtenerse de los registros de compra del combustible considerado proporcionado por el suministrador del combustible siempre que se haya obtenido sobre la base de normas internacionales aceptadas.».

léase: «En el caso de combustibles objeto de intercambios comerciales, el factor de emisión o el contenido de carbono en el que se basa aquel, el contenido de biomasa y el valor calorífico neto pueden obtenerse de los registros de compra del combustible considerado proporcionado por el proveedor del combustible siempre que se haya obtenido sobre la base de normas internacionales aceptadas.».

21. En el anexo, en la parte B, en el punto 3, en el párrafo segundo, en la página 21:
- en lugar de:* «Cuando el abastecimiento de combustible se determine únicamente a partir de la cantidad de combustible facturada o de otra información adecuada facilitada por el suministrador de combustible, como órdenes de entrega relativas al abastecimiento de combustible por vuelo, no se exigirá ninguna otra prueba del nivel de incertidumbre asociado.»
- léase:* «Cuando el abastecimiento de combustible se determine únicamente a partir de la cantidad de combustible facturada o de otra información adecuada facilitada por el proveedor de combustible, como órdenes de entrega relativas al abastecimiento de combustible por vuelo, no se exigirá ninguna otra prueba del nivel de incertidumbre asociado.»
22. En el anexo, en la parte B, en el punto 5, en el párrafo segundo, primera frase, en la página 22:
- en lugar de:* «Si una autoridad competente, un operador de aeronaves o el verificador detectan que falta una parte de los datos necesarios para determinar las emisiones de un vuelo incluido en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE, debido a circunstancias ajenas al control del operador de la aeronave, y no pueden determinarlas mediante un método alternativo definido en el plan de seguimiento, el titular puede calcular las emisiones correspondientes a ese vuelo utilizando los instrumentos mencionados en el punto 4 anterior.»
- léase:* «Si una autoridad competente, un operador de aeronaves o el verificador detectan que falta una parte de los datos necesarios para determinar las emisiones de un vuelo incluido en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE, debido a circunstancias ajenas al control del operador de aeronaves, y no pueden determinarlas mediante un método alternativo definido en el plan de seguimiento, el titular puede calcular las emisiones correspondientes a ese vuelo utilizando los instrumentos mencionados en el punto 4 anterior.»
23. En el anexo, en la parte B, en el punto 6, en el párrafo tercero, en la cuarta frase, en la página 22:
- en lugar de:* «Por cambios sustanciales se entienden los siguientes:»,
- léase:* «Se consideran cambios sustanciales, entre otros, los siguientes:».
24. En el anexo, en la parte B, en el punto 6, en el párrafo quinto, en el punto 4, en la página 23:
- en lugar de:* «4) descripción de los procedimientos, sistemas y responsabilidades destinados a reflejar la exhaustividad de la lista de las fuentes de emisión durante el año de seguimiento, es decir, para garantizar la exhaustividad del seguimiento y de la notificación de las emisiones de las aeronaves de su propiedad y de las aeronaves arrendadas;»,
- léase:* «4) descripción de los procedimientos, sistemas y responsabilidades destinados a reflejar la exhaustividad de la lista de las fuentes de emisión durante el año de seguimiento, es decir, para garantizar la exhaustividad del seguimiento y de la notificación de las emisiones de las aeronaves de su propiedad y de las aeronaves en arrendamiento financiero;».
25. En el anexo, en la parte B, en el punto 6, en el párrafo sexto, en el punto 8, en la página 23:
- en lugar de:* «una descripción de los métodos de seguimiento del consumo de combustible en las aeronaves propias y en las aeronaves arrendadas, en la que se indique lo siguiente:»,
- léase:* «una descripción de los métodos de seguimiento del consumo de combustible en las aeronaves propias y en las aeronaves en arrendamiento financiero, en la que se indique lo siguiente:».
26. En el anexo, en la parte C, en el punto 3, en el párrafo tercero, segunda frase, en la página 26:
- en lugar de:* «En caso de que los operadores de aeronaves tengan intención de utilizar una aeronave arrendada u otros tipos de aeronaves que todavía no se hayan incluido en el plan de seguimiento en el momento de la presentación a las autoridades competentes, deben incluir en el plan de seguimiento una descripción del procedimiento que vayan a emplear para definir la metodología de seguimiento de estos otros tipos de aeronaves.»
- léase:* «En caso de que los operadores de aeronaves tengan intención de utilizar una aeronave en arrendamiento financiero u otros tipos de aeronaves que todavía no se hayan incluido en el plan de seguimiento en el momento de la presentación a las autoridades competentes, deben incluir en el plan de seguimiento una descripción del procedimiento que vayan a emplear para definir la metodología de seguimiento de estos otros tipos de aeronaves.»

27. En el anexo, en la parte C, en el punto 3, en el párrafo cuarto, en el punto 1, en la página 27:

en lugar de: «1) identificación del operador de aeronaves, indicativo de llamada o cualquier otro código de identificación único utilizado a efectos de control del tráfico aéreo, información de contacto del operador de aeronaves y de una persona responsable del operador de aeronaves, dirección de contacto;»,

léase: «1) identificación del operador de aeronaves, distintivo de llamada o cualquier otro código de identificación único utilizado a efectos de control del tráfico aéreo, información de contacto del operador de aeronaves y de una persona responsable del operador de aeronaves, dirección de contacto;»,

28. En el anexo, en la parte C, en el punto 3, en el párrafo cuarto, en el punto 4, en la página 27:

en lugar de: «4) descripción de los procedimientos, sistemas y responsabilidades utilizados para reflejar la exhaustividad de la lista de aeronaves utilizadas durante el año de seguimiento, es decir, para garantizar la exhaustividad del seguimiento y de la notificación de datos sobre toneladas-kilómetro de la aeronave de su propiedad y de las aeronaves arrendadas;»,

léase: «4) descripción de los procedimientos, sistemas y responsabilidades utilizados para reflejar la exhaustividad de la lista de aeronaves utilizadas durante el año de seguimiento, es decir, para garantizar la exhaustividad del seguimiento y de la notificación de datos sobre toneladas-kilómetro de las aeronaves de su propiedad y de las aeronaves en arrendamiento financiero;»,

29. En el anexo, en la parte C, en el punto 8, en el párrafo primero, en el primer guión, en la página 29:

en lugar de: «la exhaustividad de los datos sobre los vuelos y las toneladas-kilómetro en relación con datos sobre tráfico aéreo, como los recopilados por Eurocontrol, para garantizar que solamente se han tenido en cuenta en el informe de los titulares los vuelos correspondientes;»,

léase: «la exhaustividad de los datos sobre los vuelos y las toneladas-kilómetro en relación con datos sobre tráfico aéreo, como los recopilados por Eurocontrol, para garantizar que en el informe de los titulares solamente se han tenido en cuenta los vuelos correspondientes;»,

Precio de suscripción 2009 (sin IVA, gastos de envío ordinario incluidos)

Diario Oficial de la UE, series L + C, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	1 000 EUR al año (*)
Diario Oficial de la UE, series L + C, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	100 EUR al mes (*)
Diario Oficial de la UE, series L + C, edición impresa + CD-ROM anual	22 lenguas oficiales de la UE	1 200 EUR al año
Diario Oficial de la UE, serie L, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	700 EUR al año
Diario Oficial de la UE, serie L, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	70 EUR al mes
Diario Oficial de la UE, serie C, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	400 EUR al año
Diario Oficial de la UE, serie C, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	40 EUR al mes
Diario Oficial de la UE, series L + C, CD-ROM mensual (acumulativo)	22 lenguas oficiales de la UE	500 EUR al año
Suplemento del Diario Oficial (serie S: Anuncios de contratos públicos), CD-ROM, dos ediciones a la semana	Plurilingüe: 23 lenguas oficiales de la UE	360 EUR al año (= 30 EUR al mes)
Diario Oficial de la UE, serie C: Oposiciones	Lengua(s) en función de la oposición	50 EUR al año

(*) Venta por ejemplar: — hasta 32 páginas: 6 EUR
— de 33 a 64 páginas: 12 EUR
— de más de 64 páginas: precio fijado caso por caso

La suscripción al *Diario Oficial de la Unión Europea*, que se publica en las lenguas oficiales de la Unión Europea, está disponible en 22 versiones lingüísticas. Incluye las series L (Legislación) y C (Comunicaciones e informaciones).

Cada versión lingüística es objeto de una suscripción aparte.

Con arreglo al Reglamento (CE) nº 920/2005 del Consejo, publicado en el Diario Oficial L 156 de 18 de junio de 2005, que establece que las instituciones de la Unión Europea no estarán temporalmente vinculadas por la obligación de redactar todos los actos en irlandés y de publicarlos en esta lengua, los Diarios Oficiales publicados en lengua irlandesa se comercializan aparte.

La suscripción al Suplemento del Diario Oficial (serie S: Anuncios de contratos públicos) reagrupa las 23 versiones lingüísticas oficiales en un solo CD-ROM plurilingüe.

Previa petición, las personas suscritas al *Diario Oficial de la Unión Europea* podrán recibir los anexos del Diario Oficial. La publicación de estos anexos se comunica mediante una «Nota al lector» insertada en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Venta y suscripciones

Las publicaciones de pago editadas por la Oficina de Publicaciones pueden adquirirse en nuestra red de distribuidores comerciales, la relación de los cuales figura en la dirección siguiente de Internet:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_es.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) ofrece acceso directo y gratuito a la legislación de la Unión Europea. Desde este sitio puede consultarse el *Diario Oficial de la Unión Europea*, así como los Tratados, la legislación, la jurisprudencia y la legislación en preparación.

Para más información acerca de la Unión Europea, consulte: <http://europa.eu>