Propuesta de Directiva del Consejo por la que se modifica la Directiva 77/143/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al control técnico de los vehículos de motor y de sus remolques (Emisiones de gases de escape)

(91/C 189/17)

COM(91) 244 final

(Presentada por la Comisión el 12 de julio de 1991)

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea y, en particular, su artículo 75,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social,

Considerando que la Directiva 77/143/CEE (1), modificada por la Directiva 88/449/CEE (2), dispone solamente el control técnico regular de determinados vehículos de carretera (autocares, vehículos comerciales pesados y ligeros, remolques y semirremolques pesados, taxis y ambulancias), pero no así de los vehículos de pasajeros;

Considerando que, por obra de la propuesta de la Directiva 91/225/CEE (3), existe la intención de establecer procedimientos para la publicación de directivas independientes sobre el control del estado de los componentes enumerados en el Anexo II de las susodichas directivas;

Considerando que, merced a la antedicha Directiva, existe también la intención de crear un Comité técnico que confiera a la comisión el mandato de adoptar medidas para adecuar los requisitos técnicos al progreso;

Considerando que el propósito de la presente Directiva es mantener en un nivel bajo las emisiones de gases de escape de los vehículos durante su vida útil mediante un control periódico de éstas y garantizar la retirada de la circulación de los vehículos muy contaminantes hasta que no se realice su debido mantenimiento;

Considerando que la mayoría de los Estados miembros han adoptado procedimientos para controlar la opacidad del humo de escape de los vehículos comerciales pesados;

Considerando que varios Estados miembros tienen normas nacionales para el control de las emisiones de gases de los vehículos más ligeros, incluidos los vehículos de pasajeros;

Considerando que de la evaluación de la prueba de homologación de las emisiones de gases y del humo producido por los motores diesel de todos los modelos de vehículos se deduce que no es realista reproducir esos procedimientos de prueba en los controles técnicos;

Considerando que las normas que se preceptúen para el control de los vehículos en funcionamiento deberán centrarse en su estado de mantenimiento y, por consiguiente, en su aptitud para cumplir los criterios de rendimiento de la homologación en una prueba relativamente simple, rápida y barata;

Considerando que un ajuste defectuoso del motor y un mantenimiento insuficiente son perjudiciales para el motor y para el medio ambiente al incrementar la contaminación y el consumo de combustible;

Considerando que, en el caso de los motores diesel (encendido por compresión), la medición de la opacidad de sus emisiones de gases de escape se tiene por un indicador suficiente del estado del sistema de control de las emisiones de estos vehículos;

Considerando que, en el caso de los motores de gasolina (encendido por chispa) tradicionales, la medición de las emisiones de monóxido de carbono por el tubo de escape, con el motor al ralentí, se tiene por una indicación suficiente de su estado de mantenimiento;

Considerando que se supone que el índice de averías de estos vehículos relacionadas con las emisiones de gases de escape puede ser elevado si no son objeto de un mantenimiento regular;

Considerando que para los vehículos de motor de gasolina cuya homologación exige que estén equipados con sistemas avanzados de control de emisiones, como son los catalizadores de circuito cerrado de tres vías controlados por sonda lambda, la norma relativa al control de sus emisiones en circulación será más severa que en el caso de los vehículos tradicionales;

Considerando que se pretende adaptar la presente Directiva para tener en cuenta avances futuros en la adopción de medidas relativas a la fabricación de vehículos que faciliten su inspección en circulación, así como los adelantos de la metodología de control concebidos para reproducir mejor las condiciones de funcionamiento,

(1) DO nº L 47 de 18. 2. 1977, p. 47.
(2) DO nº L 222 de 12. 8. 1988, p. 10.
(3) DO nº L 103 de 23. 4. 1991, p. 3.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

El punto 8.2 del Anexo II de la Directiva 77/143/CEE, modificada por la Directiva 88/449/CEE, relativo a las emisiones de gases de escape se sustituirá por:

«8.2. Emisiones de gases de escape

8.2.1. Vehículos de motor equipados con motores de encendido por chispa (gasolina)

a) Cuyas emisiones de gases de escape no estén reguladas por un sistema avanzado de control de emisiones, como un catalizador de circuito cerrado de 3 vías controlado por sonda lambda.

1. Inspección visual del tubo de escape para comprobar que no existen perforaciones.

2. Inspección visual del sistema de control de emisiones, si procede para comprobar que está instalado todo el equipo necesario.

Después de un período razonable de calentamiento del motor que se ajuste a las prescripciones del fabricante del vehículo, se medirá el contenido de monóxido de carbono (CO) de los gases de escape con el motor al ralentí (en vacío).

El contenido máximo autorizado de CO en los gases de escape será el declarado por el fabricante del vehículo y registrado en el momento de su homologación inicial, con una tolerancia de 0,5 % vol. Cuando no se disponga de este dato o las autoridades de control de los Estados miembros no lo utilicen como valor de referencia, el contenido de CO de los gases de escape no deberá superar los límites siguientes:

— para los vehículos fabricados antes del 1 de octubre de 1986 o de la fecha que los Estados miembros hubieren fijado para el primer registro de los vehículos en cumplimiento de la Directiva 70/220/CEE [1] sobre homologación, modificada por la Directiva sobre emisiones combinadas [2]: CO = 4,5 % vol;

— para los vehículos fabricados después del 1 de octubre de 1986: CO = 3,5 % vol.

Los vehículos fabricados antes del 1 de enero de 1970 estarán exentos del cumplimiento de estos requisitos.

b) Cuyas emisiones de gases estén reguladas por un sistema avanzado de control de emisiones, como un catalizador de circuito cerrado de tres vías controlado por sonda lambda, o por cualquier otro sistema a fin de cumplir las disposiciones de homologación de la Directiva 70/220/CEE modificada por la Directiva sobre emisiones combinadas.

1. Inspección visual del tubo de escape para comprobar que no existen perforaciones y que todas las partes están enteras.

2. Inspección visual del dispositivo de control de emisiones para comprobar que está instalado todo el equipo necesario.

3. Determinación de la eficacia del dispositivo de control de emisiones midiendo el valor lambda y el contenido en CO de los gases de escape de acuerdo con el punto 4 siguiente o con arreglo a los procedimientos optativos de los fabricantes registrados en el momento de la homologación inicial. En cada uno de los controles el motor del vehículo deberá ser calentado durante un período que se ajuste a las prescripciones del fabricante del vehículo.

4. Emisiones del tubo de escape — Valores límite

— Medición al ralentí:

El contenido máximo autorizado de CO en los gases de escape será el declarado por el fabricante del vehículo y registrado en el acto de la homologación inicial.

Cuando no se disponga de este dato, no deberá superarse el límite de 0,5 % vol de CO.

— Medición al ralentí con aceleración en vacío; la velocidad del motor deberá ser de al menos 2 000 revoluciones por minuto.

Contenido en CO:	inferior a 0,3 % vol.
Lambda:	1 ± 0,03, de acuerdo con las especificaciones del fabricante.

(1) DO nº L 76 de 9. 4. 1970, p. 1.

(2) Documento nº 4102/91, adoptado por el Consejo el 4 de marzo de 1991.

8.2.2. Vehículos de motor equipados con motores de encendido por compresión (diesel)

Medición de la opacidad de los gases de escape acelerando el motor en punto muerto (en vacío), es decir, pasando de la velocidad de ralentí a la velocidad de desconexión. El nivel de opacidad no deberá ser superior al declarado por el fabricante del vehículo y registrado en el vehículo en el momento de la homologación inicial, con una tolerancia de 0,5 m^{-1}. Cuando no se disponga de este dato o las autoridades de control de los Estados miembros decidan no utilizar este valor como referencia, no deberán superarse los valores límite siguientes:

Coeficiente máximo de absorción para los:

— motores diesel de aspiración natural: 2,5 m^{-1},

— motores diesel sobrealimentados: 3,0 m^{-1}.

Los vehículos fabricados antes del 1 de enero de 1970 estará exentos del cumplimiento de estos requisitos.

8.2.3. Equipo de control

El control de los vehículos de motor de gasolina y de motor diesel exigirá la utilización de un equipo capaz de controlar con exactitud los vehículos en relación con los valores límite establecidos o prescritos.»

Artículo 2

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para cumplir la presente Directiva, a más tardar, el 1 de enero de 1993. Informarán immediatamente de ello a la Comisión.

2. Cuando los Estados miembros adopten las disposiciones mencionadas en el apartado 1, éstas incluirán una 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.

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

Artículo 3

Los destinatarios de la presente directiva son los Estados miembros.