

DIRECTIVA 92/55/CEE DEL CONSEJO

de 22 de junio de 1992

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)

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 ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo ⁽²⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social ⁽³⁾,

Considerando que la Directiva 77/143/CEE ⁽⁴⁾ dispone el control técnico periódico de todas las categorías de vehículos contempladas en su Anexo I;

Considerando que dicha Directiva establece la adopción de directivas específicas con vistas al control de las normas a que deben ajustarse los puntos enumerados en su Anexo II y crear un Comité técnico cuyo dictamen tendrá en cuenta la Comisión antes de adoptar medidas para adaptar el control técnico al progreso técnico;

Considerando que el propósito de la presente Directiva es mantener en un nivel moderado las emisiones de gases de escape durante toda la duración de vida del vehículo mediante un control periódico de éstas y garantizar la retirada de la circulación de los vehículos muy contaminantes hasta que se realice su debido mantenimiento;

Considerando que la mayoría de los Estados miembros ha 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 ligeros, especialmente los turismos;

Considerando que de la evaluación de los procedimientos de homologación relativos a las emisiones de gases y del humo producido por todos los modelos de vehículos se deduce que esos procedimientos son difícilmente aplicables en los controles técnicos;

Considerando que el control que deba efectuarse durante el ciclo de utilización del vehículo debería ser relativamente simple, rápido y barato;

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 es importante desarrollar transportes que respeten el medio ambiente;

Considerando que, en el caso de los motores diésel (encendido por compresión), la medición de la opacidad de sus emisiones de gases de escape se tiene por un indicador suficiente del estado de mantenimiento del vehículo en lo que se refiere a las emisiones;

Considerando que, en el caso de los motores de gasolina (encendido por chispa), 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 del mantenimiento del vehículo en lo que se refiere a las emisiones;

Considerando que el porcentaje de vehículos rechazados con motivo del control de emisiones de gases de escape puede ser elevado para los vehículos que 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 por sonda lambda, la norma relativa al control periódico de sus emisiones será más severa que en el caso de los vehículos tradicionales;

Considerando que la presente Directiva será adaptada progresivamente para tener en cuenta los progresos realizados en la construcción de vehículos, que faciliten su inspección cuando se hallen en circulación, así como en los métodos de prueba, que serán más próximos de las condiciones de utilización real del vehículo,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

El Anexo II de la Directiva 77/143/CEE queda modificado de la siguiente manera:

- 1) Las dos columnas del punto 8.2 (emisiones) se sustituyen por el texto que figura en el Anexo de la presente Directiva.
- 2) Tras el punto 8.2, se insertarán los siguientes títulos encima de las dos columnas:

VEHÍCULOS DE LAS
CATEGORÍAS
1, 2, 3 y 4

VEHÍCULOS DE LAS
CATEGORÍAS
5 y 6

⁽¹⁾ DO n° C 189 de 20. 7. 1991, p. 20.

⁽²⁾ DO n° C 150 de 15. 6. 1992.

⁽³⁾ DO n° C 49 de 24. 2. 1992, p. 64.

⁽⁴⁾ DO n° L 47 de 18. 2. 1977, p. 47. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 91/328/CEE (DO n° L 178 de 6. 7. 1991, p. 29).

Artículo 2

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva en el plazo de un año a partir de la fecha de su adopción. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.
2. Los Estados miembros aplicarán dichas disposiciones lo más tarde a partir:
 - del 1 de enero de 1994 para los vehículos contemplados en el punto 8.2.1.a) del Anexo II,
 - del 1 de enero de 1996 para los vehículos contemplados en el punto 8.2.2 del Anexo II,
 - del 1 de enero de 1997 para los vehículos contemplados en el punto 8.2.1.b) del Anexo II.
3. Cuando los Estados miembros adopten las disposiciones mencionados en el apartado 1, éstas incluirán una

referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en el momento de su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

4. 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 serán los Estados miembros.

Hecho en Luxemburgo, el 22 de junio de 1992.

Por el Consejo

El Presidente

Joaquim FERREIRA DO AMARAL

ANEXO

«VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 1, 2, 3, 4, 5 Y 6

8.2. Emisiones de gases de escape

8.2.1. Vehículos 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 tres vías controlado por sonda lambda, por ejemplo:

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 tenga en cuenta 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. 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 matriculados o puestos en circulación por primera vez entre la fecha que los Estados miembros hubieren fijado para el primer registro de los vehículos en cumplimiento de la Directiva 70/220/CEE ⁽¹⁾ y el 1 de octubre de 1986:

CO — 4,5 % vol,

— para los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después del 1 de octubre de 1986:

CO — 3,5 % vol.

- 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, por ejemplo:

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 o con arreglo a los procedimientos optativos de los fabricantes registrados en el momento de la homologación. 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 con el motor al ralentí:

El contenido máximo autorizado de CO en los gases de escape será el declarado por el fabricante del vehículo. Cuando no se disponga de este dato, no deberá superarse el límite de 0,5 % vol de CO.

— Medición al ralentí acelerado; la velocidad del motor (en vacío) deberá ser de al menos 2 000 rpm.

Contenido en CO: inferior a 0,3 % vol

Lambda: $1 \pm 0,03$, de acuerdo con las especificaciones del fabricante.

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

Medición de la opacidad de los gases de escape acelerando el motor en vacío (motor desembragado y pasando de la velocidad de ralentí a la velocidad de desconexión). El nivel de opacidad no deberá ser superior al registrado en la placa conforme a la Directiva 72/306/CEE ⁽²⁾. Cuando no se disponga de

⁽¹⁾ Directiva 70/220/CEE del Consejo, de 20 de marzo de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de medidas que deben adoptarse contra la contaminación del aire causada por los gases procedentes de los motores de explosión con los que están equipados los vehículos a motor (DO n° L 76 de 9. 3. 1970, p. 1). Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 91/441/CEE (DO n° L 242 de 30. 8. 1991, p. 1).

⁽²⁾ Directiva 72/306/CEE del Consejo, de 2 de agosto de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra las emisiones de contaminantes procedentes de los motores diésel destinados a la propulsión de vehículos (DO n° L 190 de 20. 8. 1972, p. 1), cuya última modificación la constituye la Directiva 89/491/CEE de la Comisión (DO n° L 238 de 15. 8. 1989, p. 43).

este dato o las autoridades de control de los Estados miembros decidan no utilizar este valor como referencia, no deberán superarse los valores límite del coeficiente máximo de absorción siguientes:

- Motores diésel de aspiración natural: $2,5 \text{ m}^{-1}$,
- Motores diésel sobrealimentados: $3,0 \text{ m}^{-1}$.

o bien los valores equivalentes cuando se utilice un tipo de aparato distinto de los usados para la homologación CEE.

Los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez antes del 1 de enero de 1980 estarán exentos del cumplimiento de estos requisitos.

8.2.3. *Equipo de control*

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

- 8.2.4. Cuando en el momento de la homologación CEE un tipo de vehículo no haya podido respetar los valores límite establecidos en la presente Directiva, los Estados miembros podrán fijar valores límite más altos para dicho tipo de vehículo, basándose en las pruebas que aporte el fabricante. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión, que a su vez informará a los demás Estados miembros.»
-