

**DIRECTIVA 2003/26/CE DE LA COMISIÓN****de 3 de abril de 2003****por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a los dispositivos de limitación de velocidad y las emisiones de gases de escape de los vehículos industriales****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista la Directiva 2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de junio de 2000, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad <sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 8,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 2000/30/CE aborda el marco legal para la inspección en carretera de vehículos industriales tanto de transporte de mercancías como de viajeros. Según esta disposición, los Estados miembros están obligados a complementar la inspección anual con inspecciones inesperadas de una parte representativa de la flota de los vehículos industriales en carretera cada año.
- (2) El ámbito de las inspecciones técnicas queda regulado por la Directiva 96/96/CE del Consejo, de 20 de diciembre de 1996, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques <sup>(2)</sup>, cuya última modificación la constituye la Directiva 2001/11/CE de la Comisión <sup>(3)</sup>, que cubre las inspecciones técnicas periódicas, y por la Directiva 2000/30/CE, que se aplica a las inspecciones en carretera de los vehículos industriales para comprobar su conformidad con la normativa. Ambas Directivas comparten el mismo comité y el mismo procedimiento de adaptación técnica.
- (3) La Directiva 96/96/CE ha sido modificada a fin de establecer límites de emisión más estrictos para determinadas categorías de vehículos de motor y la inspección funcional de los dispositivos de limitación de velocidad de los vehículos industriales. Para ajustarse a lo dispuesto en dicha Directiva, procede también adaptar la Directiva 2000/30/CE de manera que incluya las nuevas disposiciones técnicas, es decir, de manera que las inspecciones en carretera se apliquen a los sistemas de diagnóstico a bordo (DAB) y a los dispositivos de limitación de velocidad. La Directiva 2000/30/CE debe también actualizarse (al igual que la Directiva 96/96/CE) para incorporar una revisión de los valores límite de emisión aplicables en las inspecciones de determinadas categorías de vehículos de motor.

- (4) Las medidas previstas en la presente Directiva se ajustan al dictamen del Comité para la adaptación al progreso técnico instituido conforme a lo dispuesto en el artículo 8 de la Directiva 96/96/CE.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

*Artículo 1*

Los anexos I y II de la Directiva 2000/30/CE quedarán modificados de acuerdo con el anexo de la presente Directiva.

*Artículo 2*

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva, a más tardar el 1 de enero de 2004. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

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

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

*Artículo 3*La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.*Artículo 4*

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 3 de abril de 2003.

Por la Comisión  
Loyola DE PALACIO  
Vicepresidente

<sup>(1)</sup> DO L 203 de 10.8.2000, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO L 46 de 17.2.1997, p. 1.

<sup>(3)</sup> DO L 48 de 17.2.2001, p. 20.

## ANEXO

Los anexos I y II de la Directiva 2000/30/CE quedarán modificados como sigue:

- 1) La letra k) del punto 10 del anexo I se sustituirá por el texto siguiente:  
«k) dispositivo de limitación de velocidad (instalación y funcionamiento)».
- 2) El anexo II quedará modificado de la manera siguiente:  
— El punto 2 se sustituirá por el texto siguiente:

«2. **Condiciones específicas para las emisiones de gases de escape**

2.1. *Vehículos equipados con motores de encendido por chispa (gasolina):*

- a) Cuando las emisiones de gases de escape no estén reguladas por un sistema avanzado de control, tal como un catalizador de tres vías controlado por sonda lambda:
  - 1) Inspección visual del sistema de escape a fin de comprobar que está completo y en estado satisfactorio y que no presenta fugas.
  - 2) Inspección visual del equipo de control de emisiones instalado por el fabricante a fin de comprobar que está completo y en estado satisfactorio y que no presenta fugas.

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 es el fijado 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:

- i) para vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez entre la fecha a partir de la cual los Estados miembros establecieron que los vehículos debían cumplir la Directiva 70/220/CEE del Consejo (\*) y el 1 de octubre de 1986: CO-4,5 % en vol;
  - ii) para los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después del 1 de octubre de 1986: CO-3,5 % vol.
- b) Cuando las emisiones de gases de escape no estén reguladas por un sistema avanzado de control, tal como un convertidor catalítico de tres vías controlado por una sonda lambda:
    - 1) Inspección visual del sistema de escape a fin de comprobar que está completo y en estado satisfactorio y que no presenta fugas.
    - 2) Inspección visual del equipo de control de emisiones instalado por el fabricante a fin de comprobar que está completo y en estado satisfactorio y que no presenta fugas.
    - 3) Determinación de la eficiencia del sistema de control de emisiones del vehículo midiendo el valor lambda y el contenido de CO de los gases de escape de acuerdo con el capítulo 4 o con los procedimientos propuestos por los fabricantes y aprobados en el momento de la homologación. En cada una de las pruebas, el motor está sujeto a las recomendaciones del fabricante del vehículo.
    - 4) Emisiones del tubo de escape. Valores límite.

El contenido máximo autorizado de CO en los gases de escape es el fijado por el fabricante del vehículo. Cuando no se disponga de este dato, el contenido de CO de los gases de escape no deberá superar los límites siguientes:

- i) Mediciones realizadas con el motor al ralentí:  
El contenido máximo autorizado de CO en los gases de escape no deberá superar 0,5 % vol. y, para los vehículos que hayan sido homologados con arreglo a los valores límite indicados en la fila A o la fila B del cuadro de la sección 5.3.1.4 del anexo I de la Directiva 70/220/CEE, modificada por la Directiva 98/69/CE (\*\*), o por modificaciones posteriores, el contenido máximo autorizado de CO no deberá superar 0,3 % vol. Cuando no sea posible una correspondencia con la Directiva 70/220/CEE, modificada por la Directiva 98/69/CE, lo anteriormente expuesto se aplicará a vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después del 1 de julio de 2002.
- ii) Medición al ralentí acelerado (en vacío), la velocidad del motor debe ser al menos igual a 2 000 min<sup>-1</sup>.

Contenido de CO: máximo 0,3 % vol. y, para los vehículos que hayan sido homologados con arreglo a los valores límite indicados en la fila A o la fila B del cuadro de la sección 5.3.1.4 del anexo I de la Directiva 70/220/CEE, modificada por la Directiva 98/69/CE o por modificaciones posteriores, el contenido máximo autorizado de CO no deberá superar 0,2 % vol. Cuando no sea posible establecer una correspondencia con la Directiva 70/220/CEE, modificada por la Directiva 98/69/CE, lo anteriormente expuesto se aplicará a vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después del 1 de julio de 2002.

Lambda:  $1 \pm 0,03$ , o según las especificaciones del fabricante.

- iii) En cuanto a los vehículos de motor equipados con sistemas de diagnóstico a bordo (DAB) con arreglo a la Directiva 70/220/CEE, modificada por la Directiva 98/69/CE y posteriores modificaciones, los Estados miembros, como alternativa a la prueba especificada en el inciso i), podrán optar por comprobar el correcto funcionamiento del sistema de emisión a través de la lectura adecuada del mecanismo DAB y del control simultáneo del buen funcionamiento del sistema DAB.

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

- a) 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).
- b) Preacondicionamiento del vehículo
  - 1) Los vehículos podrán ser sometidos a ensayo sin preacondicionamiento, aunque por razones de seguridad debe comprobarse que el motor esté caliente y en condiciones mecánicas satisfactorias.
  - 2) Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto 5 de la letra d) siguiente, sólo podrá rechazarse un vehículo cuando haya sido preacondicionado de conformidad con los requisitos que se detallan a continuación:
    - i) El motor deberá estar totalmente caliente, por ejemplo la temperatura del aceite del motor medida mediante sonda introducida en el tubo de la varilla de nivel de aceite debe ser como mínimo de 80 °C, o a la temperatura normal de funcionamiento si es inferior, o la temperatura del cárter motor medida por el nivel de radiación infrarroja debe ser como mínimo equivalente. Si, debido a la configuración del vehículo, tal medición es impracticable, la temperatura normal de funcionamiento del motor podrá ser determinada por otros medios, por ejemplo mediante el funcionamiento del ventilador del motor.
    - ii) El tubo de escape deberá ser purgado mediante un mínimo de tres ciclos de aceleración en vacío o un método equivalente.
- c) Procedimiento de ensayo
  - 1) Inspección visual del equipo de control de emisiones instalado por el fabricante a fin de comprobar que está completo y en estado satisfactorio y que no presenta fugas.
  - 2) El motor, y cualquier turbocompresor incorporado, debe estar al ralentí antes de que comience cada ciclo de aceleración en vacío. En el caso de los motores diésel de gran potencia, esto significa esperar al menos 10 segundos después de soltar el acelerador.
  - 3) Para comenzar cada ciclo de aceleración en vacío, el acelerador debe apretarse a fondo con rapidez y continuidad (en menos de un segundo), aunque no con violencia, a fin de obtener el máximo paso de la bomba de inyección.
  - 4) Durante cada ciclo de aceleración en vacío, el motor debe alcanzar la velocidad de desconexión o, en los vehículos de transmisión automática, la velocidad especificada por el fabricante o, de no disponerse de tal información, 2/3 de la velocidad de desconexión antes de soltar el acelerador. Esto puede comprobarse, por ejemplo, controlando la velocidad del motor o dejando pasar un tiempo suficiente entre el momento en que se aprieta el acelerador y el momento en que se suelta, que en los vehículos de las categorías 1 y 2 del anexo I debe ser de al menos 2 segundos.
- d) Valores límite
  - 1) El nivel de concentración no superará el nivel registrado en la placa prevista en la Directiva 72/306/CEE del Consejo (\*\*\*) .
  - 2) Si no se conoce este dato o si las autoridades competentes de los Estados miembros deciden no utilizarlo como referencia, el nivel de concentración no deberá superar el establecido por el fabricante o los valores límite del coeficiente de absorción, que serán los siguientes:

Coeficiente de absorción máximo para:

    - motores diésel con aspiración natural = 2,5 m<sup>-1</sup>
    - motores diésel con turbocompresor = 3,0 m<sup>-1</sup>
    - se aplicará un límite de 1,5 m<sup>-1</sup> a los siguientes vehículos que hayan sido homologados con arreglo a los valores límite indicados en:
      - a) la fila B del cuadro del punto 5.3.1.4 del anexo I de la Directiva 70/220/CEE, modificada por la Directiva 98/69/CE (vehículos comerciales Diesel-Euro4);
      - b) la fila B1 del cuadro del punto 6.2.1 del anexo I de la Directiva 88/77/CEE, modificada por la Directiva 1999/96/CE (vehículos industriales de transporte de mercancías Diesel-Euro4);
      - c) la fila B2 del cuadro del punto 6.2.1 del anexo I de la Directiva 88/77/CEE, modificada por la Directiva 1999/96/CE (vehículos industriales de transporte de mercancías Diesel-Euro5);
      - d) la fila C del cuadro del punto 6.2.1 del anexo I de la Directiva 88/77/CEE, modificada por la Directiva 1999/96/CE (vehículos industriales de transporte de mercancías VEM);

o los valores límite de modificaciones más recientes de la Directiva 70/220/CEE, modificada por la Directiva 98/69/CE, o los valores límite de modificaciones más recientes de la Directiva 88/77/CEE, modificada por la Directiva 1999/96/CE, o los valores equivalentes cuando se utilice un tipo de aparato distinto de los usados para la homologación CE.

Cuando no sea posible una establecer una correspondencia con el punto 5.3.1.4 de la Directiva 70/220/CEE, modificada por la Directiva 98/69/CE, o con el punto 6.2.1 de la Directiva 88/77/CEE, modificada por la Directiva 1999/96/CE, lo anteriormente expuesto se aplicará a vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después del 1 de julio de 2002.

- 3) Estas disposiciones no serán aplicables a los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez antes del 1 de enero de 1980.
- 4) Los vehículos serán rechazados únicamente en el caso de que la media aritmética de al menos tres ciclos de aceleración en vacío sea superior al valor límite. Para efectuar tal cálculo, se podrá no tener en cuenta toda medición que se desvíe sustancialmente de la media medida o el resultado de cualquier cálculo estadístico que tenga en cuenta la dispersión de las medidas. Los Estados miembros podrán limitar el número de ciclos de ensayo.
- 5) A fin de evitar ensayos innecesarios, los Estados miembros podrán, no obstante lo dispuesto en el punto 4 de la letra d) de la sección 2.2, rechazar vehículos que hayan presentado valores sustancialmente superiores a los valores límite después de menos de tres ciclos de aceleración en vacío o tras los ciclos de purga (o equivalente) especificados en el inciso ii) del punto 2 de la letra b) de la sección 2.2. Igualmente, para evitar ensayos innecesarios, los Estados miembros podrán, no obstante lo dispuesto en el punto 4 de la letra d) de la sección 2.2, aprobar vehículos que hayan presentado valores sustancialmente inferiores a los valores límite después de menos de tres ciclos de aceleración en vacío o tras los ciclos de purga (o equivalente) especificados en el inciso ii) del punto 2 de la letra b) de la sección 2.2.

### 2.3. Equipo de inspección

Las emisiones de los vehículos se analizarán con equipos diseñados para establecer con precisión si se han cumplido los valores preceptivos o indicados por el fabricante.

(\*) DO L 76 de 9.3.1970, p. 1.

(\*\*) DO L 350 de 28.12.1998, p. 1.

(\*\*\*) DO L 190 de 20.8.1972, p. 1.».

— Se añadirá el punto 3 siguiente:

#### «3. Condiciones específicas para los dispositivos de limitación de velocidad

- donde sea posible, comprobar que esté instalado el dispositivo de limitación de velocidad de conformidad con la Directiva 92/6/CEE del Consejo (\*):
- comprobar la validez de la placa del dispositivo de limitación de velocidad,
- donde sea factible, comprobar que los precintos del dispositivo de limitación de velocidad y, en su caso, los dispositivos de protección de las conexiones contra la manipulación fraudulenta estén intactos,
- donde sea factible, comprobar que el dispositivo de limitación de velocidad impida que los vehículos mencionados en los artículos 2 y 3 de la Directiva 92/6/CEE superen los valores preceptivos.

(\*) DO L 57 de 2.3.1992, p. 27.».