

Propuesta modificada de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las medidas que deben tomarse contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor y por la que se modifican las Directivas 70/220/CEE y 70/156/CEE

(97/C 257/03)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

COM(97) 255 final — 96/0164(COD)

(Presentada por la Comisión con arreglo al apartado 2 del artículo 189 A del Tratado CE el 5 de junio de 1997)

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

(El texto se considerará inalterado si no hay observaciones en esta columna)

Considerando 4 *ter* (nuevo)

Considerando que es conveniente la elaboración en breve plazo de un marco normativo y tributario adecuado para acelerar la introducción en el mercado de vehículos con tecnología de propulsión innovadora y de vehículos que utilicen combustibles alternativos con un menor impacto sobre el medio ambiente; que con la sustitución por vehículos con combustibles alternativos como el gas natural se consigue una notable mejora de la calidad del aire en las ciudades;

Considerando 4 *quater* (nuevo)

Considerando que para contribuir a resolver el problema de la contaminación atmosférica es necesario intervenir con una estrategia global que integre los aspectos tecnológicos, de gestión y tributarios para el desarrollo de una movilidad sostenible, en función de las características específicas de las diferentes zonas urbanas europeas;

Considerando 5

Considerando que la Comisión ha realizado un programa europeo sobre la calidad del aire, las emisiones del tráfico viario y las tecnologías de los combustibles y los motores (el programa Auto Oil) con el fin de dar cumplimiento a las disposiciones del citado artículo 4 de la Directiva 94/12/CE; que los programas Auto Oil y EPEFE procuraron garantizar que las propuestas de Directiva sobre las emisiones contaminantes aporten las mejores soluciones, tanto para los ciudadanos como para la economía; que el estudio de rentabilidad del programa Auto Oil ha puesto de manifiesto la necesidad de seguir mejorando la tecnología necesaria para reducir las emisiones de los automóviles si se quieren lograr los objetivos de calidad de aire fijados para el año 2010 de

Considerando que la Comisión ha realizado un programa europeo sobre la calidad del aire, las emisiones del tráfico viario y las tecnologías de los combustibles y los motores (el programa Auto Oil) con el fin de dar cumplimiento a las disposiciones del citado artículo 4 de la Directiva 94/12/CE; que la Comisión ha puesto en práctica el proyecto APHEA, en virtud del cual se calcula que los costes externos de la contaminación atmosférica provocada por los vehículos de motor ascienden al 0,4 % del PNB de la Unión Europea, y que otros estudios realizados señalan que estos costes ascienden al 3 % del PNB de la Unión Europea; que, no obstante, el enfoque basado en los principios de costes y beneficios recogido en el artículo 4 de la Directiva 94/12/CE no

PROPUESTA INICIAL

acuerdo con la Comunicación de la Comisión sobre el programa Auto Oil;

PROPUESTA MODIFICADA

obligaba a calcular la cifra exacta de los costes de sanidad; que la Comisión ha puesto en práctica el plan de acción relativo al «automóvil del futuro», que tiene como objetivo participar en el fomento del «automóvil del futuro», que será limpio, seguro, de bajo consumo energético e «inteligente»; que este plan de acción pone en práctica las medidas comunitarias relativas al fomento de la I+D con vistas al logro de automóviles limpios; que los esfuerzos en materia de I+D realizados en el marco del plan de acción relativo al «automóvil del futuro» o de la competitividad de la Unión Europea en lo que se refiere a la I+D en el ámbito de los automóviles no deberán ponerse en peligro; que las industrias europeas petrolera y del automóvil han llevado a cabo el Programa europeo sobre los carburantes y las emisiones de los motores (EPEFE) para determinar la contribución que pueden realizar tanto los vehículos futuros como los combustibles que los propulsarán; que los programas Auto Oil y EPEFE procuraron garantizar que las propuestas de Directiva sobre las emisiones contaminantes aporten las mejores soluciones, tanto para los ciudadanos como para la economía; que ha quedado clara la necesidad de seguir mejorando la tecnología necesaria para reducir las emisiones de los automóviles si se quieren lograr los objetivos de calidad de aire fijados para el año 2010 de acuerdo con la Comunicación de la Comisión sobre el programa Auto Oil;

Considerando 9

Considerando que deben introducirse nuevas disposiciones relativas al diagnóstico a bordo (DAB) con el fin de permitir la detección inmediata de una avería en el equipo de control de la contaminación del vehículo mejorando, por consiguiente, de manera significativa el mantenimiento del rendimiento inicial en materia de emisiones de los vehículos en circulación mediante inspecciones periódicas o en carretera; que, no obstante, el DAB se encuentra en una fase menos desarrollada en el caso de los vehículos de gasóleo y solo se puede incorporar como extra a tales vehículos;

Considerando que deben introducirse nuevas disposiciones relativas al diagnóstico a bordo (DAB) con el fin de permitir la detección inmediata de una avería en el equipo de control de la contaminación del vehículo mejorando, por consiguiente, de manera significativa el mantenimiento del rendimiento inicial en materia de emisiones de los vehículos en circulación mediante inspecciones periódicas o en carretera; que para que los Estados miembros puedan garantizar el cumplimiento por parte del titular del vehículo de la obligación de reparar las averías en caso de indicación de mal funcionamiento, deberá quedar registrada la distancia recorrida desde el momento de la aparición de la avería;

Considerando 13

Considerando que conviene permitir que los Estados miembros fomenten mediante incentivos fiscales la comercialización de vehículos que cumplan los requisitos más estrictos de la presente Directiva;

Considerando que conviene permitir que los Estados miembros fomenten mediante incentivos fiscales la comercialización de vehículos que cumplan anticipadamente los valores límite fijados para los años 2000 y 2005; que los Estados miembros podrán conceder dichos incentivos siempre que no causen distorsiones en el mercado interior;

Considerando 15 *ter* (nuevo)

Considerando que se exhorta a los Estados miembros a tomar medidas para fomentar la renovación agilizada del parque de vehículos, sustituyéndolo con vehículos con un bajo nivel de emisiones;

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

Apartado 3 del artículo 1

Nuevo párrafo del artículo 12 (Directiva 70/156/CEE)

Todas las decisiones adoptadas de conformidad con las disposiciones adoptadas en aplicación de la presente Directiva que prevean medidas para restablecer la conformidad de los vehículos en circulación deberán ser minuciosamente motivadas. Las autoridades competentes de cada Estado miembro que decidan iniciar las medidas previstas lo notificarán al interesado, el cual al mismo tiempo deberá ser informado de las vías de recurso previstas en la legislación vigente en los Estados miembros y de los plazos para la utilización de las mismas.

Todas las decisiones adoptadas de conformidad con las disposiciones adoptadas en aplicación de la presente Directiva que prevean medidas para restablecer la conformidad de los vehículos en circulación deberán ser minuciosamente motivadas. Las autoridades competentes de cada Estado miembro que decidan iniciar las medidas previstas lo notificarán al interesado, el cual al mismo tiempo deberá ser informado de las vías de recurso previstas en la legislación vigente en los Estados miembros y de los plazos para la utilización de las mismas.

Tercer guión del punto 1 del Anexo

Lista de Anexos (Directiva 70/220/CEE)

Anexo X: Control de la conformidad de los vehículos en circulación

Anexo X: Control de la conformidad de los vehículos en circulación

Apéndice 1: Criterios de selección de los vehículos a prueba y criterios de no superación

Guión 2 bis (nuevo) del punto 18 Anexo

Apéndice 1 del Anexo III (Directiva 70/220/CEE)

— El muestreo se iniciará con el arranque del motor

Punto 21 del Anexo

Punto 4.3.1.3 del Anexo VI (Directiva 70/220/CEE)

4.3.1.3. La repetibilidad del analizador, expresada como desviación tipo, deberá ser superior al 1 % en el 0 de la escala y al 80 ± 20 % en el fondo de la escala en todas las gamas utilizadas.

4.3.1.3. La repetibilidad del analizador, expresada como desviación tipo, deberá ser superior al 1 % en el 0 de la escala y al 80 ± 2 % en el fondo de la escala en todas las gamas utilizadas.

Punto 21 del Anexo

Punto 5.1.3.7 del Anexo VI (Directiva 70/220/CEE)

5.1.3.7. La saturación puede comprobarse tal como se describe en los puntos 5.1.6.1 y 5.1.6.2 del presente Anexo, o con ayuda de otro sistema de muestreo y de análisis que permita detectar la emisión de hidrocarburos procedentes del filtro de carbono en la saturación.

5.1.3.7. La saturación puede comprobarse tal como se describe en los puntos 5.1.5 y 5.1.6 del presente Anexo, o con ayuda de otro sistema de muestreo y de análisis que permita detectar la emisión de hidrocarburos procedentes del filtro de carbono en la saturación.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

Punto 21 del Anexo

Punto 5.1.3.8 del Anexo VI (Directiva 70/220/CEE)

5.1.3.8. Se purgará el filtro de carbono con 25 ± 5 litros por litro de carbón y por minuto empleando el aire de emisiones del laboratorio hasta alcanzar 300 intercambios del volumen del lecho.

5.1.3.8. Se purgará el filtro de carbono con 25 ± 5 litros por litro de carbón y por minuto con el aire de emisiones del laboratorio hasta alcanzar 300 intercambios del volumen del lecho.

Punto 21 del Anexo

Punto 5.1.5.6 del Anexo VI (Directiva 70/220/CEE)

5.1.5.6. Cuando la temperatura alcance $293 \text{ }^\circ\text{K}$ ($20 \text{ }^\circ\text{C}$), deberá comenzar un período de calentamiento lineal de $15 \text{ }^\circ\text{K}$ ($15 \text{ }^\circ\text{C}$). El combustible se calentará de modo que la temperatura del combustible durante el proceso de calentamiento se ajusta, con un margen de $\pm 1,5 \text{ }^\circ\text{K}$, a la fórmula que figura a continuación. Durante el proceso de calentamiento deberá registrarse el tiempo transcurrido y la temperatura.

5.1.5.6. Cuando la temperatura alcance $293 \text{ }^\circ\text{K}$ ($20 \text{ }^\circ\text{C}$), deberá comenzar un período de calentamiento lineal de $15 \text{ }^\circ\text{K}$ ($15 \text{ }^\circ\text{C}$). El combustible se calentará de modo que la temperatura del combustible durante el proceso de calentamiento se ajusta, con un margen de $\pm 1,5 \text{ }^\circ\text{K}$, a la fórmula que figura a continuación. Durante el proceso de calentamiento deberá registrarse el tiempo transcurrido y la temperatura.

$$T_r = T_o + 0,2333 \cdot t$$

$$T_r = T_o + 0,2333 \cdot t$$

en donde:

en donde:

T_r = temperatura requerida ($^\circ\text{K}$),

T_r = temperatura requerida ($^\circ\text{K}$),

T_o = temperatura inicial ($^\circ\text{K}$)

T_o = temperatura inicial ($^\circ\text{K}$)

t = tiempo transcurrido durante el período de calentamiento en minutos.

t = tiempo transcurrido durante el período de calentamiento en minutos.

Punto 21 del Anexo

Punto 5.1.5.7 del Anexo VI (Directiva 70/220/CEE)

5.1.5.7. Tan pronto como se produzca la saturación, o cuando la temperatura del combustible alcance $308 \text{ }^\circ\text{K}$ ($35 \text{ }^\circ\text{C}$), según cual sea el primero de ambos acontecimientos, se apagará la fuente de calor, se abrirán las puertas del local y se retirará el tapón o los tapones del depósito de combustible del vehículo. Si la saturación no se ha producido cuando la temperatura del combustible alcanza $308 \text{ }^\circ\text{K}$ ($35 \text{ }^\circ\text{C}$), se retirará del vehículo la fuente de calor, se retirará el vehículo del local y se repetirá el procedimiento descrito en el punto 5.1.7 hasta que se produzca la saturación.

5.1.5.7. Tan pronto como se produzca la saturación, o cuando la temperatura del combustible alcance $308 \text{ }^\circ\text{K}$ ($35 \text{ }^\circ\text{C}$), según cual sea el primero de ambos acontecimientos, se apagará la fuente de calor, se abrirán las puertas del local y se retirará el tapón o los tapones del depósito de combustible del vehículo y se sacará el vehículo de la cabina para someterlo al ciclo de conducción de preacondicionamiento que se describe en el punto 5.2. Si la saturación no se ha producido cuando la temperatura del combustible alcanza $308 \text{ }^\circ\text{K}$ ($35 \text{ }^\circ\text{C}$), se retirará del vehículo la fuente de calor, se retirará el vehículo del local y se repetirá el procedimiento descrito en el punto 5.1.7 hasta que se produzca la saturación.

Punto 22 del Anexo

Título del punto 2.3 del apéndice 1 del Anexo VI (Directiva 70/220/CEE)

Prueba de calibrado y retención de hidrocarburos de la cámara

Prueba de calibrado y de hermeticidad de la cámara

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

Punto 25 del Anexo

Punto 5.4 del Anexo X (Directiva 70/220/CEE)

Diagnóstico y mantenimiento paliativo

5.4. Con carácter previo a las pruebas de revisión, se realizará un diagnóstico y mantenimiento paliativo en los vehículos aceptados para las pruebas, ajustándose a lo dispuesto en los puntos 5.4.1 a 5.4.8.

Diagnóstico y mantenimiento

5.4. Con carácter previo a las pruebas de revisión, se realizará un diagnóstico y mantenimiento en los vehículos aceptados para las pruebas, ajustándose a lo dispuesto en los puntos 5.4.1 a 5.4.8.

Punto 25 del Anexo

Punto 5.4.7 del Anexo X (Directiva 70/220/CEE)

5.4.7. Si el vehículo presenta un kilometraje inferior en 800 km al previsto para el próximo mantenimiento, dicho mantenimiento se efectuará de acuerdo con las instrucciones de servicio del fabricante. Con independencia del kilometraje que presente, podrá realizarse el cambio de aceite y de filtro del aire a petición del fabricante.

5.4.7. Si el vehículo presenta un kilometraje inferior en 3 000 km al previsto para el próximo mantenimiento, dicho mantenimiento se efectuará de acuerdo con las instrucciones de servicio del fabricante. Con independencia del kilometraje que presente, podrá realizarse el cambio de aceite y de filtro del aire a petición del fabricante.

Punto 25 del Anexo

Punto 6.4.5 del Anexo X (Directiva 70/220/CEE)

6.4.5. Descripción del procedimiento que deberá seguir el propietario del vehículo para obtener la corrección del incumplimiento, que deberá incluir fecha de la corrección del incumplimiento, tiempo estimado para realizar la corrección en taller y lugar en que podrá realizarse la corrección. La reparación deberá efectuarse expeditivamente en un plazo razonable desde la entrega del vehículo.

6.4.5. Descripción del procedimiento que deberá seguir el propietario del vehículo para obtener la corrección del incumplimiento, que deberá incluir fecha de la corrección del incumplimiento, tiempo estimado para realizar la corrección en taller y lugar en que podrá realizarse la corrección. La reparación deberá efectuarse expeditivamente en un plazo razonable desde la entrega del vehículo. En la información al propietario del vehículo deberá quedar claro que el propietario no cargará con coste alguno.

Punto 25 del Anexo

Punto 6.6 bis (nuevo) del Anexo X (Directiva 70/220/CEE)

6.6 bis. La reparación o modificación que se efectúe, o la incorporación de innovaciones se harán constar en la documentación del vehículo.

Punto 26 del Anexo

Punto 5.3.1 del Anexo XI (Directiva 70/220/CEE)

5.3.1. Las pruebas se efectuarán en el vehículo utilizado para la prueba de durabilidad de tipo V señalada en el Anexo VII y por el procedimiento de prueba especificado en el apéndice 1 del presente Anexo. Las pruebas se llevarán a cabo al concluir la prueba de durabilidad del tipo V. Si no se realiza la prueba de durabilidad de tipo V, o a instancias del fabricante, podrá usarse para estas pruebas de demostración del DAB un vehículo representativo y sometido a un envejecimiento adecuado.

5.3.1. Las pruebas se efectuarán por el procedimiento de prueba especificado en el apéndice 1 del presente Anexo. Para estas pruebas de demostración del DAB se usará un vehículo proporcionado por el fabricante, representativo y sometido a un envejecimiento adecuado (que haya recorrido hasta 80 000 km).

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

Punto 26 del Anexo

Punto 5.6 del Anexo XI (Directiva 70/220/CEE)

5.6. Almacenamiento de códigos de avería

El sistema de DAB registrará el código o códigos indicativos del estado del sistema de control de emisiones. Se utilizarán códigos de estado distintos para diferenciar los sistemas de control de emisiones que funcionen correctamente de los que necesiten un funcionamiento más prolongado del vehículo para poder ser evaluados por completo. Los códigos de avería que ocasionen la activación del IMF por deterioro o mal funcionamiento o por modos de funcionamiento permanente por defecto en relación con las emisiones serán almacenados en memoria y el código de avería identificará el tipo de mal funcionamiento.

5.6. Almacenamiento de códigos de averías

El sistema de DAB registrará el código o códigos indicativos del estado del sistema de control de emisiones. Se utilizarán códigos de estado distintos para diferenciar los sistemas de control de emisiones que funcionen correctamente de los que necesiten un funcionamiento más prolongado del vehículo para poder ser evaluados por completo. Los códigos de avería que ocasionen la activación del IMF por deterioro o mal funcionamiento o por modos de funcionamiento permanente por defecto en relación con las emisiones serán almacenados en memoria y el código de avería identificará el tipo de mal funcionamiento. La distancia recorrida por el vehículo desde el almacenamiento de un código de avería se podrá comprobar a través del puerto serie del conector de enlace de datos normalizados⁽¹⁾.

(¹) Este requisito se aplicará únicamente a los vehículos provistos de una señal electrónica de velocidad a los sistemas de gestión del motor. Se aplicará a todos los vehículos a partir del 1 de enero de 2005.

Punto 26 del Anexo

Punto 6.5.3.5 del apéndice 1 del Anexo XI (Directiva 70/220/CEE)

6.5.3.5. La interfaz de conexión entre el vehículo y el comprobador de diagnóstico deberá cumplir todos los requisitos de SAE J 1962 «Conector de diagnóstico, junio de 1992» (ISO XXX-A «Vehículos de carretera» — Sistemas de diagnóstico — Conector de a bordo). La posición de instalación estará sujeta a la aprobación del organismo competente en materia de homologación de manera que sea fácilmente accesible por el personal de servicio, pero esté protegida frente a manipulaciones por personal no cualificado.

6.5.3.5. El conector de diagnóstico deberá cumplir todos los requisitos de ISO 15031-3 «Vehículos de carretera — Sistemas de diagnóstico — Conector de a bordo». La posición de instalación estará sujeta a la aprobación del organismo competente en materia de homologación de manera que sea fácilmente accesible por el personal de servicio, pero esté protegida frente a manipulaciones por personal no cualificado.