

II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

CONSEJO

DIRECTIVA 93/59/CEE DEL CONSEJO

del 28 de junio de 1993

por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de medidas contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea y, en particular, su artículo 100 A,

Vista la propuesta de la Comisión (1),

En cooperación con el Parlamento Europeo (2),

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

Considerando que es preciso adoptar medidas en el marco del mercado interior; que dicho mercado implica un espacio sin fronteras interiores en el que se garantice la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales;

Considerando que el primer programa de acción de las Comunidades Europeas para la protección del medio ambiente, aprobado por el Consejo el 22 de noviembre de 1973 (4), invitaba a tener en cuenta los últimos progresos científicos en la lucha contra la contaminación atmosférica causada por los gases emitidos por los vehículos de motor y a modificar en consonancia las Directivas anteriormente adoptadas; que el tercer programa de acción, aprobado por el Consejo el 7 de febrero de 1983 (5), exige que se ponga aún mayor empeño en reducir considerablemente el nivel

actual de las emisiones de contaminantes de los vehículos de motor;

Considerando que la Directiva 70/220/CEE del Consejo (6), es una de las directivas específicas que conforman el procedimiento de homologación «CEE» establecido por la Directiva 70/156/CEE del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques (7);

Considerando que la Directiva 70/220/CEE establece los valores límite para las emisiones de monóxido de carbono y de hidrocarburos no quemados procedentes de los motores de esos vehículos; que esos valores límite se redujeron por primera vez en virtud de la Directiva 74/290/CEE (8) y fueron completados, de acuerdo con la Directiva 77/102/CEE del Consejo (9) con valores límite para las emisiones autorizadas de óxido de nitrógeno; que los valores límite de esos tres contaminantes fueron sucesivamente reducidos por las Directivas 78/665/CEE (10), 83/351/CEE (11) y 88/76/CEE (12); que se introdujeron valores límite para las emisiones contaminantes de partículas procedentes de los motores diésel por medio de la Directiva 88/436/CEE (13) y mediante normas europeas más severas para las emisiones gaseosas contaminantes de los automóviles de cilindrada inferior a 1 400 cm³ por medio de la Directiva 89/458/CEE (14); que la aplicación de estas nor-

(1) DO nº C 100 de 22. 4. 1992, p. 7.

(2) DO nº C 305 de 23. 11. 1992, p. 120 y DO nº C 176 de 28. 6. 1993.

(3) DO nº C 313 de 30. 11. 1992, p. 11.

(4) DO nº C 112 de 20. 12. 1973, p. 1.

(5) DO nº C 46 de 17. 2. 1983, p. 1.

(6) DO nº L 76 de 6. 4. 1970, p. 1. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 91/441/CEE (DO nº L 242 de 30. 8. 1991, p. 1).

(7) DO nº L 42 de 23. 2. 1970, p. 1. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 92/53/CEE (DO nº L 225 de 10. 8. 1982, p. 1).

(8) DO nº L 159 de 15. 6. 1974, p. 61.

(9) DO nº L 32 de 3. 2. 1977, p. 32.

(10) DO nº L 223 de 14. 8. 1973, p. 48.

(11) DO nº L 197 de 20. 7. 1983, p. 1.

(12) DO nº L 36 de 9. 2. 1988, p. 1.

(13) DO nº L 214 de 6. 8. 1988, p. 1.

(14) DO nº L 226 de 3.8.1989, p. 1.

mas se ha ampliado a todos los automóviles, independientemente de la cilindrada de su motor, mediante la aplicación de un procedimiento europeo de ensayo mejorado que incluye un ciclo de conducción no urbana y que mediante la Directiva 91/441/CEE se introdujeron ciertos requisitos relativos a las emisiones por evaporación y a la durabilidad de los componentes del vehículo que intervienen en la reducción de las emisiones, así como diversas normas más severas en materia de emisiones en partículas procedentes de los vehículos equipados con motores diésel;

Considerando que las normas europeas estrictas se aplican únicamente a los turismos destinados al transporte de hasta seis asientos cuya masa máxima no supere los 2 500 kg; que las disposiciones transitorias destinadas a las demás categorías de vehículos incluidas en el ámbito de aplicación de la Directiva 70/220/CEE y en particular, las referentes a vehículos industriales ligeros, establecen normas menos severas;

Considerando que el impacto medioambiental de medidas más severas se vería muy reforzado y acelerado si los Estados miembros conceden incentivos fiscales a la compra de vehículos nuevos que cumplan las normas de la presente Directiva;

Considerando que se estima de forma unánime que el desarrollo futuro en la Comunidad dará lugar a una mayor contaminación atmosférica; que, las previsiones oficiales realizadas hasta la fecha sobre el aumento del tráfico se han visto superadas por la realidad; que, por consiguiente, se deben fijar normas muy severas sobre la emisión de gases para los vehículos de motor;

Considerando que la realización de un esfuerzo especial en materia de investigación y desarrollo relativo a la reducción de la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor puede constituir un elemento determinante para reforzar la competitividad de la industria europea del automóvil;

Considerando que la Comisión se encargará de evaluar regularmente los últimos avances científicos que permitan reducir los valores límite admitidos para la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor y de proponer las medidas de reducción adecuadas, previa consulta al grupo «Emisiones de los vehículos de motor».

Considerando que a fin de reducir, en la próxima etapa los valores límite para los vehículos industriales ligeros, con arreglo a una evaluación técnica apropiada, las categorías de vehículos II y III podrán fusionarse y los valores límite específicos aplicables al control de la conformidad de la producción, suprimidos;

Considerando que los estudios realizados por la Comisión en este ámbito indican que la industria comunitaria posee, o está procediendo a perfeccionar, las técnicas necesarias

para conseguir que los vehículos objeto de la presente Directiva cumplan, teniendo en cuenta sus condiciones específicas, normas tan severas como las aplicadas a los turismos; que las normas propuestas deben aplicarse de inmediato para no perjudicar la coherencia de las medidas comunitarias contra la contaminación atmosférica procedente del tráfico rodado,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Los Anexos I, III, IV, V y IX de la Directiva 70/220/CEE quedan modificados de acuerdo con lo dispuesto en el Anexo de la presente Directiva.

Artículo 2

1. A partir del 1 de octubre de 1993, los Estados miembros no podrán, por motivos relacionados con la contaminación atmosférica causada por las emisiones:

- denegar la homologación CEE de tipo, la expedición del certificado a que se refiere el último guión del apartado 1 del artículo 10 de la Directiva 70/156/CEE, ni la concesión de la homologación nacional,
- ni prohibir la primera puesta en circulación de vehículos de motor,

si las emisiones de ese tipo de vehículo de motor o de esos vehículos se ajustan a lo dispuesto en la Directiva 70/220/CEE, modificada por la presente Directiva.

2. A partir del 1 de octubre de 1993, los Estados miembros:

- no podrán conceder la homologación CEE de tipo ni expedir el certificado a que se refiere el último guión del apartado 1 del artículo 10 de la Directiva 70/156/CEE, y
- denegarán la homologación nacional de tipo

a los vehículos de motor cuyas emisiones no cumplan los requisitos de los Anexos de la Directiva 70/220/CEE, modificada por la presente Directiva.

3. A partir del 1 de octubre de 1994, los Estados miembros prohibirán la primera puesta en circulación de los vehículos cuyas emisiones no cumplan los requisitos de los Anexos de la Directiva 70/220/CEE, modificada por la presente Directiva.

Artículo 3

Los Estados miembros podrán establecer incentivos fiscales para los vehículos que cumplan lo dispuesto en la presente Directiva. Dichos incentivos deberán ser conformes a las disposiciones del Tratado y cumplir además las siguientes condiciones:

- que se aplique a la totalidad de los vehículos nuevos puestos en venta que cumplan anticipadamente las normas de la presente Directiva;
- que dejen de aplicarse a partir del momento en que sean obligatorios los valores límite de emisión establecidos en el apartado 3 del artículo 2, para los vehículos nuevos;
- que su importe sea, para cada tipo de vehículo, sustancialmente inferior al coste real de los dispositivos aplicados con el fin de respetar los valores fijados y al coste de su instalación en el vehículo.

La Comisión deberá ser informada de los proyectos destinados a crear o modificar los incentivos fiscales mencionados en el párrafo primero, con antelación suficiente para que pueda presentar sus observaciones.

Artículo 4

El Consejo, en las condiciones previstas en el Tratado, se pronunciará, antes del 31 de diciembre de 1994, sobre una propuesta que presentará la Comisión a más tardar el 31 de diciembre de 1993 relativa a una nueva reducción de los valores límite.

Los valores límite reducidos no serán aplicables antes del 1 de enero de 1996 respecto de las nuevas homologaciones de vehículos de la categoría I, y antes del 1 de enero de 1997 en el caso de las nuevas homologaciones de vehículos de las categorías II y III como se indica en el cuadro relativo al punto 5.3.1.4 del Anexo I de la Directiva 70/220/CEE, modificada por la presente Directiva; dichos valores reducidos podrán servir de base para fijar incentivos fiscales a partir de la adopción de la nueva Directiva.

Los valores límite aumentados para el control de la producción con el fin de comprobar la conformidad (tal como se indica en el cuadro relativo al punto 7.1.1 del Anexo I de la presente Directiva) dejarán de ser de aplicación a partir de las fechas de aplicación de los valores límite reducidos a que se refiere el párrafo segundo.

Artículo 5

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 30 de septiembre de 1993. 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 el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 6

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Luxemburgo, el 28 de junio de 1993.

Por el Consejo

El Presidente

S. AUKEN

ANEXO

MODIFICACIONES DE LOS ANEXOS DE LA DIRECTIVA 70/220/CEE

ANEXO I

1) El punto 5.2.1 quedará redactado como sigue:

«5.2.1. Los vehículos con motor de explosión deberán someterse a las siguientes pruebas:

- Tipo I (control de las emisiones medias de los gases contaminantes emitidos a través del tubo de escape tras un arranque en frío)
- Tipo II (emisión de monóxido de carbono con el motor al ralentí)
- Tipo III (control de las emisiones de gases del cárter)
- Tipo IV (determinación de las emisiones de evaporación)
- Tipo V (durabilidad de los sistemas anticontaminantes)».

2) Se suprimirá el punto 5.2.2.

3) El punto 5.2.3 quedará redactado como sigue:

«5.2.2. Los vehículos con motor de compresión deberán ser sometidos a las siguientes pruebas:

- Tipo I (control de las emisiones medias de los gases contaminantes emitidos a través del tubo de escape tras un arranque en frío)
- Tipo V (durabilidad de los sistemas anticontaminantes)».

4) Se suprimirá el punto 5.2.4.

5) Se sustituirá el cuadro 1.5.2 por el siguiente:

«Cuadro 1.5.2.

Diversas vías para la homologación y la ampliación

Ensayos de homologación	Vehículos con motor de explosión, de las categorías M y N	Vehículos con motor de compresión de las categorías M ₁ y N ₁
Tipo I	Sí (masa ≤ 3,5 t)	Sí (masa ≤ 3,5 t)
Tipo II	Sí (masa > 3,5 t)	—
Tipo III	Sí	—
Tipo IV	Sí (masa ≤ 3,5 t)	—
Tipo V	Sí (masa ≤ 3,5 t)	Sí (masa ≤ 3,5 t)
Condiciones para la ampliación	Punto 6	— Punto 6 — M ₂ y N ₂ con una masa de referencia no superior a 2 840 kg»

6) El punto 5.3.1.2.1 quedará redactado como sigue:

«5.3.1.2.1. Deberá realizarse una prueba con una duración total de ... (el resto sin cambios).»

7) Se suprimirá el punto 5.3.1.2.4.

8) En el punto 5.3.1.4.

— La segunda frase quedará redactada como sigue:

«Los resultados deberán multiplicarse por ... (el resto son cambios)»;

— el cuadro se sustituirá por el siguiente:

«Categoría vehículo»		Masa de referencia	Valores límite		
			Masa del monóxido de carbono	Masa combinada del hidrocarburo y los óxidos de nitrógeno	Masa de las partículas ⁽¹⁾
			L ₁ (g/km)	L ₂ (g/km)	L ₃ (g/km)
M ⁽²⁾		todos	2,72	0,97	0,14
N ₁ ⁽³⁾	categoría I	RW ≤ 1 250	2,72	0,97	0,14
	categoría II	1 250 < RW ≤ 1 700	5,17	1,4	0,19
	categoría III	1 700 < MR	6,9	1,7	0,25

⁽¹⁾ En los motores de compresión.

⁽²⁾ Excepto:

- vehículos para el transporte de más de seis ocupantes, incluido el conductor.
- vehículos cuya masa máxima supera los 2 500 kg.

⁽³⁾ Y los vehículos de la categoría M contemplados en la nota ⁽²⁾.

9) El punto 5.3.2.1 quedará redactado como sigue:

«5.3.2.1. Todos los vehículos equipados con motor de explosión a los que no se aplique lo dispuesto en el punto 5.3.1 deberán ser sometidos a la prueba.».

10) El punto 5.3.2.2 quedará redactado como sigue:

«5.3.2.2. Cuando una prueba se realice con arreglo al Anexo IV, el monóxido de carbono en volumen de los gases de escape emitidos con el motor al ralentí no deberá superar el 3,5 % con los reglajes especificados por el fabricante y 4,5 % dentro del margen de regulación especificado en el Anexo IV.».

11) El punto 5.3.4.1 quedará redactado como sigue:

«5.3.4.1. Esta prueba deberá efectuarse en todos los vehículos incluidos en el punto 1, excepto los equipados con motor de compresión.».

12) La primera frase del punto 5.3.5.1 quedará redactado como sigue:

«5.3.5.1. Esta prueba deberá efectuarse en todos los vehículos incluidos en el punto 1 a los que se aplique la prueba del punto 5.3.1 ... (el resto sin cambios).»

13) El punto 6.1.1 quedará redactado como sigue:

«6.1.1. Tipos de vehículos con masas de referencia diferentes.

6.1.1.1. La homologación concedida a un tipo de vehículo sólo podrá ampliarse a tipos de vehículos cuya masa de referencia requiera la utilización de la inercia equivalente inmediatamente superior o inmediatamente inferior.

6.1.1.2. En el caso de los vehículos de la categoría N₁ y de los de la categoría M a los que se refiere la nota (2) del punto 5.3.1.4, cuando la masa de referencia del tipo de vehículo para el cual se solicita la homologación exige la utilización de un volante de inercia equivalente inferior al empleado en el tipo de vehículo ya homologado, se concederá la ampliación de la homologación cuando las masas de los contaminantes expulsados por el vehículos ya homologado estén dentro de los límites exigidos del vehículos cuya homologación se solicita.».

14) El cuadro del punto 7.1.1 se sustituirá por el siguiente:

«Categoría vehículo	Masa de referencia	Valores límite		
		Masa del monóxido de carbono	masa combinada del hidrocarburo y los óxidos de nitrógeno	Masa de las partículas ⁽¹⁾
		RW (kg)	L ₁ (g/km)	L ₂ (g/km)
M ⁽²⁾	todos	3,16	1,13	0,18
	RW ≤ 1 250	3,16	1,13	0,18
N ₁ ⁽³⁾	1 250 < RW ≤ 1 700	6,0	1,6	0,22
	1 700 < RW	8,0	2,0	0,29

⁽¹⁾ En los motores de compresión.

⁽²⁾ Véase la nota ⁽²⁾ del punto 5.3.1.4.

⁽³⁾ Véase la nota ⁽³⁾ del punto 5.3.1.4.»

15) En el punto 8:

— Se suprimirá el punto 8.1.

— El segundo guión del punto 8.2, quedará redactado como sigue:

«—Las disposiciones previstas para los vehículos de la categoría M₁ ⁽²⁾, equipados con motores de explosión con una cilindrada superior a 2 litros en el Anexo I de la Directiva 70/220/CEE, modificada por la Directiva 88/76/CEE».

— El punto 8.3 quedará redactado como sigue:

«Para los vehículos de la categoría M₁ ⁽²⁾, hasta el 1 de julio de 1994 para la homologación de tipo y hasta el 31 de diciembre de 1994 para la primera puesta en circulación, y

para los vehículos de la categoría N₁ ⁽³⁾, hasta el 1 de octubre de 1994 para la homologación de tipo y hasta el 1 de octubre de 1995 para la primera puesta en circulación,

los valores límite de la suma de las masas de hidrocarburos y óxido de nitrógeno y de la masa de partículas de vehículos equipados con motores de encendido por compresión del tipo e inyección directa serán los que resulten de multiplicar los valores L₂ y L₃ de los cuadros que figuran en los puntos 5.3.1.4 (homologación) y 7.1.1.1 (verificación de la conformidad) por el factor 1,4.

⁽²⁾ Véase la nota ⁽²⁾ del punto 5.3.1.4.

⁽³⁾ Véase la nota ⁽³⁾ del punto 5.3.1.4.»

ANEXO III

16) En el punto 2.3.1:

— El párrafo segundo se sustituirá por los tres párrafos siguientes:

«Para los vehículos de la categoría M ⁽²⁾ equipados con un motor de potencia máxima igual o inferior a 30 kW y con una velocidad máxima no superior a 130 km/h la velocidad máxima del ciclo no urbano (parte dos) queda limitada a 90 km/h hasta el 1 de julio de 1994.

Para los vehículos de la categoría N₁ ⁽³⁾ con una relación entre potencia y peso no superior a 30 kW/t ⁽⁴⁾ y una velocidad máxima no superior a 130 km/h, queda limitada la velocidad máxima en ciclo no urbano (segunda parte) a 90 km/h hasta el 1 de enero de 1996 para los vehículos de la categoría I, y hasta el 1 de enero de 1997 para los vehículos de las categorías II y III.

Con posterioridad a dichas fechas, los vehículos que en el ciclo de conducción no alcancen los valores de aceleración y de velocidad máxima previstos deberán funcionar con el acelerador pisado a fondo hasta que lleguen de nuevo a la curva prevista. Las desviaciones relativas al ciclo de conducción deben hacerse constar en el informe correspondiente a las pruebas.»

(2) Véase la nota (2) del punto 5.3.1.4 del Anexo I.

(3) Véase la nota (3) del punto 5.3.1.4 del Anexo I.

(4) Masa máxima en carga técnicamente admisible declarada por el fabricante.»

17) El punto 7.1 quedará redactado como sigue:

«7.1. Toma de muestras

La toma de muestras comenzará al principio del primer ciclo urbano básico, en la forma definida en el punto 6.2.2, y concluirá al final del último período de ralentí del ciclo no urbano (segunda parte).»

ANEXO IV

18) El punto 2.2 quedará redactado como sigue:

«2.2. La temperatura ambiente durante la prueba estará situada entre 293 y 303 K (20 y 30 °C).

Se calentará el motor hasta que la temperatura de los refrigerantes y lubricantes, así como la presión de lubricación, hayan alcanzado el punto de equilibrio.»

19) El punto 2.5.2.1 quedará redactado como sigue:

«2.5.2.1. En primer lugar se procederá a una medición en las condiciones de regulación establecidas por el fabricante.»

ANEXO V

20) El punto 2.1 quedará redactado como sigue:

«2.1. La prueba del tipo III se efectuará en el vehículo con motor de explosión que haya sido sometido a las pruebas del tipo I o II, según proceda.»

ANEXO IX

21) Sección II

Se suprimirá el punto 1.5.
