

**DIRECTIVA 1999/52/CE DE LA COMISIÓN**

de 26 de mayo de 1999

**por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 96/96/CE del Consejo sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas a la inspección técnica de los vehículos de motor y de sus remolques**

(Texto pertinente a los fines del EEE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista 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 de motor y de sus remolques<sup>(1)</sup>, y en particular, el apartado 2 de su artículo 7,

- (1) Considerando que el primer Programa Auto-Oil<sup>(2)</sup> concluyó que la calidad del mantenimiento de los vehículos de motor constituye un elemento decisivo en lo que se refiere a los efectos del tráfico en la calidad del aire;
- (2) Considerando que la sección 8.2 del anexo II de la Directiva 96/96/CE especifica los ensayos a realizar en las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos, al objeto de comprobar el buen mantenimiento de los mismos;
- (3) Considerando que la sección 8.2.2 del anexo II de la Directiva 92/55/CEE del Consejo<sup>(3)</sup>, especifica que, a partir del 1 de enero de 1996, el ensayo de las emisiones de los vehículos diesel debe consistir en medir 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);
- (4) Considerando que la presente Directiva va dirigida a establecer una adaptación al progreso técnico que mejorará el rendimiento de las inspecciones técnicas de las emisiones de los vehículos diesel;
- (5) Considerando que es preciso profundizar los estudios sobre la puesta a punto de procedimientos alternativos de ensayo para comprobar las condiciones de mantenimiento de los vehículos diesel, sobre todo en lo que se refiere a las partículas y los NO<sub>x</sub>;
- (6) Considerando que las medidas previstas en la presente Directiva se ajustan al dictamen del Comité para la adaptación al progreso técnico de la Directiva sobre la inspección técnica de los vehículos de motor instituido en virtud del artículo 8 de la Directiva 96/96/CE,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

*Artículo 1*

La Directiva 96/96/CE quedará modificada como sigue:

En el anexo II, la sección 8.2.2 se sustituirá por el texto siguiente:

- \*8.2.2. Vehículos de motor equipados con motores de encendido por compresión (gasóleo).
- 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 en caliente y en condiciones mecánicas satisfactorias.

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

<sup>(2)</sup> Programa tripartito entre las industrias del petróleo, el sector de la automoción y los servicios de la Comisión Europea dirigido a poner a punto normas de calidad para los combustibles y las emisiones de los vehículos a partir de año 2000.

<sup>(3)</sup> DO L 225 de 10.8.1992, p. 68.

- 2) No obstante lo dispuesto en el punto 5 de la letra d) siguiente, no se rechazará ningún vehículo a menos que haya sido preconditionado de conformidad con los requisitos que se detallan a continuación.
  - 3) El motor deberá estar caliente, por ejemplo la temperatura del aceite del motor medida mediante sonda introducida en la boquilla 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.
  - 4) 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 de los puntos pertinentes del dispositivo de escape para comprobar que no existen 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 diesel 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 ser retirado con rapidez y continuidad (esto es, en menos de 1 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 la retirada inicial y la suelta total del acelerador, 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 opacidad no deberá ser superior al registrado en la placa conforme a la Directiva 72/306/CEE del Consejo (?).
  - 2) 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 del coeficiente máximo de absorción para:
    - motores diesel de aspiración natural: 2,5 m<sup>-1</sup>,
    - motores diesel sobrealimentados: 3,0 m<sup>-1</sup>,o bien los valores equivalentes cuando se utilice un tipo de aparato distinto de los usados para la homologación CE.
  - 3) Los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez antes del 1 de enero de 1980 estarán exentos del cumplimiento de estos requisitos.
  - 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 ignorar 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 máximo 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 8.2.2, 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 punto 3 de la letra b) de esta misma sección. Igualmente, para evitar ensayos innecesarios, los Estados miembros podrán, no obstante lo dispuesto en el punto 4 de la letra d) de la sección 8.2.2, 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 punto 3 de la letra b) de esta misma sección.».

#### *Artículo 2*

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 1 de octubre de 2000. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, 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.

2. 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*

La presente Directiva entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

#### *Artículo 4*

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 26 de mayo de 1999.

*Por la Comisión*

Neil KINNOCK

*Miembro de la Comisión*

---