Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

►**B** **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

(DO L 203 de 10.8.2000, p. 1)

Modificada por:

		Diario Oficial		
		nº	página	fecha
►**M1**	Directiva 2003/26/CE de la Comisión de 3 de abril de 2003	L 90	37	8.4.2003

▼B

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

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo la Comunidad Europea y, en particular, las letras c) y d) del apartado 1 de su artículo 71,

Vista la propuesta de la Comisión ([1]),

Visto el dictamen del Comité Económico y Social ([2]),

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ([3]),

Considerando lo siguiente:

(1) El aumento de la circulación por carretera supone para todos los Estados miembros problemas de naturaleza e importancia similares en materia de seguridad y medio ambiente.

(2) En interés de la seguridad vial, la protección del medio ambiente y la competencia leal, los vehículos industriales sólo deberían utilizarse si se encuentran en un estado de mantenimiento de conformidad con la normativa técnica.

(3) En virtud de 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 ([4]), los vehículos industriales se someten cada año a una inspección técnica efectuada por un organismo autorizado.

(4) El artículo 4 de la Directiva 94/12/CE ([5]) previó un enfoque multidireccional de los aspectos costes/eficacia de las medidas destinadas a reducir la contaminación provocada por los vehículos industriales. El programa europeo «Auto-oil I» incorporó este enfoque y proporcionó una evaluación objetiva del conjunto de las medidas más rentables en los ámbitos de la tecnología de vehículos, de la calidad de los carburantes, de la inspección y del mantenimiento así como de las medidas no técnicas, con el fin de reducir las emisiones producidas por los transportes por carretera.

(5) Teniendo en cuenta el presente enfoque, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron la Directiva 98/70/CE ([6]) destinada a mejorar la calidad de los carburantes y con vistas a prever normas más estrictas respecto de las emisiones, la Directiva

([1]) DO C 190 de 18.6.1998, p. 10 y DO C 116 de 26.4.2000, p. 7.
([2]) DO C 407 de 28.12.1998, p. 112.
([3]) Dictamen del Parlamento Europeo de 9 de febrero de 1999 (DO C 150 de 28.5.1999, p. 27) confirmado el 16 de septiembre de 1999, Posición común del Consejo de 2 de diciembre de 1999 (DO C 29 de 1.2.2000, p. 1) y Decisión del Parlamento Europeo de 14 de marzo de 2000 (no publicada aún en el Diario Oficial), Decisión del Consejo de 13 de abril de 2000.
([4]) DO L 46 de 17.2.1997, p. 1; Directiva modificada por la Directiva 1999/52/CE de la Comisión (DO L 142 de 5.6.1999, p. 26).
([5]) Directiva 94/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de marzo de 1994, relativa a las medidas contra la contaminación del aire por las emisiones de los vehículos a motor que modifica la Directiva 70/220/CEE (DO L 100 de 19.4.1994, p. 42).
([6]) Directiva 98/70/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 1998, relativa a la calidad de la gasolina y el gasóleo y por la que se modifica la Directiva 93/12/CEE del Consejo (DO L 350 de 28.12.1998, p. 58).

▼B

98/69/CE ([1]) para los vehículos particulares y los vehículos comerciales ligeros y la Directiva 1999/96/CE ([2]) para los vehículos industriales.

(6) La presente Directiva sigue la misma línea, pero parece más eficaz, desde el punto de vista de la protección del medio ambiente, que no se proceda en esta fase al refuerzo de las normas relativas a la inspección técnica previstas por la Directiva 96/96/CE sino que se establezcan inspecciones técnicas en carretera para garantizar durante todo el año la aplicación de dicha Directiva.

(7) Efectivamente, una inspección técnica anual resulta insuficiente para garantizar que los vehículos industriales cumplan la normativa técnica durante todo el año.

(8) La realización eficaz de nuevas inspecciones técnicas selectivas en carretera constituye una medida importante y rentable para controlar el nivel de mantenimiento de los vehículos industriales en circulación.

(9) Las inspecciones técnicas en carretera deben llevarse a cabo sin discriminación por motivos de nacionalidad del conductor o del país de matriculación o de puesta en circulación del vehículo industrial.

(10) El método de selección de los vehículos industriales sometidos a inspección debería basarse en un enfoque selectivo, concediendo especial importancia a la determinación de los vehículos que aparentemente sean más susceptibles de un mal mantenimiento, mejorando así la eficacia de las inspecciones por parte de las autoridades y al mismo tiempo reduciendo al mínimo los costes y los retrasos causados a los conductores y a las empresas.

(11) En caso de graves defectos del vehículo inspeccionado deberá poderse pedir a las autoridades competentes del Estado miembro de matriculación o de puesta en circulación del vehículo que adopten medidas apropiadas e informen al Estado miembro solicitante sobre las posibles medidas de seguimiento adoptadas.

(12) Las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva se adoptarán de conformidad con la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ([3]).

(13) Con arreglo al principio de subsidiariedad y al principio de proporcionalidad contemplados en el artículo 5 del Tratado, los objetivos de la acción prevista, es decir, el establecimiento de un régimen de inspecciones en carretera de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, pueden lograrse mejor, debido a la dimensión de la acción, a nivel comunitario; la presente Directiva no excede de lo necesario a tal fin,

---

([1]) Directiva 98/69/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 1998, relativa a las medidas que deben adoptarse contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor y por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE del Consejo (DO L 350 de 28.12.1998, p. 1).

([2]) Directiva 1999/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 1999, relativa a la aproximación de las legislación de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de motores diésel destinados a la propulsión de vehículos, y contra la emisión de gases contaminantes procedentes de motores de encendido por chispa alimentados con gas natural o gas licuado del petróleo destinados a la propulsión de vehículos y por la que se modifica la Directiva 88/77/CE del Consejo (DO L 44 de 16.2.2000, p. 1).

([3]) DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

▼B

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

1. Con el fin de mejorar la seguridad vial y el medio ambiente, la presente Directiva tiene por objeto conseguir que los vehículos industriales que circulan en el territorio de los Estados miembros de la Comunidad respeten en mayor medida determinados requisitos técnicos establecidos por la Directiva 96/96/CE.

2. La presente Directiva define determinadas condiciones de realización de inspecciones técnicas en carretera para los vehículos industriales que circulan en el territorio de los Estados miembros de la Comunidad.

3. Sin perjuicio de la normativa comunitaria, las disposiciones de la presente Directiva no afectarán en modo alguno al derecho de los Estados miembros de efectuar inspecciones no incluidas en el ámbito de aplicación de la presente Directiva, así como de inspeccionar otros aspectos del transporte por carretera, y en particular los relativos a los vehículos industriales. Por otra parte, nada impide a un Estado miembro que, en el contexto de inspecciones que no estén incluidas en el ámbito de aplicación de la presente Directiva, controle los puntos enumerados en el anexo I en lugares que no sean la vía pública.

Artículo 2

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

a) «vehículo industrial» los vehículos de motor pertenecientes a las categorías 1, 2 y 3 definidas en el anexo I de la Directiva 96/96/CE y sus remolques;

b) «inspección técnica en carretera» la inspección técnica no anunciada por las autoridades, y por tanto inesperada, de un vehículo industrial que circule en el territorio de un Estado miembro, efectuada en la vía pública por las autoridades o bajo el control de las mismas;

c) «inspección técnica»: el control de que el vehículo cumple la normativa técnica de acuerdo con lo previsto en el anexo II de la Directiva 96/96/CE.

Artículo 3

1. Los Estados miembros realizarán inspecciones técnicas en carretera suficientes para conseguir los objetivos contemplados en el artículo 1 con respecto a los vehículos industriales contemplados en la presente Directiva, teniendo en cuenta el régimen nacional aplicado a dichos vehículos en el marco de la Directiva 96/96/CE.

2. Las inspecciones técnicas en carretera se llevarán a cabo sin discriminación por motivos de nacionalidad del conductor o del país de matriculación o de puesta en circulación del vehículo industrial y teniendo en cuenta la necesidad de reducir al mínimo los costes y los retrasos ocasionados a los conductores y a las empresas.

Artículo 4

1. La inspección técnica en carretera comprende uno, dos o la totalidad de los elementos siguientes:

a) una inspección visual del estado de mantenimiento del vehículo industrial, parado;

b) un control del informe de inspección técnica en carretera contemplado en el artículo 5, establecido recientemente, o un control de la documentación que acredite la conformidad del vehículo a la reglamentación técnica aplicable y, en particular para los vehículos matriculados o puestos en circulación en un Estado miembro, del comprobante de que el vehículo industrial ha sido sometido a la inspección técnica obligatoria de acuerdo con la Directiva 96/96/CE;

▼B

c) una inspección para detectar deficiencias de mantenimiento. Esta inspección se referirá a uno, varios o la totalidad de los puntos de control enumerados en la lista que figura en el punto 10 del anexo I.

2. La inspección de los dispositivos de frenado y de las emisiones de los tubos de escape se efectuará según las disposiciones establecidas en el anexo II.

3. El inspector, antes de proceder a inspeccionar los puntos enumerados en la lista que figura en el punto 10 del anexo I, tendrá en cuenta el último certificado de inspección técnica o un informe de inspección técnica en carretera establecido recientemente presentado(s), en su caso, por el conductor.

El inspector podrá tener un cuenta también cualquier otro certificado de seguridad expedido por un organismo autorizado, presentado, en su caso, por el conductor.

Cuando dichos certificados y/o el informe mencionados proporcionen la prueba de que en el transcurso de los tres últimos meses ya se ha efectuado una inspección sobre uno de los puntos enumerados en la lista que figura en el punto 10 del anexo I, este punto no volverá a controlarse, excepto si ello estuviere justificado, en particular, debido a un defecto o a una no conformidad manifiesta.

Artículo 5

1. El informe de la inspección técnica en carretera relativo a la inspección contemplada en la letra c) del apartado 1 del artículo 4 será establecido por la autoridad o el inspector que lo hubiere llevado a cabo. El modelo de este informe figura en el anexo I e incluirá en el punto 10 una lista de los puntos que hayan sido controlados. La autoridad o el inspector marcarán las casillas correspondientes. El informe deberá entregarse al conductor del vehículo industrial.

2. Si la autoridad o el inspector consideran que las deficiencias en el mantenimiento del vehículo industrial pueden constituir un riesgo para la seguridad que justifique, sobre todo en lo que se refiere al frenado, una inspección más precisa, podrá someterse al vehículo a una inspección más minuciosa en un centro de inspección cercano designado por el Estado miembro de acuerdo con el artículo 2 de la Directiva 96/96/CE.

La utilización de dicho vehículo podrá suspenderse hasta la reparación de los defectos peligrosos detectados si, bien en la inspección en carretera contemplada en el apartado 1 del artículo 4, bien en la inspección técnica más minuciosa contemplada en el párrafo primero del presente apartado, se evidencia que el vehículo industrial representa un riesgo importante para sus ocupantes o para los otros usuarios de la red de carreteras.

Artículo 6

A más tardar el 31 de marzo de cada dos años, los Estados miembros comunicarán a la Comisión los datos que hayan recogido durante los dos años precedentes sobre el número de vehículos industriales inspeccionados, clasificados por categoría conforme al punto 6 del anexo I y por país de matriculación, así como los puntos controlados y las deficiencias encontradas, conforme al punto 10 del anexo I.

La primera transmisión de datos abarcará el período de dos años que comienza el 1 de enero de 2003.

La Comisión transmitirá dichas informaciones al Parlamento Europeo.

Artículo 7

1. Los Estados miembros se asistirán mutuamente en la aplicación de la presente Directiva. Se comunicarán, en particular, los nombres de los servicios competentes para llevar a cabo las inspecciones así como de las personas que asuman la función de punto de contacto.

▼B

2. Las deficiencias graves de un vehículo industrial perteneciente a un no residente, especialmente las que hubieren causado la suspensión de la utilización, deberán denunciarse a las autoridades competentes del Estado miembro de matriculación o de puesta en circulación del vehículo basándose en el modelo de informe de inspección que figura en el anexo I, sin perjuicio de que se proceda contra el infractor con arreglo a la normativa aplicable en el Estado miembro donde se haya comprobado la deficiencia.

Sin perjuicio de las disposiciones del artículo 5, las autoridades competentes del Estado miembro en el que se comprueba una deficiencia grave en un vehículo industrial perteneciente a un no residente podrán pedir a las autoridades competentes del Estado miembro de matriculación o de puesta en circulación del vehículo la adopción de medidas apropiadas contra los infractores, como, por ejemplo, la presentación del vehículo a una nueva inspección técnica.

Las autoridades a las que se haya cursado la petición notificarán a las autoridades competentes del Estado miembro en que se hayan comprobado las deficiencias del vehículo industrial las medidas adoptadas, en su caso, contra el infractor.

Artículo 8

Las modificaciones necesarias para la adaptación del anexo I o para la adaptación al progreso técnico de las normas técnicas definidas en el anexo II se adoptarán según el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 9.

No obstante, dichas modificaciones no deberán suponer la ampliación del ámbito de aplicación de la presente Directiva.

Artículo 9

1. La Comisión estará asistida por el Comité para la adaptación al progreso técnico, creado en el artículo 8 de la Directiva 96/96/CE, denominado en lo sucesivo «el Comité».

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación lo dispuesto en los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en el artículo 8 de la misma.

El plazo previsto en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE será de tres meses.

3. El Comité aprobará su reglamento interno.

Artículo 10

Los Estados miembros establecerán un régimen de sanciones que se aplicará cuando el conductor o el empresario no respeten los requisitos técnicos controlados teniendo en cuenta la presente Directiva.

Tomarán todas las medidas necesarias para garantizar la aplicación de dichas sanciones. Estas sanciones deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.

Artículo 11

La Comisión presentará al Consejo, a más tardar un año después de haber recibido de los Estados miembros los datos que figuran en el artículo 6, un informe sobre la aplicación de la presente Directiva acompañado de un resumen de los resultados obtenidos.

El primer informe abarcará el período de dos años que comienza el 1 de enero de 2003.

Artículo 12

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva antes del 10 de agosto de 2002.

▼B

2. 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.

3. 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 13

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

Artículo 14

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

▼B

ANEXO I

MODELO DE INFORME DE INSPECCIÓN TÉCNICA EN CARRETERA QUE INCLUYE UNA LISTA DE LOS PUNTOS OBJETO DE CONTROL

(Directiva 2000/30/CE)

1. Lugar de la inspección .....

2. Fecha .....

3. Hora .....

4. Signo distintivo del país y número de matriculación del vehículo .....

5. Signo distintivo del país y número de matriculación del remolque o semirremolque .....

6. Categoría del vehículo .....

a) ☐ Camión ligero (3,5-12 toneladas) ([1])

b) ☐ Remolque ([2])

c) ☐ Tren de carretera ([3])

d) ☐ Autobús o autocar ([4])

e) ☐ Camión pesado (más de 12 toneladas) ([5])

f) ☐ Semirremolque ([6])

g) ☐ Vehículo articulado ([7])

7. Empresa que efectúa el transporte y dirección .....

8. Nacionalidad .....

9. Conductor .....

([1]) Vehículo de motor destinado al transporte de mercancías, con al menos ruedas y un peso máximo que sobrepase las 3,5 toneladas pero que no supere las 12 toneladas (categoría N2).

([2]) Todo vehículo destinado a ser acoplado a un vehículo de motor, excepto los semirremolques, y que en virtud de su diseño y su instalación, esté destinado al transporte de mercancías: remolques con una masa máxima superior a 3,5 toneladas, pero que no sobrepase 10 toneladas (categoría O3); remolques con una masa máxima que sobrepase las 10 toneladas (categoría O4).

([3]) Vehículo de motor destinado al transporte de mercancías, con una masa máxima superior a 3,5 toneladas (categorías N2, N3) acoplado a un remolque (categorías O3 y O4).

([4]) Vehículo de motor destinado al transporte de personas, con al menos cuatro ruedas y con más de ocho asientos, además del asiento del conductor (categorías M2 y M3).

([5]) Vehículos de motor destinados al transporte de mercancías que tengan por lo menos cuatro ruedas, con una masa máxima superior a 12 toneladas (categoría N3).

([6]) Todo vehículo distinado a ser acoplado a un vehículo de motor de tal manera que una parte de este semirremolque repose sobre el vehículo de motor y que una parte sustancial de su peso o del peso de su carga sea soportada por dicho vehículo y que, por su concepción y su disposición, esté destinado al transporte de mercancías (categorías O3 y O4).

([7]) Vehículo tractor destinado a ser acoplado a un semirremolque.

▼B

10. Puntos controlados:

	Controlados	No controlados	No conformes
a) Dispositivo de frenado y componentes del dispositivo de frenado (1)	☐	☐	☐
b) Sistema de escape (1)	☐	☐	☐
c) Opacidad del humo (diésel) (1)	☐	☐	☐
d) Emisiones gaseosas [gasolina, gas natural o gas licuado de petróleo (GLP)] (1)	☐	☐	☐
e) Sistema de dirección	☐	☐	☐
f) Luces, dispositivos de alumbrado y de señalización	☐	☐	☐
g) Ruedas y neumáticos	☐	☐	☐
h) Supensión (defectos visibles)	☐	☐	☐
i) Chasis (defectos visibles)	☐	☐	☐
j) Tacógrafo (instalación)	☐	☐	☐
►(1) k) Dispositivo de limitación de velocidad (instalación y funcionamiento) ◄	☐	☐	☐
l) Fugas del carburante o del lubricante	☐	☐	☐

11. Resultados de la inspección:
Suspensión de la utilización del vehículo que presenta deficiencias graves ☐

12. Varios/observaciones

13. Autoridad/agente o inspector que ha efectuado la inspección

Firma de la autoridad, agente o inspector que ha efectuado la inspección.

---

(1) Estos puntos son objeto de pruebas y controles específicos según las disposiciones establecidas en el anexo II de la Directiva 2000/30/CE.

▼B

ANEXO II

MODALIDADES RELATIVAS A LAS PRUEBAS Y/O A LAS INSPECCIONES DE LOS DISPOSITIVOS DE FRENADO Y LAS EMISIONES DE GASES DE ESCAPE

1. **Condiciones específicas para los dispositivos de frenado**

Se exige que cada parte del sistema de frenado y sus sistemas de accionamiento estén en perfecto estado de marcha y correctamente regulados.

Los frenos del vehículo deben ejercer las funciones de frenado siguientes:

a) para los vehículos de motor y sus remolques y semirremolques, un freno de servicio capaz de desacelerar el vehículo y detenerlo de manera segura, rápida y eficaz, independientemente de sus condiciones de carga y de la pendiente de la vía por la que circula;

b) para los vehículos de motor y sus remolques y semirremolques, un freno de estacionamiento capaz de mantener el vehículo detenido, independientemente de su carga y de la pendiente de la carretera.

▼M1

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 ([1]) 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

([1]) DO L 76 de 9.3.1970, p. 1.

▼M1

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 [1] o por modificaciones posteriores, el contenido máximo autorizado de CO no deberá superar 0,3 % vol. Cuando no sea posible una 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.

ii) Medición al ralentí acelerado (en vacío), la velocidad del motor debe ser al menos igual a 2 000 min^{-1}.

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± 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 ºC, 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.

[1] DO L 350 de 28.12.1998, p. 1.

▼M1

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 ([1]).

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^{-1}

— motores diésel con turbocompresor = 3,0 m^{-1}

— se aplicará un límite de 1,5 m^{-1} 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.

([1]) DO L 190 de 20.8.1972, p. 1.

▼M1

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.

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 ([1]):

— 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.

([1]) DO L 57 de 2.3.1992, p. 27.