

I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

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,

una inspección técnica efectuada por un organismo autorizado.

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

- (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 98/69/CE⁽⁷⁾ para los vehículos particulares y los vehículos comerciales ligeros y la Directiva 1999/96/CE⁽⁸⁾ para los vehículos industriales.

⁽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).

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ Directiva 1999/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 1999, relativa a la aproximación de las legislaciones 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 contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de motores diésel 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).

⁽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).

- (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⁽¹⁾.
- (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,

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 régi-

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

men 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;
- 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 en 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.

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 norma-

tiva 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.

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.

Hecho en Luxemburgo, el 6 de junio de 2000.

Por el Parlamento Europeo

La Presidenta

N. FONTAINE

Por el Consejo

El Presidente

E. FERRO RODRIGUES

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 destinado 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.

10. Puntos controlados:

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

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.

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.

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 no estén reguladas por un sistema avanzado de control de emisiones tal como un catalizador de tres vías y sonda lambda:
 - 1) Inspección visual del sistema de escape a fin de comprobar que no presenta fugas.
 - 2) Cuando proceda, inspección visual del sistema de control de las emisiones, a fin de comprobar que el vehículo esté dotado del equipamiento requerido.
 - 3) Tras un período razonable de calentamiento del motor (siguiendo las recomendaciones del fabricante), 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 no deberá exceder los valores siguientes:

- 4,5% vol para los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez entre la fecha fijada por los Estados miembros a partir de la cual estos vehículos deben cumplir la Directiva 70/220/CEE⁽¹⁾ y el 1 de octubre de 1986,
- 3,5% vol para los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después del 1 de octubre de 1986.

- b) Cuando las emisiones estén reguladas por un sistema avanzado de control tal como un catalizador de tres vías y sonda lambda:
 - 1) Inspección visual del sistema de escape, a fin de comprobar que no presenta fugas y que todos los componentes estén íntegros.
 - 2) Inspección visual del sistema de control de las emisiones, a fin de comprobar que el vehículo esté dotado del equipamiento requerido.
 - 3) Determinación de la eficacia del sistema de control de las emisiones mediante medición del valor lambda y el contenido de CO en los gases de escape de acuerdo con las disposiciones del punto 4.

⁽¹⁾ Directiva 70/220/CEE del Consejo, de 20 de marzo de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de medidas que deben adoptarse contra la contaminación del aire causada por los gases procedentes de los motores de explosión con los que están equipados los vehículos a motor (DO L 76 de 6.4.1970, p. 1); Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 1999/102/CE de la Comisión (DO L 334 de 28.12.1999, p. 43).

- 4) Emisiones a la salida del tubo de escape: valores límite
- Medición con el motor al ralentí:
El contenido máximo autorizado de CO en los gases de escape no deberá exceder del 0,5% vol.
 - Medición al ralentí acelerado, la velocidad del motor (desembragado) debe ser al menos igual a $2\,000\text{ minL}^{-1}\text{K}$:
Contenido de CO: máximo 0,3% vol.
Lambda: $1 \pm 0,03$, o según las especificaciones del fabricante.

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

Medida de la opacidad de los gases de escape en aceleración libre (motor desembragado, de la velocidad de ralentí a la velocidad de desconexión). El nivel de concentración no debe superar con arreglo a lo dispuesto en la Directiva 72/306/CEE⁽¹⁾ los valores límite siguientes del coeficiente de absorción:

- motores diésel de aspiración natural: $2,5\text{ mL}^{-1}\text{K}$,
- motores diésel con turbocompresor: $3,0\text{ mL}^{-1}\text{K}$,

o valores equivalentes, si se utiliza otro tipo de equipo distinto al que responde a estos requisitos.

Estas disposiciones no serán aplicables a los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez antes del 1 de enero de 1980.

2.3. Equipo de control

Las emisiones de los vehículos se controlarán mediante un equipo que permita determinar de manera precisa el cumplimiento de los valores límite prescritos o indicados por el fabricante.

⁽¹⁾ Directiva 72/306/CEE del Consejo, de 2 de agosto de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra las emisiones de contaminantes procedentes de los motores diésel destinados a la propulsión de vehículos (DO L 190 de 20.8.1972, p. 1); Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 97/20/CE de la Comisión (DO L 125 de 16.5.1997, p. 2).