

POSICIÓN COMÚN (CE) N° 27/98

aprobada por el Consejo el 23 de marzo de 1998

con vistas a la adopción de la Directiva 98/.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., 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, respecto de los vehículos industriales ligeros

(98/C 161/04)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión⁽¹⁾,

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

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189 B del Tratado⁽³⁾,

- (1) Considerando que es preciso adoptar medidas en el ámbito del mercado interior;
- (2) Considerando que el primer Programa de Acción de la Comunidad Europea para la protección del medio ambiente⁽⁴⁾, aprobado por el Consejo el 22 de noviembre de 1973, invitaba a que se tuvieran en cuenta los avances científicos más recientes en la lucha contra la contaminación atmosférica causada por los gases emitidos por los vehículos de motor y a que se modificaran en consonancia las Directivas anteriormente adoptadas; que el V Programa de Acción, cuyo enfoque general fue aprobado por el Consejo en su Resolución de 1 de febrero de 1993⁽⁵⁾, prevé la realización de un esfuerzo adicional para reducir considerablemente el nivel actual de emisiones de los contaminantes procedentes de los vehículos de motor; que dicho V Programa establece asimismo objetivos de reducción de las emisiones de varios contaminantes, dando por sentado que deben reducirse tanto las emisiones de fuentes móviles como las de fuentes estáticas;

- (3) Considerando que la Directiva 70/220/CEE del Consejo⁽⁶⁾ establece los valores límite de las emisiones de monóxido de carbono y de hidrocarburos no quemados de los motores de dichos vehículos; que estos valores límite se redujeron por primera vez mediante la Directiva 74/290/CEE del Consejo⁽⁷⁾ y que se completaron, de conformidad con la Directiva 77/102/CEE de la Comisión⁽⁸⁾, con valores límite para las emisiones aceptables de óxido de nitrógeno; que los valores límite para estos tres tipos de contaminantes fueron reducidos sucesivamente por la Directiva 78/665/CEE de la Comisión⁽⁹⁾, y las Directivas 83/351/CEE⁽¹⁰⁾ y 88/76/CEE del Consejo⁽¹¹⁾; que, mediante la Directiva 88/436/CEE del Consejo⁽¹²⁾, se introdujeron valores límite para las emisiones de partículas contaminantes de los motores de gasóleo; que, mediante la Directiva 89/458/CEE⁽¹³⁾, se introdujeron normas europeas más estrictas para las emisiones de gases contaminantes de los vehículos de motor de cilindrada inferior a 1 400 cm³; que dichas normas se han hecho extensivas a todos los turismos, independientemente de su cilindrada, basándose en un procedimiento europeo de prueba mejorado que incluye un ciclo de conducción extraurbano; que la Directiva 91/441/CEE del Consejo⁽¹⁴⁾ introdujo requisitos sobre las emisiones evaporantes y la duración de los componentes del vehículo relacionados con las emisiones, así como normas más estrictas sobre las partículas contaminantes producidas por los vehículos equipados con motores de gasóleo; que la Directiva 94/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁽¹⁵⁾ introdujo valores límite más restrictivos para todos los contaminantes y un nuevo método de control de conformidad de la producción; que los automóviles concebidos para transportar más de seis ocupantes y cuya masa máxima supere los 2 500 kg, los vehículos industriales ligeros y los vehículos todo terreno que, en virtud de la Directiva 70/220/CEE, se beneficiaban

⁽⁶⁾ DO L 76 de 6.4.1970, p. 1; Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 96/69/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 282 de 1.11.1996, p. 64).

⁽⁷⁾ DO L 159 de 15.6.1974, p. 61.

⁽⁸⁾ DO L 32 de 3.2.1977, p. 32.

⁽⁹⁾ DO L 223 de 14.8.1978, p. 48.

⁽¹⁰⁾ DO L 197 de 20.7.1983, p. 1.

⁽¹¹⁾ DO L 36 de 9.2.1988, p. 1.

⁽¹²⁾ DO L 214 de 6.8.1988, p. 1.

⁽¹³⁾ DO L 226 de 3.8.1989, p. 1.

⁽¹⁴⁾ DO L 242 de 30.8.1991, p. 1.

⁽¹⁵⁾ DO L 100 de 19.4.1994, p. 42.

⁽¹⁾ DO C 106 de 4.4.1997, p. 6.

⁽²⁾ DO C 206 de 7.7.1997, p. 113.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 18 de febrero de 1998 (DO C 80 de 16.3.1998), Posición común del Consejo de 23 de marzo de 1998 y Decisión del Parlamento Europeo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial).

⁽⁴⁾ DO C 112 de 20.12.1973, p. 1.

⁽⁵⁾ DO C 138 de 17.5.1993, p. 1.

de normas menos estrictas, han pasado a estar sometidos a normas tan rigurosas como las aplicables a los turismos, teniendo en cuenta las condiciones específicas de esos vehículos, en virtud de las Directivas 93/59/CEE del Consejo⁽¹⁾ y 96/69/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁽²⁾; que la Directiva 98/.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo establece normas más estrictas en materia de contaminación de los turismos, en el marco del Programa europeo sobre mejora de la calidad del aire, emisiones contaminantes del tráfico rodado, combustibles y tecnología de motores, denominado en lo sucesivo el «Programa Auto Oil»;

- (4) Considerando que el Programa Auto Oil tiene por objeto asimismo las emisiones contaminantes de los vehículos industriales ligeros; que, conviene, por tanto, extender a éstos las disposiciones de la Directiva 98/.../CE;
- (5) Considerando que un estudio de rentabilidad del Programa Auto Oil ha puesto de manifiesto la necesidad de seguir mejorando la tecnología relativa a las emisiones de los automóviles si se quieren lograr los objetivos de calidad del aire fijados para 2010 de acuerdo con la Comunicación de la Comisión sobre dicho Programa;
- (6) Considerando que la imposición a los turismos y a los vehículos industriales ligeros nuevos de requisitos básicos más estrictos que los prescritos en la Directiva 70/220/CEE forma parte de una estrategia comunitaria global coherente que incluye también la revisión de las normas aplicables a los vehículos pesados a partir de 2000, la mejora de los combustibles y una evaluación más exacta de las emisiones de los vehículos en circulación; que esas medidas deben ir acompañadas de otras económicamente rentables adoptadas en el ámbito local para respetar los criterios de calidad del aire en las zonas más contaminadas;
- (7) Considerando que conviene ampliar las disposiciones actuales relativas a la duración; que cuando se estudie dicha ampliación, será conveniente tener en cuenta que los vehículos industriales ligeros de uso comercial tienen una duración de vida mayor a la de los otros vehículos industriales ligeros;
- (8) Considerando que las disminuciones de los valores límite de la prueba de tipo I aplicables a partir de 2000 (correspondientes a una reducción del 40 % de los óxidos de nitrógeno, del 40 % del total de los hidrocarburos y del 30 % de monóxido de carbono en lo que respecta a los turismos de gasolina y a los vehículos industriales ligeros de gasolina, del 20 % de los óxidos de nitrógeno, del 20 % del valor combinado de hidrocarburos y óxidos de nitrógeno, del 40 % del monóxido de carbono y del 35 % de las partículas en lo que respecta a los turismos de gasóleo de inyección indirecta, del 40 % de los óxidos de nitrógeno, del

40 % del valor combinado de hidrocarburos y óxidos de nitrógeno, del 40 % del monóxido de carbono y del 50 % de las partículas en lo que respecta a los automóviles de gasóleo de inyección directa y del 20 % de los óxidos de nitrógeno, del 65 % de los hidrocarburos, del 40 % del monóxido de carbono y del 35 % de las partículas en lo que respecta a los vehículos industriales ligeros de gasóleo) constituyen medidas fundamentales para obtener a medio plazo una calidad del aire suficiente; que tales disminuciones se han aplicado a los hidrocarburos y a los óxidos de nitrógeno partiendo del supuesto de que los óxidos de nitrógeno representan respectivamente el 45 % y el 80 % de la masa combinada de ambos contaminantes medida en los vehículos de gasolina y gasóleo conformes a la Directiva 94/12/CE y a la Directiva 96/69/CE respectivamente; que, normalmente, se fijan en la actualidad valores límite distintos para los vehículos de gasolina a fin de controlar las emisiones de ambos contaminantes; que, en lo que respecta a los vehículos de motor de gasóleo para los que se han fijado las normas de la fase 2000 más estrictas, se mantiene un valor límite combinado con vistas a facilitar el desarrollo de nuevos motores; que dichas disminuciones tendrán en cuenta el efecto sobre las emisiones reales de la modificación del ciclo de prueba, introducida con el fin de representar mejor las emisiones tras arranque en frío («supresión de los 40 segundos»);

- (9) Considerando que la Directiva 96/44/CE de la Comisión⁽³⁾ conforma los requisitos de las pruebas de la Directiva 70/220/CEE a los de la Directiva 80/1268/CEE del Consejo, de 16 de diciembre de 1980, relativa a las emisiones de dióxido de carbono y al consumo de combustible de los vehículos de motor⁽⁴⁾, particularmente en lo que respecta a la relación entre la masa de referencia del vehículo y la inercia equivalente que ha de emplearse; que conviene actualmente conformar las definiciones de las masas de los vehículos de las clases I, II y III de la categoría N₁ con las de la Directiva 96/44/CE;
- (10) Considerando que el artículo 5 de la Directiva 70/220/CEE establece que las modificaciones necesarias para la adaptación de los requisitos de los anexos al progreso técnico se decidirán de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 13 de la Directiva 70/156/CEE del Consejo⁽⁵⁾; que entretanto, dicha Directiva ha sido completada mediante diversos anexos, por lo que resulta indispensable que todos los anexos de la Directiva 70/220/CEE puedan adaptarse al progreso técnico de acuerdo con el mencionado procedimiento;
- (11) Considerando que debe modificarse en consecuencia la Directiva 70/220/CEE,

⁽¹⁾ DO L 210 de 20.8.1996, p. 25.

⁽⁴⁾ DO L 375 de 31.12.1980, p. 36; Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 93/116/CE de la Comisión (DO L 329 de 30.12.1993, p. 39).

⁽⁵⁾ DO L 42 de 23.2.1970, p. 1; Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 97/27/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 233 de 25.8.1997, p. 1).

⁽¹⁾ DO L 186 de 28.7.1993, p. 21.

⁽²⁾ DO L 282 de 1.11.1996, p. 64.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La Directiva 98/.../CE quedará modificada como sigue:

1) el artículo 1 se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 1

La Directiva 70/220/CEE se modificará como sigue:

- 1) en el artículo 5, la mención "los anexos I a VII" se sustituirá por "los anexos I a XI".;
- 2) los anexos se modificarán de acuerdo con el anexo de la presente Directiva.»;

2) el artículo 2 se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 2

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 6, a partir del ...(*) ningún Estado miembro podrá por motivos que se refieran a la contaminación atmosférica causada por las emisiones de vehículos de motor:

- denegar una homologación CE conforme al apartado 1 del artículo 4 de la Directiva 70/156/CEE,
- denegar la homologación de alcance nacional,
- prohibir la matriculación, venta o puesta en circulación de vehículos conforme al artículo 7 de la Directiva 70/156/CEE,

si dichos vehículos cumplen los requisitos de la Directiva 70/220/CEE, modificada por la presente Directiva.

2. Salvo lo dispuesto en el artículo 6, a partir del 1 de enero de 2000 para los vehículos de la categoría M, tal y como se definen en el anexo II de la sección A de la Directiva 70/156/CEE —excepto los vehículos cuya masa máxima sea superior a los 2 500 kg—, y de la clase I de la categoría N₁, y a partir del 1 de enero de 2001 para los vehículos de las clases II y III de la categoría N₁, tal y como se definen en el cuadro del punto 5.3.1.4 del anexo I de la Directiva 70/220/CEE, y para los vehículos de la categoría M cuya masa máxima sea superior a los 2 500 kg, los Estados miembros no podrán seguir concediendo:

- la homologación CE con arreglo al apartado 1 del artículo 4 de la Directiva 70/156/CEE, ni
- la homologación nacional, salvo cuando se invoque lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 8 de la Directiva 70/156/CEE,

a un nuevo tipo de vehículo por motivos que se refieran a la contaminación atmosférica causada por las emisiones, si no cumple las disposiciones de la Directiva 70/220/CEE, modificada por la presente Directiva.

Para la prueba de tipo I, se utilizarán los valores límite que figuran en los renglones A y C del cuadro del punto 5.3.1.4 del anexo I de la Directiva 70/220/CEE.

3. A partir del 1 de enero de 2001 para los vehículos de la categoría M —excepto los vehículos cuya masa máxima sea superior a los 2 500 kg— y de la clase I de la categoría N₁, y a partir del 1 de enero de 2002 para los vehículos de las clases II y III de la categoría N₁, tal y como se definen en el cuadro del punto 5.3.1.4 del anexo I de la Directiva 70/220/CEE, y para los vehículos de la categoría M cuya masa máxima sea superior a los 2 500 kg, los Estados miembros:

- considerarán inválidos a los efectos del apartado 1 del artículo 7 de la Directiva 70/156/CEE los certificados de conformidad que acompañen a los vehículos nuevos según lo dispuesto en dicha Directiva, y
- denegarán la matriculación, venta o puesta en circulación de los vehículos nuevos que no vayan acompañados de un certificado de conformidad con arreglo a la Directiva 70/156/CEE, salvo cuando se invoque lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 8 de dicha Directiva,

por motivos relacionados con la contaminación atmosférica causada por las emisiones, si los vehículos no son conformes a lo dispuesto en la Directiva 70/220/CEE, modificada por la presente Directiva.

Para la prueba de tipo I, se utilizarán los valores límite que figuran en los renglones A y C del cuadro del punto 5.3.1.4 del anexo I de la Directiva 70/220/CEE.

4. Hasta el 1 de enero de 2003 los vehículos de la categoría M₁, equipados con motores de compresión y cuya masa máxima sea superior a los 2 000 kg:

- concebidos para transportar más de seis ocupantes incluido el conductor, o bien
- los vehículos todo terreno según los define el anexo II de la Directiva 70/156/CEE,

se tratarán, según lo dispuesto en los apartados 2 y 3, como los vehículos de categoría N₁.

5. Los Estados miembros:

- considerarán que han dejado de ser válidos los certificados de conformidad aprobados según lo dispuesto en la nota a pie de página 1, modificada por las notas a pie de página 2 y 3, del cuadro del punto 5.3.1.4 del anexo I de la Directiva 70/220/CEE, insertado en virtud de la Directiva 96/69/CE, y

— denegarán la matriculación, venta y puesta en circulación de vehículos nuevos:

- a) a partir del 1 de enero de 2001 para los vehículos de la categoría M₁ y de la clase I de la categoría N₁, excepto los vehículos concebidos para transportar más de seis ocupantes incluido el conductor y los vehículos cuya masa máxima sea superior a los 2 500 kg y,
- b) a partir del 1 de enero de 2002, para los vehículos de las clases II y III de la categoría N₁, los vehículos concebidos para transportar más de seis ocupantes incluido el conductor y los vehículos cuya masa máxima sea superior a los 2 500 kg.

6. Hasta las fechas señaladas en los apartados 2 y 3, se concederá la homologación y se efectuará la verificación de la conformidad de la producción con arreglo a lo dispuesto en la Directiva 70/220/CEE, modificada por la Directiva 96/69/CE.

(*) Nueve meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.»;

- 3) el párrafo cuarto del artículo 3 se sustituirá por el texto siguiente:

«La propuesta incluirá, en particular, los valores límite de emisión obligatorios que deberán aplicarse a partir del 1 de enero de 2005, confirmando o modificando los valores límite indicativos que figuran en los renglones B y D del cuadro del punto 5.3.1.4 del anexo I de la Directiva 70/220/CEE, tal como ha sido modificada por la presente Directiva. Además, la propuesta determinará si debe revisarse el marco en que los Estados miembros pueden prever incentivos fiscales, establecido en la Directiva 70/220/CEE, modificada por la presente Directiva.»;

- 4) el artículo 5 se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 5

Los Estados miembros podrán prever el establecimiento de incentivos fiscales únicamente para los vehículos de motor producidos en serie que sean conformes a la Directiva 70/220/CEE, modificada por

la presente Directiva. Dichos incentivos deberán ser conformes a las disposiciones del Tratado y cumplir las condiciones siguientes:

- deberán ser válidos para todos los vehículos nuevos puestos a la venta en el mercado de un Estado miembro que cumplan por anticipado los requisitos que figuran en los renglones A y C del cuadro del punto 5.3.1.4 del anexo I de la Directiva 70/220/CEE, modificada por la presente Directiva, y que posteriormente cumplan, a partir del 1 de enero de 2000 para los vehículos de la clase I de la categoría M₁ y de la categoría N₁ y, a partir del 1 de enero de 2001 para los vehículos de las clases II y III de la categoría N₁, los valores límite indicativos que figuran en los renglones B y D del mismo cuadro;
- deberán cesar desde la entrada en vigor obligatoria de los valores límite de emisión establecidos en el apartado 3 del artículo 2 para los vehículos nuevos o el 1 de enero de 2005 a más tardar en el caso de los valores límite indicativos que figuran en los renglones B y D del cuadro del punto 5.3.1.4 del anexo I de la Directiva 70/220/CEE, modificada por la presente Directiva;
- para cada tipo de vehículo, su cuantía deberá ser inferior a los costes adicionales de los dispositivos técnicos introducidos para asegurar el cumplimiento de los valores establecidos en el apartado 3 del artículo 2, o los valores límite indicativos establecidos en los renglones B y D del cuadro del punto 5.3.1.4 del anexo I de la Directiva 70/220/CEE, modificada por la presente Directiva, y 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.»;

- 5) el anexo quedará modificado como sigue:

- a) En el punto 10, el cuadro 1.5.2 se sustituirá por el cuadro siguiente:

«Cuadro 1.5.2.

Diversas vías para la homologación de tipo y las ampliaciones

Pruebas 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 máxima ≤ 3,5 t)	Sí (masa máxima ≤ 3,5 t)
Tipo II	Sí (masa máxima > 3,5 t)	—
Tipo III	Sí	—
Tipo IV	Sí (masa máxima ≤ 3,5 t)	—
Tipo V	Sí (masa máxima ≤ 3,5 t)	Sí (masa máxima ≤ 3,5 t)
Tipo VI	Sí (vehículos de la categoría M ₁ y de la clase I de la categoría N ₁) ⁽¹⁾	—
Condiciones para la ampliación	Punto 6	— Punto 6 — M ₂ y N ₂ con una masa de referencia no superior a 2 840 kg ⁽²⁾
Diagnóstico a bordo	Sí, con arreglo al punto 8.1	Sí, con arreglo al punto 8.2

⁽¹⁾ La Comisión propondrá lo antes posible y a más tardar el 1 de junio de 1999, unos valores límite para las clases II y III, conforme al procedimiento establecido en el artículo 13 de la Directiva 70/156/CEE; dichos valores se aplicarán en 2003 a más tardar.

⁽²⁾ La Comisión seguirá estudiando la cuestión de la extensión del ensayo de homologación a los vehículos de las categorías M₂ y N₂ cuya masa de referencia no sea superior a los 2 840 kg, y presentará, a más tardar en 2004, unas propuestas conforme al procedimiento del artículo 13 de la Directiva 70/156/CEE, referentes a las medidas que se aplicarán en 2005.»;

b) el punto 13 se sustituirá por el texto siguiente:

«13. Punto 5.3.1.4:

— Después del párrafo primero, se insertará el cuadro siguiente:

Categoría	Clase	Masa de referencia (MR)	Masa de referencia (kg)	Valores límite								
				Masa de monóxido de carbono (CO)		Masa de hidrocarburos (HC)		Masa de óxidos de nitrógeno (NO _x)		Masa combinada de hidrocarburos y óxidos de nitrógeno (HC + NO _x)	Masa de partículas ⁽¹⁾ (PM)	
				L ₁ (g/km)	L ₂ (g/km)	L ₃ (g/km)	L ₁ + L ₃ (g/km)	L ₄ (g/km)				
				Gasolina	Gasóleo	Gasolina	Gasóleo	Gasolina	Gasóleo	Gasolina	Gasóleo	
A (2000)	M ⁽²⁾	—	todas	2,3	0,64	0,20	—	0,15	0,50	—	0,56	0,05
B (2005)	M ⁽²⁾	—	todas	1,00	0,50	0,10	—	0,08	0,25	—	0,30	0,025

Categoría		Clase		Masa de referencia (MR)		Masa de monóxido de carbono (CO)		Masa de hidrocarburos (HC)		Masa de óxidos de nitrógeno (NO _x)		Masa combinada de hidrocarburos y óxidos de nitrógeno (HC + NO _x)		Masa de partículas (PM)		
				(kg)		(g/km)		(g/km)		(g/km)		(g/km)		(g/km)		
				L ₁		L ₁		L ₂		L ₁		L ₁		L ₄		
C (2000)	N ₁ ⁽²⁾	I	MR ≤ 1305	2,3	0,64	0,20	—	0,15	0,50	—	0,56	0,05	Gasolina	Gasolina	0,06	
		II	1305 < MR ≤ 1760	4,17	0,80	0,25	—	0,18	0,65	—	0,72	0,07	Gasolina	Gasolina	0,10	
		III	1760 < MR	5,22	0,95	0,29	—	0,21	0,78	—	0,86	0,10	Gasolina	Gasolina	0,06	
	D (2005)	N ₂ ⁽²⁾	I	MR ≤ 1305	1,0	0,50	0,10	—	0,08	0,25	—	0,30	0,025	Gasolina	Gasolina	0,04
			II	1305 ≤ MR	1,81	0,63	0,13	—	0,10	0,33	—	0,39	0,04	Gasolina	Gasolina	0,04
			III	1760 < MR	2,27	0,74	0,16	—	0,11	0,39	—	0,46	0,06	Gasolina	Gasolina	0,06

(1) Para motores de compresión.

(2) Salvo los vehículos cuya masa máxima sobrepase los 2 500 kg.

(3) Y los vehículos de la categoría M especificados en la nota a pie de página.

— se suprime la primera línea del presente cuadro relativa a los vehículos de la categoría M.

c) el punto 5.3.5.1 del punto 14 quedará redactado como sigue:

«5.3.5.1. Esta prueba deberá efectuarse en todos los vehículos de la categoría M₁ y de la clase I de la categoría N₁, equipados con un motor de explosión, excepto los vehículos concebidos para transportar más de seis ocupantes y los vehículos cuya masa máxima sea superior a los 2 500 kg.»;

d) en los puntos 7.1.1 y 7.1.2 del punto 20, la nota a pie de página quedará redactada como sigue:

«(1) Los puntos 7.1.1 y 7.1.2 se revisarán y completarán sin demora de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 13 de la Directiva 70/156/CEE tomado en consideración los problemas propios de los vehículos de la categoría N₁, así como los de los vehículos de la categoría M contemplados en la nota a pie de página 2 del cuadro del punto 5.3.1.4. En su debido momento, deberán presentarse propuestas para su adopción antes de las fechas previstas en el apartado 3 del artículo 2.»;

e) el punto 8 del punto 24 quedará redactado como sigue:

Los vehículos de las demás categorías o los vehículos de las categorías M₁ y N₁ no contemplados en los puntos 8.1 y 8.2 podrán disponer de sistemas de diagnóstico a bordo. En tal caso, serán de aplicación a los requisitos previstos en los puntos 6.5.3 a 6.5.3.5 del apéndice 1 del anexo XI.»

8. SISTEMA DE DIAGNÓSTICO A BORDO (DAB) PARA VEHÍCULOS DE MOTOR

8.1. Los vehículos de las categorías M₁ y N₁ equipados con motores de explosión deberán disponer de sistemas de diagnóstico a bordo para el control de las emisiones, de acuerdo con el anexo XI.

8.2. Los vehículos de las categorías M₁ y N₁ equipados con motores de compresión deberán disponer, a partir del 1 de enero de 2005, de sistemas de diagnóstico a bordo para el control de las emisiones, de acuerdo con el anexo XI. En caso de que los vehículos equipados con motores de compresión que hayan entrado en circulación antes de dicha fecha dispongan de sistemas de DAB, serán de aplicación las disposiciones de los puntos 6.5.3 a 6.5.3.5 del apéndice 1 del anexo XI.

8.3. Vehículos de las demás categorías

f) el punto 2.1.1 del punto 37 se sustituirá por el texto siguiente:

«2.1.1. El presente punto trata del material necesario para las pruebas referentes a las emisiones a baja temperatura ambiente, realizadas sobre vehículos con motor de explosión. El material de prueba necesario y las especificaciones obedecen a los requisitos establecidos para la prueba de tipo I descrita en el anexo III y sus apéndices, cuando no se contemplen requisitos específicos para la prueba de tipo VI. Las desviaciones aplicables a

la prueba de tipo VI (prueba a baja temperatura) se exponen en los puntos 2.2 a 2.6.»;

g) el punto 3.3.2 del punto 42 se sustituirá por el texto siguiente:

«3.3.2. El sistema de DAB deberá indicar los fallos de los componentes o sistemas relacionados con las emisiones, cuando dichos fallos hagan aumentar las emisiones por encima de los límites previstos en el cuadro siguiente:

Categoría	Clase	Masa de referencia (MR)	Valores límite							
			Masa de monóxido de carbono (CO)		Masa de hidrocarburos (HC)		Masa de óxidos de nitrógeno (NO _x)		Masa de partículas ⁽¹⁾ (PM)	
			L ₁ (g/km)		L ₂ (g/km)		L ₃ (g/km)		L ₄ (g/km)	
		(kg)	Gasolina	Gasóleo	Gasolina	Gasóleo	Gasolina	Gasóleo	Gasóleo	
	M ⁽²⁾	—	todas	3,2	3,2	0,4	0,4	0,6	1,2	0,18
	N ₁ ⁽³⁾	I	MR ≤ 1305	3,2	3,2	0,4	0,4	0,6	1,2	0,18
		II	1305 < MR ≤ 1760	5,8	4,0	0,5	0,5	0,7	1,6	0,23
		III	1760 < MR	7,3	4,8	0,6	0,6	0,8	1,9	0,28

⁽¹⁾ Para motores de compresión.

⁽²⁾ Salvo los vehículos cuya masa máxima sea superior a los 2 500 kg.

⁽³⁾ Los vehículos de la categoría M especificados en la nota a pie de página 2.»;

Artículo 2

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán antes del . . . las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva antes del⁽¹⁾. Informarán de ello inmediatamente 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 principales 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 . . .

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

⁽¹⁾ Nueve meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

I. INTRODUCCIÓN

1. El 29 de agosto de 1996 la Comisión presentó una propuesta, basada en el artículo 100 A del Tratado, relativa a las medidas que deben adoptarse contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor (automóviles de turismo) y por la que se modifican las Directivas 70/156/CEE y 70/220/CEE.
2. El Parlamento Europeo emitió su dictamen el 24 de abril de 1997.
3. El Comité Económico y Social emitió el suyo el 27 de abril de 1995.
4. El 7 de octubre de 1997 el Consejo adoptó una Posición común sobre la propuesta de la Comisión con arreglo al artículo 189 B del Tratado.
5. El 27 de febrero de 1997 la Comisión presentó una propuesta modificada de directiva sobre medidas relativas a los vehículos industriales ligeros para su incorporación a dicha Directiva. Sin embargo, a la vista de la necesidad urgente de disponer de medidas relativas a los automóviles de turismo en circulación, en la fecha más temprana posible, tanto el Consejo como el Parlamento Europeo consideraron que la propuesta modificada debería tratarse por separado. Por ello, el Parlamento Europeo no tuvo en cuenta la propuesta modificada en su dictamen en primera lectura; el Consejo, por su parte, no tuvo en cuenta la propuesta modificada en su Posición común de 7 de octubre de 1997 y manifestó su intención de adoptar una Posición común sobre la propuesta modificada más adelante (véase el DO C 351 de 19.11.1997, p. 64, primer párrafo del punto 5).
6. El Parlamento Europeo emitió su dictamen en primera lectura sobre la propuesta modificada el 18 de febrero de 1998 y presentó una enmienda. Dicha enmienda no fue aceptada por la Comisión.
7. El 23 de marzo de 1998, el Consejo adoptó una Posición común sobre la propuesta modificada de la Comisión con arreglo al artículo 189 B del Tratado.

II. OBJETIVO

8. El objetivo de la propuesta modificada de la Comisión es ampliar las medidas relativas a los automóviles de turismo, adoptadas en la Posición común, a los vehículos industriales ligeros (categoría internacional N₁).

La propuesta refleja la Directiva sobre vehículos de turismo excepto por lo que respecta al calendario para la aplicación de las medidas propuestas. Los valores límite para los vehículos de la clase I de la categoría N₁ corresponden a los de los automóviles de turismo. Los valores límite para los vehículos de las clases II y III de la categoría N₁ representan una reducción proporcional en comparación con los valores que establece la Directiva 96/69/CE. Las disposiciones relativas a los sistemas de diagnóstico a bordo (DAB) y a la conformidad de los vehículos en circulación recogen ampliamente las disposiciones establecidas para los automóviles de turismo.

III. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

9. Comentario previo

Al establecer una Posición común sobre la propuesta modificada, el Consejo estructuró el texto de manera que pudiera refundirse con el texto de la Directiva relativa a los automóviles de turismo, sin lo cual dicho texto debería constituir una enmienda a dicha Directiva.