

Propuesta modificada de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las medidas que deben tomarse contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor y por la que se modifican las Directivas 70/156/CEE y 70/220/CEE del Consejo<sup>(1)</sup>

UE3092

(97/C 106/04)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

COM(97) 61 final — 96/0164(COD)

(Presentada por la Comisión con arreglo al apartado 2 del artículo 189 A del Tratado CE el 21 de febrero de 1997)

## 1. Considerandos:

## a) El considerando 5 quedará redactado como sigue:

«[...] que el estudio de rentabilidad del programa Auto Oil ha puesto de manifiesto la necesidad de seguir mejorando la tecnología del automóvil necesaria para reducir las emisiones de los automóviles si se quieren lograr los objetivos de calidad del aire fijados para el año 2010 de acuerdo con la Comunicación de la Comisión sobre el programa Auto Oil».

## b) El considerando 6 quedará redactado como sigue:

«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 del año 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».

## c) El considerando 8 queda redactado como sigue:

«Considerando que la disminución de los valores límite de la prueba de tipo I aplicables a partir del año 2000, correspondiente a una reducción del 40 % de los óxidos de nitrógeno, del 40 % del total de los hidrocarburos y del 30 % del monóxido de carbono en lo que respecta a los turismos de gasolina y a los vehículos industriales ligeros de gasolina; del 20 % para los óxidos de nitrógeno, del 20 % para el valor combinado de hidrocarburos más 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 % para el valor combinado de hidrocarburos más 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 % para los óxidos de nitrógeno, del 65 % para los hidrocarburos, del 40 % del monóxido de carbono y del 35 % en lo que respecta a los vehículos industriales ligeros de gasóleo, constituye una medida fundamental para obtener a medio plazo una calidad del aire suficiente; que tal reducción se ha 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 30 % de la masa combinada de ambos contaminantes medida en los vehículos de gasolina y gasóleo conformes a la Directiva 94/12/CEE y a la Directiva 96/69/CE respectivamente; que, normalmente, en la actualidad se fijan valores límite distintos para los vehículos de gasolina para controlar las emisiones de ambos contaminantes; que, en lo que respecta 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 reducciones 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 del periodo de precalentamiento de 40 s")».

## d) Después del considerando 15, habrán de insertarse dos nuevos considerandos que quedarán redactados como sigue:

«Considerando que el artículo 5 de la Directiva 70/220/CEE establece que las modificaciones a los Anexos I a VII pueden adaptarse al progreso técnico de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 13 de la Directiva 70/156/CEE; que, entretanto, dicha Directiva ha sido completada mediante diversos Anexos, por lo que parece evidente que en el futuro todos los Anexos de la Directiva 70/220/CEE puedan adaptarse al progreso técnico de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 13 de la Directiva 70/156/CEE;

Considerando que, por el momento, a petición del fabricante, es posible extender la homologación conforme a la Directiva 70/220/CEE de los vehículos M<sub>1</sub> o N<sub>1</sub> equipados con motor de gasóleo que ya hayan sido homologados, a vehículos M<sub>2</sub> o

(1) DO nº C 77 de 11. 3. 1997, p. 8.

N<sub>2</sub> que posean una masa de referencia inferior a los 2 840 kg; que, normalmente, tales vehículos M<sub>2</sub> y N<sub>2</sub> requieren una homologación con arreglo a la Directiva 88/77/CEE; que, por motivos de coherencia normativa y de una mejor protección del medio ambiente, conviene suprimir esta posibilidad de extensión de la homologación».

2. El artículo 2 quedará redactado como sigue:

«Artículo 2

La Directiva 70/220/CEE quedará modificada como sigue:

- 1) En el artículo 5, la expresión "Anexos I a VII" queda sustituida por "los Anexos".
- 2) Los Anexos de la Directiva 70/220/CEE quedarán modificados de acuerdo con el Anexo de la presente Directiva.»

3. El artículo 3 quedará redactado como sigue:

«Artículo 3

1. A partir del 1 de enero de 1998, los Estados miembros deberán aceptar el cumplimiento con los requisitos de la Directiva 70/220/CEE, cuya última modificación la constituye la presente Directiva, a los efectos del apartado 1 del artículo 4 y del apartado 1 del artículo 7 de la Directiva 70/156/CEE.

2. A partir del 1 de enero de 2000 para los vehículos de la categoría M, tal y como son definidos en el Anexo II de la sección A de la Directiva 70/156/CEE —excepto los diseñados para transportar a más de seis ocupantes incluido el conductor y aquellos vehículos cuya masa máxima sobrepase los 2 500 kg— y de la clase I y a partir del 1 de enero de 2001 para los vehículos de las clases II y III, tal y como son definidos en el punto 5.3.1.2 del Anexo I de la Directiva 70/220/CEE, 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 relacionados con 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 diseñados para transportar a más de seis ocupantes incluido el conductor y aquellos vehículos cuya masa máxima sobrepase los 2 500 kg— y de la clase I y a partir del 1 de enero de 2002 para los vehículos de las clases II y III, 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 de conformidad con lo dispuesto en dicha Directiva,
- 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 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.»

4. El artículo 4 quedará redactado como sigue:

«Artículo 4

Los Estados miembros podrán prever el establecimiento de incentivos fiscales únicamente para los vehículos de motor que sean conformes a la Directiva 70/220/CEE, cuya última modificación la constituye la presente Directiva. Dichos incentivos deberán ser conformes a las disposiciones del Tratado y cumplir además las siguientes condiciones:

- deberán ser válidos para todos los vehículos nuevos puestos a la venta en el mercado de un Estado miembro que cumplan por anticipado ya sea 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, ya sea 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 3 para los vehículos nue-

vos o el 1 de enero de 2005 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 las soluciones técnicas introducidas para asegurar el cumplimiento de los valores establecidos en el apartado 3

del artículo 3, 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 a los 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 primer párrafo con antelación suficiente para que pueda presentar sus observaciones.»

5. El punto 3 del Anexo quedará redactado como sigue:

«El punto 1 quedará redactado como sigue:

“1. ÁMBITO DE APLICACIÓN

La presente Directiva se aplicará a:

- las emisiones del tubo de escape, las emisiones evaporativas, las emisiones de los gases del cárter, la durabilidad de los sistemas anticontaminantes y los sistemas de diagnóstico a bordo (DAB) de todos los vehículos de motor equipados con motor de encendido positivo,

y

- las emisiones del tubo de escape, la durabilidad de los sistemas anticontaminantes y los sistemas de diagnóstico a bordo (DAB) de los vehículos de las categorías M<sub>1</sub> y N<sub>1</sub> (\*) equipados con motor de encendido por compresión,

incluidos en el ámbito de aplicación del artículo 1 de la Directiva 70/220/CEE en la versión de la Directiva 83/351/CEE (\*\*), con la excepción de los vehículos de la categoría N<sub>1</sub> cuya homologación haya sido concedida con arreglo a la Directiva 88/77/CEE (\*\*\*)

(\*) Según la definición dada en la letra A del Anexo II de la Directiva 70/156/CEE.

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

(\*\*\*) DO nº L 36 de 9. 2. 1988, p. 33.”».

6. En el punto 10 del Anexo, el cuadro se sustituirá por el cuadro siguiente:

«Pruebas de homologación	Vehículos con motor de explosión de las categorías M y N	Vehículos con motor de compresión de las categorías M <sub>1</sub> y N <sub>1</sub>
Tipo I	Si (masa ≤ 3,5 t)	Si (masa ≤ 3,5 t)
Tipo II	Si (masa > 3,5 t)	—
Tipo III	Si	—
Tipo IV	Si (masa ≤ 3,5 t)	—
Tipo V	Si (masa ≤ 3,5 t)	Si (masa ≤ 3,5 t)
Conformidad de los vehículos en circulación (punto 8)	Si (masa ≤ 3,5 t)	Si (masa ≤ 3,5 t)
Diagnóstico a bordo (punto 9)	Si (masa ≤ 3,5 t)	Facultativa
Condiciones para la ampliación	Punto 6	Punto 6*

7. El punto 11 del Anexo quedará redactado como sigue:

«Punto 5.3.1.4:

Después del primer párrafo, el cuadro se sustituirá por el cuadro siguiente:

«Cuadro I.5.3.1.4

Categoría			Clase	Masa de referencia (RW) (kg)	Valores límite								
					Masa del monóxido de carbono (CO)		Masa de hidrocarburos (HC)		Masa de los óxidos de nitrógeno (NO <sub>x</sub> )		Masa combinada del hidrocarburo y los óxidos de nitrógeno (HC + NO <sub>x</sub> )		Masa de las partículas (*) (PM)
					L <sub>1</sub> (g/km)		L <sub>2</sub> (g/km)		L <sub>3</sub> (g/km)		L <sub>2</sub> + L <sub>3</sub> (g/km)		L <sub>4</sub> (g/km)
					Gasolina	Gasóleo	Gasolina	Gasóleo	Gasolina	Gasóleo	Gasolina	Gasóleo	Gasóleo
A (2000)		M (*)	—	Todas	2,3	0,64	0,20	—	0,15	0,50	—	0,56	0,05
B (2005) (*)		M (*)	—	Todas	1,0	0,50	0,10	—	0,08	0,25	—	0,30	0,025
C (2000)		N <sub>1</sub> (*)	I	RW ≤ 1 250	2,3	0,64	0,20	—	0,15	0,50	—	0,56	0,05
			II	1 250 < RW ≤ 1 700	4,17	0,80	0,25	—	0,18	0,65	—	0,72	0,08
			III	1 700 < RW	5,22	0,95	0,29	—	0,21	0,78	—	0,86	0,11
D (2005) (*)		N <sub>1</sub> (*)	I	RW ≤ 1 250	1,0	0,50	0,10	—	0,08	0,25	—	0,30	0,025
			II	1 250 < RW ≤ 1 700	1,81	0,63	0,13	—	0,10	0,33	—	0,39	0,04
			III	1 700 < RW	2,27	0,74	0,15	—	0,11	0,39	—	0,46	0,06

(\*) Para motores de encendido por compresión.

(\*) Salvo: — vehículos diseñados para transportar a más de seis ocupantes incluido el conductor,  
— vehículos cuya masa máxima sobrepase los 2 500 kg.

(\*) Y los vehículos de la categoría M especificados en la nota 2.

(\*) Valores límite indicativos que deben aplicarse a los nuevos tipos de vehículos a partir del 1 de enero del año 2005 y pendientes de confirmación por el Consejo y el Parlamento Europeo. Dichos valores límite pueden ser objeto de los incentivos fiscales contemplados en el artículo 3 de la Directiva [número de la presente Directiva].».

8. Punto 14 del Anexo:

El punto 9.1 quedará redactado como sigue:

«9.1. Los vehículos

— de la categoría M (\*) con una masa máxima que no sobrepase los 3 500 kg y

— de la categoría N<sub>1</sub> (\*)

equipados con motor de encendido positivo deberán ir provistos de un sistema de diagnóstico a bordo (DAB) para el control de emisiones de conformidad con el Anexo XI. Cuando otros vehículos de la categoría M y N<sub>1</sub> vayan provistos de un sistema DAB, éste deberá cumplir los requisitos recogidos en el Anexo XI.

(\*) Según la definición dada en la letra A del Anexo II de la Directiva 70/156/CEE.».

## 9. Punto 26 del Anexo:

a) El punto 1 (del Anexo XI) quedará redactado como sigue:

## «1. ÁMBITO DE APLICACIÓN

El presente Anexo se refiere a los aspectos funcionales de los sistemas de diagnóstico a bordo (DAB) para el control de emisiones de todos los vehículos de motor:

— de la categoría M (\*) con una masa máxima que no sobrepase los 3 500 kg y

— de la categoría N<sub>1</sub> (\*)

equipados con motor de encendido positivo y de todos los vehículos a motor de la categoría M<sub>1</sub> y N<sub>1</sub> equipados con motores de encendido por compresión que contempla el artículo 1 de la presente Directiva.

(\*) Según la definición dada en la letra A del Anexo II de la Directiva 70/156/CEE.»

b) El punto 5.3.2 (del Anexo XI) quedará redactado como sigue:

«5.3.2. El sistema de DAB indicará la avería de un componente o sistema relacionado con las emisiones cuando tal avería determine un aumento de las emisiones por encima de los límites señalados en el cuadro XI.5.3.2:

Cuadro XI.5.3.2

Categoría		Clase	Masa de referencia (RW) (kg)	Valores límite						
				Masa del monóxido de carbono (CO)		Masa de hidrocarburos (HC)		Masa de los óxidos de nitrógeno (NO <sub>x</sub> )		Masa de las partículas <sup>(1)</sup> (PM)
				L <sub>1</sub> (g/km)		L <sub>2</sub> (g/km)		L <sub>3</sub> (g/km)		L <sub>4</sub> (g/km)
			Gasolina	Gasóleo	Gasolina	Gasóleo	Gasolina	Gasóleo	Gasóleo	
A (2000)	M <sup>(2)</sup>	—	Todas	3,2	3,2	0,4	0,4	0,6	1,2	0,18
B (2005)	M <sup>(2)</sup>	—	Todas	1,4	2,5	0,2	0,2	0,3	0,6	0,09
C (2000)	N <sub>1</sub> <sup>(2)</sup>	I	RW ≤ 1 250	3,2	3,2	0,4	0,4	0,6	1,2	0,18
		II	1 250 < RW ≤ 1 700	5,8	4,0	0,5	0,5	0,7	1,6	0,23
		III	1 700 < RW	7,3	4,8	0,6	0,5	0,8	1,9	0,28
D (2005)	N <sub>1</sub> <sup>(2)</sup>	I	RW ≤ 1 250	1,4	2,5	0,2	0,2	0,3	0,6	0,09
		II	1 250 < RW ≤ 1 700	2,5	3,2	0,3	0,3	0,4	0,8	0,14
		III	1 700 < RW	3,2	3,7	0,3	0,3	0,4	0,9	0,22

(<sup>1</sup>) Para motores de encendido por compresión.

(<sup>2</sup>) Salvo: — vehículos diseñados para transportar a más de seis ocupantes incluido el conductor,  
— vehículos cuya masa máxima sobrepase los 2 500 kg.

(<sup>3</sup>) Y los vehículos de la categoría M especificados en la nota 2.»