

**Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos»**

[COM(2019) 208 final — 2019/0101 (COD)]

(2020/C 14/11)

Ponente único: **Jorge PEGADO LIZ**

Consulta	Parlamento Europeo, 15.7.2019 Consejo, 24.6.2019
Fundamento jurídico	Artículo 114 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea
Sección competente	Mercado Único, Producción y Consumo
Aprobado en sección	3.9.2019
Aprobado en el pleno	25.9.2019
Pleno n.º	546
Resultado de la votación (a favor/en contra/abstenciones)	107/1/1

## 1. Conclusiones y recomendaciones

1.1. El CESE toma nota de que las ciudades de París, Bruselas y Madrid impugnaron judicialmente ante el Tribunal General el Reglamento (UE) 2016/646 de la Comisión <sup>(1)</sup>, lo que dio lugar a la decisión de anulación parcial del Reglamento por parte del Tribunal, de 13 de diciembre de 2018.

1.2. El CESE constata que el Tribunal concedió un plazo suficiente para que la Comisión corrija los vicios supuestamente encontrados en el Reglamento a fin de no poner en riesgo el funcionamiento normal del mercado, hasta febrero de 2020, independientemente del recurso interpuesto por la Comisión.

1.3. El CESE recuerda la magnitud del caso *Dieselgate*, ya tratado en varios de sus dictámenes, y lamenta que la Comisión no haya sido capaz de anticiparse a lo sucedido a través de medidas eficaces *ab initio*.

1.4. Tampoco olvida que, a pesar de sus llamamientos insistentes de hace más de veinte años, la UE no ha sabido (o querido) dotarse de un instrumento eficaz de acción colectiva capaz de hacer frente a situaciones como la actual.

1.5. El CESE considera también que la solución que figura en la propuesta actual no debe limitarse a resolver una cuestión formal sin satisfacer realmente los intereses de las demandantes.

1.6. Asimismo, duda que esta solución, al facultar a la Comisión para emitir actos delegados en los términos en que lo hace, vuelva a poner en tela de juicio no solo la eficacia de la legislación, sino también las intenciones del legislador al crear dichos actos delegados. Por ello, el CESE considera que debería revisar sus dictámenes sobre actos derivados en un nuevo dictamen de iniciativa a la luz del acuerdo interinstitucional más reciente.

1.7. El CESE espera también que la Comisión garantice que los Reglamentos (UE) 2017/1154 <sup>(2)</sup> (tercer paquete) y (UE) 2018/1832 <sup>(3)</sup> (cuarto paquete) no se sometan a un procedimiento idéntico al ahora legislado.

1.8. El CESE, en vista del número de medidas legislativas adoptadas en este ámbito (cerca de cien), insta a la Comisión, de acuerdo con los principios del Programa de Mejora de la Legislación, a considerar la posibilidad o necesidad de compilar o codificar en lo que se refiere a esta materia.

<sup>(1)</sup> DO L 109 de 26.4.2016, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO L 175 de 7.7.2017, p. 708.

<sup>(3)</sup> DO L 301 de 27.11.2018, p. 1.

1.9. Por último, el CESE pide a la Comisión que tenga en cuenta las propuestas específicas que formula para una mayor rapidez y seguridad jurídica.

## 2. El escándalo Dieselgate y el recurso colectivo de los consumidores

2.1. En septiembre de 2015 salió a la luz que el grupo VW había fabricado y vendido vehículos en los que había introducido una aplicación informática que manipulaba los ensayos de laboratorio destinados a controlar las emisiones de gases de los automóviles <sup>(4)</sup>.

2.2. De este modo, la empresa perjudicó a nivel mundial a millones de consumidores que compraron estos vehículos confiando en que cumplían los límites legales de emisión de contaminantes y tenían un impacto más sostenible en el medio ambiente y en el consumo. Con su conducta, la empresa causó también daños graves a la salud de los ciudadanos y el medio ambiente en general.

2.3. Se constató que, debido a la acción de la empresa y a los requisitos relacionados con los ensayos de laboratorio, los valores de las emisiones de óxido de nitrógeno en la conducción real eran entre diez y cuarenta veces mayores que los valores de los ensayos de laboratorio.

2.4. Además, la empresa reconoció que había instalado este dispositivo en cerca de once millones de vehículos diésel a nivel mundial. Debido a este escándalo, la Comisión Europea y algunos Estados miembros iniciaron procedimientos administrativos de infracción y penales para sancionar a la empresa por su comportamiento.

2.5. El CESE recuerda que millones de consumidores no fueron indemnizados efectivamente por los daños sufridos y tampoco existe información sobre las consecuencias de los controles realizados por las autoridades de los Estados miembros ni sobre los procedimientos de recogida llevados a cabo por la empresa, en particular por lo que respecta a la subsanación de la falta de conformidad en relación con el rendimiento posterior del vehículo.

2.6. Diversas organizaciones de defensa del consumidor y el medio ambiente a nivel europeo utilizaron mecanismos de recurso colectivo y emprendieron acciones contra Volkswagen y SEAT, pero solo a nivel nacional y siguiendo procedimientos judiciales dispares.

2.7. Sin perjuicio de estas acciones, muchos de estos consumidores nunca podrán ser indemnizados por los daños sufridos debido a que no existe un mecanismo europeo de recurso colectivo. Además, la reciente propuesta de Directiva, presentada por la Comisión, relativa a las acciones de representación para la protección de los intereses colectivos de los consumidores <sup>(5)</sup> no da una respuesta plena a la necesidad de indemnizar efectivamente a los consumidores perjudicados. Esta respuesta habría sido fundamental en este caso, puesto que permitiría indemnizar a los consumidores perjudicados, que dependen totalmente por lo tanto de las medidas y decisiones tomadas en los Estados miembros, a la espera de que las negociaciones en curso con el Parlamento Europeo y el Consejo lleguen pronto a buen término con una versión más adecuada de la propuesta.

## 3. Las medidas de la Comisión Europea y los dictámenes del CESE

3.1. Frente a este escándalo, las instituciones de la UE han intentado reprimir, remediar y poner fin a esta situación <sup>(6)</sup>.

3.2. A raíz del trabajo de la Comisión de Investigación sobre la Medición de las Emisiones en el Sector del Automóvil (EMIS) del Parlamento Europeo iniciado el 17 de diciembre de 2015 y concluido el 2 de marzo de 2017 <sup>(7)</sup>, cabe destacar de entre las medidas más emblemáticas adoptadas por la Comisión el procedimiento de ensayo de emisiones en condiciones reales de conducción (RDE, por *Real Driving Emissions*) <sup>(8)</sup>, establecido y desarrollado por los Reglamentos de la Comisión (UE) 2016/427 <sup>(9)</sup> (primer paquete), (UE) 2016/646 <sup>(10)</sup> (segundo paquete), (UE) 2017/1154 <sup>(11)</sup> (tercer paquete) y (UE) 2018/1832 <sup>(12)</sup> (cuarto paquete).

<sup>(4)</sup> Estos ensayos habían sido realizados por la EPA (*United States Environmental Protection Agency*) y llevaron a que la empresa reconociese que había instalado un dispositivo manipulador en los vehículos, que detectaba a través de un algoritmo de software cuándo iba a ser sometido a ensayos a efectos de control de las emisiones contaminantes.

<sup>(5)</sup> COM(2018) 184 final – 2018/0089 (COD); Dictamen del CESE: DO C 440 de 6.12.2018, p. 66.

<sup>(6)</sup> Véase la lista de medidas legislativas en [https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/legislation/motor-vehicles-trailers\\_es](https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/legislation/motor-vehicles-trailers_es)

<sup>(7)</sup> Informe A8-0049/2017 del Parlamento Europeo que concluyó, en resumen, que «a la Comisión le faltó voluntad política y firmeza para actuar ante la gravedad de las elevadas emisiones de NOx y para conceder prioridad a la protección de la salud pública, que estaba en juego y en particular «no utilizó los medios a su disposición, tanto en el CTVM como en el grupo de trabajo RDE-LDV para avanzar en el proceso de toma de decisiones y garantizar la adaptación oportuna de los ensayos de homologación de tipo a las condiciones reales de conducción, según lo exigido en el artículo 14, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 715/2007».

<sup>(8)</sup> Se supone que este procedimiento refleja mejor las emisiones reales en carretera y reduce la discrepancia entre las emisiones medidas en condiciones reales de conducción y en un laboratorio, y utiliza analizadores portátiles de emisiones a bordo para medir las emisiones durante un ensayo en carretera.

<sup>(9)</sup> DO L 82 de 31.3.2016, p. 1.

<sup>(10)</sup> DO L 109 de 26.4.2016, p. 1.

<sup>(11)</sup> DO L 175 de 7.7.2017, p. 708.

<sup>(12)</sup> DO L 301 de 27.11.2018, p. 1.

3.3. El CESE tuvo la oportunidad de pronunciarse, en particular desde 2006, sobre la cuestión de las emisiones de gases, en concreto las partículas (PM), el óxido de nitrógeno (NOx), el monóxido de carbono (CO) y los hidrocarburos (HC), destacando algunas de las deficiencias de los sistemas sucesivamente propuestos y recomendando medidas para una mayor fiabilidad en su medición <sup>(13)</sup>.

3.4. Sin embargo, por lo que respecta a los Reglamentos mencionados en el punto 3.2, no se pidió al CESE que emitiera un dictamen debido a que no es obligatorio para los actos del carácter de los adoptados por la Comisión en virtud de los artículos 296 y 297 del TFUE (en sentido contrario de lo dispuesto, por ejemplo, en los artículos 38, 46, 95, 113, 115, 164, 166, 169, 177, 182, 188, 192, 194, 203, 336 y, máxime, 304 del mismo Tratado).

3.5. El 26 de junio de 2016, la Ville de Paris (asunto T-339/16), el 29 de junio de 2016, la Ville de Bruxelles (asunto T-352/16) y el 19 de junio de 2016, el Ayuntamiento de Madrid (asunto T-391/16) interpusieron sendos recursos, con arreglo al artículo 263 del TFUE, contra la Comisión en los que **solicitaban la anulación del Reglamento (UE) 2016/646 por el que se modifica el Reglamento (CE) 692/2008** en lo que concierne a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 6), puesto que, a su juicio y en resumen, se constataba incompetencia debido a la utilización inadecuada por parte de la Comisión del procedimiento de reglamentación con control en lugar del procedimiento legislativo ordinario; vicios sustanciales de forma al modificar un elemento esencial de un acto de base incumpliendo las formalidades previstas para su aprobación; infracción de las normas de Derecho primario y Derecho derivado y de los principios generales de Derecho de la UE, por ejemplo los artículos 3, 11, 114, apartado 3, y 191 del TFUE y los artículos 35 y 37 de la Carta de los Derechos Fundamentales, así como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(14)</sup>, el artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(15)</sup> y el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión <sup>(16)</sup>; y, por último, desviación de poder, en la medida en que la finalidad de la Comisión al aumentar los valores límite de las emisiones de NOx no coincide con lo dispuesto en el Derecho de la UE ni con lo difundido por la Comisión ni se corresponde con el Derecho comunitario.

3.6. En su sentencia de 13 de diciembre de 2018, el Tribunal General decidió fusionar los tres asuntos y, en resumen, **estimar los recursos** en lo que respecta a los siguientes puntos:

- «Anular el punto 2 del anexo II del Reglamento (UE) 2016/646 de la Comisión [...], en la medida en que fija, en los puntos 2.1.1 y 2.1.2 del anexo III A del Reglamento n.º 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008, por el que se aplica el Reglamento (CE) n.º 715/2007, el valor del factor de conformidad CFpollutant definitivo y el valor del factor de conformidad CFpollutant temporal con respecto a la masa de los óxidos de nitrógeno»;
- «Los efectos de la disposición anulada en virtud del punto 1 del fallo se mantendrán hasta que se adopte en un plazo razonable una nueva normativa que sustituya a estas disposiciones, plazo que no podrá exceder de doce meses a partir de la fecha en que la presente sentencia surta efectos».

## 4. La propuesta de la Comisión

### 4.1. Motivación y fundamento de la propuesta

4.1.1. En mayo de 2017, la Comisión Europea presentó un conjunto de medidas para modernizar la movilidad de los transportes europeos, entre las que figuraban la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, la contaminación atmosférica y la congestión, así como la eliminación de la burocracia para las empresas.

4.1.2. Ya en 2007 se había aprobado el Reglamento (CE) n.º 715/2007 que establecía normas relativas a la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6), que exigía que los nuevos vehículos ligeros cumplieren determinados límites de emisiones.

4.1.3. Como consecuencia del escándalo *Dieselgate*, la Comisión realizó un análisis detallado de los procedimientos de los ensayos y los requisitos de homologación de tipo y concluyó que las emisiones generadas en condiciones reales de conducción en carretera de los vehículos Euro 5 o Euro 6 superaban sustancialmente las emisiones medidas en el Nuevo Ciclo de Conducción Europeo reglamentario, en particular por lo que respecta a las emisiones de NOx de los vehículos diésel.

4.1.4. La Comisión consideró necesario establecer requisitos de RDE cuantitativos con el fin de limitar las emisiones de escape en todas las condiciones normales de uso de conformidad con los límites de emisión previstos en el Reglamento (CE) n.º 715/2007, lo que culminó en la aprobación del Reglamento (UE) 2016/646 que modificaba el Reglamento (CE) n.º 692/2008 y la revisión, a través de un procedimiento de comitología, de los valores relativos a los factores de conformidad derivados de las emisiones medidas en los ensayos.

<sup>(13)</sup> Véase, en particular: DO C 311 de 12.9.2014, p. 55; DO C 251 de 31.7.2015, p. 31; DO C 227 de 28.6.2018, p. 52; DO C 367 de 10.10.2018, p. 32 y DO C 440 de 6.12.2018, p. 95.

<sup>(14)</sup> DO L 152 de 11.6.2008, p. 1.

<sup>(15)</sup> DO L 171 de 29.6.2007, p. 1.

<sup>(16)</sup> DO L 199 de 28.7.2008, p. 1.

4.1.5. Esta modificación, que corresponde a la segunda fase del procedimiento de RDE y fue bien acogida por el Parlamento Europeo y el Consejo, exigía que los ensayos para medir las emisiones de NOx fuesen obligatorios para los nuevos tipos de vehículos a partir de septiembre de 2017 y para todos los vehículos a partir de septiembre de 2019 <sup>(17)</sup>.

4.1.6. En diciembre de 2018, a raíz de un recurso interpuesto por las ciudades de París, Madrid y Bruselas, el Tribunal General anuló algunas de las disposiciones del Reglamento (UE) 2016/646 por considerar, en particular, que **los denominados «factores de conformidad» no deberían haber sido adoptados mediante un procedimiento de comitología, sino a través del procedimiento legislativo ordinario**. La anulación fue parcial y no afectó al procedimiento de ensayo en condiciones reales de conducción, que se mantiene vigente.

4.1.7. Sin embargo, el Tribunal aplazó los efectos de la anulación hasta febrero de 2020 para permitir a la Comisión ejecutar la sentencia.

#### 4.2. *Contenido y finalidad de la propuesta*

4.2.1. Con el fin de evitar una carga excesiva para los fabricantes que ya han diseñado sus vehículos en el marco del procedimiento RDE adoptado anteriormente, la Comisión presentó la presente propuesta legislativa con vistas a:

— **restablecer los factores de conformidad** aprobados anteriormente;

— **atribuir competencias a la Comisión para revisar anualmente a la baja los factores de conformidad** establecidos por el legislador, con el fin de reflejar los avances relativos a la exactitud del equipo de medición portátil.

4.2.2. La Comisión argumenta que el Tribunal General, en su sentencia de anulación, no cuestionó la justificación técnica de los factores de conformidad. Por consiguiente, y dado que sigue existiendo discrepancia entre las emisiones medidas en condiciones reales de conducción y las medidas en un laboratorio, se proponen factores de conformidad, modificando así el Reglamento (CE) n.º 715/2007.

4.2.3. Los factores de conformidad se introducen en dos fases: en la **primera fase** se debe aplicar un factor de conformidad temporal; en la **segunda fase** solo debe utilizarse el **factor de conformidad final**, y corresponde a la Comisión examinar periódicamente los factores de conformidad finales a la luz del progreso técnico.

4.2.4. Por otro lado, **se faculta a la Comisión para adoptar actos delegados** de conformidad con el artículo 290 del TFUE por lo que respecta a las disposiciones de aplicación sobre procedimientos, ensayos y requisitos específicos para la homologación de tipo. La delegación incluye también la facultad de completar el Reglamento (CE) n.º 715/2007 con dichas normas revisadas y los ciclos de ensayo utilizados para medir las emisiones. La propuesta contempla además la posibilidad de modificar el Reglamento con el fin de revisar a la baja los factores de conformidad finales, reajustar los valores límite basados en la masa de partículas e introducir valores límite basados en el número de partículas.

4.2.5. Con la propuesta, los fabricantes vuelven a tener que demostrar que todos los vehículos nuevos vendidos, matriculados o puestos en circulación en la Unión Europea cumplen los límites definidos.

4.2.6. Incluso antes de presentar la propuesta, **la Comisión recurrió la decisión del Tribunal General en el TJUE** alegando que su Reglamento anterior no afectaba a elementos esenciales, en particular los factores de conformidad definidos, sino solo al criterio de su medición.

### 5. **Observaciones generales**

5.1. El CESE no tiene atribuciones ni competencia para inmiscuirse en un conflicto legal entre instituciones de la UE, en particular cuando la cuestión es objeto de recurso pendiente en el TJUE. Sin embargo, sí corresponde al CESE pronunciarse sobre el marco de la propuesta de la Comisión y la medida en que cumple la finalidad propuesta.

5.2. Es cierto que la propuesta analizada corrige los vicios de forma relacionados con la incompetencia y la infracción de varios preceptos del Derecho primario por la utilización indebida de un procedimiento ilegal.

<sup>(17)</sup> Véase el Documento informativo del TCE de febrero de 2019 titulado Respuesta de la UE al escándalo «diesel-gate»: [https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/BRP\\_Vehicle\\_emissions/BRP\\_Vehicle\\_emissions\\_ES.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/BRP_Vehicle_emissions/BRP_Vehicle_emissions_ES.pdf)

5.3. Sin embargo, con respecto al fondo, el CESE duda de que la solución encontrada, que faculta a la Comisión para **adoptar actos delegados en ámbitos en los que el Tribunal General consideró que solo el legislador puede modificar elementos esenciales**, que la Comisión parece querer arrogarse, se ajuste al objeto legal de los actos delegados, de acuerdo con sus dictámenes sobre actos delegados <sup>(18)</sup>.

5.4. El CESE celebra que se mantengan los requisitos temporales relativos a la aplicación de la propuesta, que sigue abarcando los nuevos tipos de vehículos desde el 1 de septiembre de 2017 y es aplicable a los vehículos nuevos a partir del 1 de septiembre de 2019.

5.5. Sin embargo, sigue cuestionando la eficacia jurídica de las medidas, teniendo en cuenta que no existe seguridad en relación con este procedimiento legislativo y, efectivamente, se puede poner en duda la entrada en vigor de la medida en septiembre, sin olvidar tampoco las preguntas que ya se plantean con respecto a sus efectos retroactivos.

5.6. Esta situación se vuelve aún más compleja debido a que el recurso interpuesto aplaza hasta una fecha indefinida la decisión final sobre la cuestión planteada en el Tribunal General y puede cuestionarse incluso la necesidad de aprobar la actual propuesta, independientemente de que la decisión del TJUE sea favorable o no a la Comisión.

5.7. La única justificación de la propuesta es el intento de garantizar una cierta seguridad jurídica a los fabricantes, que eventualmente podrán continuar con la producción de sus vehículos, pero no elimina los efectos que puede tener la decisión del TJUE en sus plazos de vigencia, poniendo en riesgo los pedidos y el suministro de componentes.

5.8. En cualquier caso, el CESE subraya la necesidad de que se permita el acceso de los consumidores a los ensayos de RDE ya publicados en sitios oficiales <sup>(19)</sup> para que puedan combinar esta información con la relativa al comportamiento medioambiental de los vehículos derivada de la Directiva 1999/94/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(20)</sup>. La inclusión de esta información podrá ayudar a los consumidores a elegir de acuerdo con el impacto medioambiental de los vehículos adquiridos.

5.9. El CESE espera asimismo que la Comisión pueda garantizar la compatibilidad de la propuesta con los distintos actos relativos al ensayo de RDE, teniendo en cuenta que se refiere al segundo paquete, y que, de esta forma, no ponga en tela de juicio los dos actos subsiguientes, que se refieren a la cobertura del número de partículas en los ensayos, el perfeccionamiento de los métodos de ensayo (acto tercero del ensayo de RDE) y la posibilidad de que terceros realicen ensayos independientes para los controles de vehículos que ya están en circulación (acto cuarto del ensayo de RDE).

5.10. Sin perjuicio de la especificidad de la propuesta, el CESE insta a la Comisión a tener en cuenta las prácticas adoptadas en países fuera del espacio europeo, en particular la experiencia norteamericana, en concreto en términos de criterios de conformidad y penalizaciones por incumplimiento por parte de los fabricantes <sup>(21)</sup>.

5.11. El CESE reconoce que el escándalo *Dieselgate* no solo puso de relieve un conjunto de fallos en relación con las emisiones de NOx, sino que también demostró que millones de consumidores compraron vehículos que no se ajustaban a la información proporcionada y, además, la gran mayoría de ellos no fueron indemnizados a nivel individual por los daños sufridos.

5.12. Es importante que la Comisión garantice el resarcimiento íntegro de todos los afectados o al menos la existencia de un mecanismo europeo de recurso colectivo que sea eficaz, útil y rápido y que incluya la indemnización de los consumidores por daños a la salud ambiental, lo que no sucede con el mecanismo previsto en la propuesta de Directiva sobre acciones de representación.

## 6. Observaciones específicas

### 6.1. Artículo 1, apartado 3

6.1.1. El CESE considera que los factores de conformidad que figuran en el cuadro 2 del anexo I quizá sean poco ambiciosos para garantizar la reducción de las emisiones de NOx, teniendo en cuenta que las pruebas científicas y los factores propuestos en 2018 son bastante conservadores a día de hoy.

6.1.2. Subraya asimismo la importancia de que se evalúen periódicamente estos factores, en un plazo no inferior a un año, con vistas a garantizar que se tengan en cuenta los avances tecnológicos.

<sup>(18)</sup> DO C 67 de 6.3.2014, p. 104; DO C 13 de 15.1.2016, p. 145; DO C 288 de 31.8.2017, p. 29; DO C 345 de 13.10.2017, p. 67.

<sup>(19)</sup> Véase <https://www.acea.be/publications/article/access-to-euro-6-rde-monitoring-data>

<sup>(20)</sup> DO L 12 de 18.1.2000, p. 16.

<sup>(21)</sup> En la actualidad, el artículo 85 del nuevo Reglamento (UE) 2018/858 permite a la Comisión aplicar multas a los productores de hasta 30 000 euros por vehículo.

6.2. *Artículo 1, apartado 4*

6.2.1. El CESE reconoce la importancia de que el fabricante equipe los vehículos de manera que los componentes susceptibles de afectar a las emisiones estén diseñados, contruidos y montados de modo que el vehículo cumpla, funcionando normalmente, la propuesta actual, pero destaca que esta información no solo debe ponerse a disposición de los consumidores en el momento de la venta, sino que también debe ser obligatoriamente objeto de seguimiento por parte de las autoridades administrativas.

6.2.2. Teniendo en cuenta que se trata de un requisito de conformidad y con el fin de evitar inseguridad en su interpretación, el CESE recomienda que la definición de la expresión «funcionando normalmente»conste en un texto jurídico y no solo sea objeto de interpretaciones subjetivas de la propia Comisión <sup>(22)</sup>.

6.3. *Artículo 1, apartado 5*

6.3.1. El CESE considera excesivo el plazo de seis meses para que el fabricante proporcione la información de conformidad, teniendo en cuenta la protección medioambiental relativa al sector, por lo que sugiere que el plazo no sea superior a tres meses.

Bruselas, 25 de septiembre de 2019.

*El Presidente  
del Comité Económico y Social Europeo*  
Luca JAHIER

---

<sup>(22)</sup> Véase, por ejemplo, la respuesta de la comisaria Bieńkowska a la pregunta parlamentaria P-006693-16: [http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/P-8-2016-006693-ASW\\_EN.html](http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/P-8-2016-006693-ASW_EN.html)