

DIRECTIVA 96/69/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**de 8 de octubre de 1996****por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de medidas contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor**

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 marco de la realización de los objetivos del mercado interior; que dicho mercado implica un espacio sin fronteras interiores en el que la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales está garantizada;
- (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, pedía que se tuvieran en cuenta los últimos avances técnicos en la lucha contra la contaminación atmosférica provocada por los gases de escape de los vehículos de motor y que se modificaran en consonancia las directivas anteriormente adoptadas; que el quinto programa de acción, cuyo planteamiento general fue aprobado por el Consejo en su Resolución de 1 de febrero de 1993⁽⁵⁾, exige que se ponga aún mayor empeño en reducir considerablemente el nivel actual de las emisiones contaminantes de los vehículos de motor;
- (3) Considerando que los Estados miembros, por separado, no pueden alcanzar satisfactoriamente el objetivo de reducir el nivel de las emisiones contaminantes procedentes de los vehículos de motor y el establecimiento y funcionamiento del mercado interior de vehículos; que dicho objetivo, en cambio, puede alcanzarse mejor a nivel comunitario mediante la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra la contaminación atmosférica causada por los vehículos de motor;
- (4) Considerando que se ha reconocido que el desarrollo del transporte en la Comunidad ha dado lugar a considerables perturbaciones para el medio ambiente,

y que ese desarrollo puede dar lugar a una degradación cada vez mayor del medio ambiente; que las previsiones oficiales relativas al incremento de la densidad del tráfico realizadas hasta ahora se han visto superadas por la realidad en el conjunto de la Comunidad; que, por ello, deben establecerse normas muy estrictas sobre gases de combustión para todos los vehículos de motor;

- (5) Considerando que la Comisión aprobó en 1993 un programa europeo sobre emisiones, carburantes y tecnologías de motores (EFEPE); que dicho programa tiene por objetivo garantizar que las propuestas de futuras directivas sobre emisiones contaminantes intenten obtener las mejores soluciones tanto para el medio ambiente como para el consumidor y para la economía; que este programa se refiere a la contaminación causada tanto por los vehículos de motor como por los carburantes empleados para su propulsión;
- (6) Considerando que la Directiva 70/220/CEE⁽⁶⁾ se refiere a las medidas que deben adoptarse contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor, y es una de las directivas que conforman el procedimiento de homologación establecido por la Directiva 70/156/CEE⁽⁷⁾;
- (7) Considerando que la Directiva 70/220/CEE establece los valores límite para las emisiones de monóxido de carbono y de hidrocarburos no quemados procedentes de los motores de esos vehículos; que esos valores límite se redujeron por primera vez mediante la Directiva 74/290/CEE del Consejo⁽⁸⁾ y fueron completados, de acuerdo con la Directiva 77/102/CEE de la Comisión⁽⁹⁾, con valores límite para las emisiones autorizadas de óxidos de nitrógeno; que los valores límite de esos tres tipos de contaminantes fueron sucesivamente reducidos por las Directivas 78/665/CEE de la Comisión⁽¹⁰⁾, 83/351/CEE del Consejo⁽¹¹⁾ y 88/76/CEE del Consejo⁽¹²⁾; que se introdujeron valores límite para las emisiones contaminantes de partículas procedentes de los motores diesel mediante la Directiva 88/436/CEE⁽¹³⁾ y normas europeas más estrictas para las emisiones gaseosas contaminantes de los vehí-

⁽¹⁾ DO nº C 390 de 31. 12. 1994, p. 26, y DO nº C 19 de 23. 1. 1996, p. 13.

⁽²⁾ DO nº C 201 de 26. 7. 1993, p. 9.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 20 de septiembre de 1995 (DO nº C 269 de 16. 10. 1995 p. 82). Posición común del Consejo de 22 de diciembre de 1995 (DO nº C 37 de 9. 2. 1996, p. 23) y Decisión del Parlamento Europeo de 9 de mayo de 1996 (DO nº C 152 de 27. 5. 1996, p. 44).

⁽⁴⁾ DO nº C 112 de 20. 12. 1973, p. 1.

⁽⁵⁾ DO nº C 138 de 17. 5. 1993, p. 1.

⁽⁶⁾ DO nº L 76 de 6. 4. 1970, p. 1. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 94/12/CE (DO nº L 100 de 19. 4. 1994, p. 42).

⁽⁷⁾ DO nº L 42 de 23. 2. 1970, p. 1. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 95/54/CE (DO nº L 266 de 8. 11. 1995, p. 1).

⁽⁸⁾ DO nº L 159 de 15. 6. 1974, p. 61.

⁽⁹⁾ DO nº L 32 de 3. 2. 1977, p. 32.

⁽¹⁰⁾ DO nº L 223 de 14. 8. 1978, p. 48.

⁽¹¹⁾ DO nº L 197 de 20. 7. 1983, p. 1.

⁽¹²⁾ DO nº L 36 de 9. 2. 1988, p. 1.

⁽¹³⁾ DO nº L 214 de 6. 8. 1988, p. 1.

culos de motor de cilindrada inferior a 1 400 cm³ mediante la Directiva 89/458/CEE⁽¹⁾; que la aplicación de estas normas se ha ampliado a todos los turismos, independientemente de su cilindrada, mediante la aplicación de un procedimiento europeo de ensayo mejorado que incluye un ciclo no urbano; que se introdujeron requisitos sobre las emisiones evaporantes y la duración de los componentes del vehículo que intervienen en la reducción de emisiones, así como normas más estrictas sobre los contaminantes en partículas procedentes de los vehículos equipados con motores diesel mediante la Directiva 91/441/CEE⁽²⁾; que los turismos destinados al transporte de más de seis pasajeros, incluyendo al conductor, o con una masa máxima superior a 2 500 kg, los vehículos industriales ligeros y los vehículos todo terreno incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 70/220/CEE han sido sometidos, en virtud de la Directiva 93/59/CEE⁽³⁾, a normas tan estrictas como las aplicadas a los turismos, teniendo en cuenta las características específicas de estos vehículos; que la Directiva 94/12/CE estableció normas más estrictas sobre los turismos, y que dicha Directiva introdujo asimismo un nuevo método de control de conformidad de la producción; que es necesario armonizar las normas sobre vehículos industriales ligeros con las normas sobre turismos a fin de que sean al menos tan estrictas como éstas;

- (8) Considerando que los trabajos realizados por la Comisión en este ámbito han demostrado que es posible perfeccionar la mejor tecnología de que dispone actualmente la industria comunitaria a fin de que los vehículos industriales ligeros respeten límites de emisiones considerablemente inferiores; que lo mismo ocurre con las nuevas tecnologías que van surgiendo; que las normas propuestas deben aplicarse tanto a la homologación de nuevos tipos de vehículos como al control de conformidad de la producción, toda vez que el método modificado de muestreo y evaluación estadística permite eliminar las tolerancias con respecto a los valores límite establecidas en las anteriores fases de reducción de estos valores en virtud de la Directiva 70/220/CEE;
- (9) Considerando que la Comisión ha estudiado la posibilidad de fusionar las categorías de vehículos II y III, y ha examinado asimismo las condiciones reales en las que circulan los vehículos industriales ligeros en el tráfico urbano y extraurbano, así como las características especiales de estos vehículos;
- (10) Considerando que conviene permitir que los Estados miembros aceleren, por medio de incentivos fiscales, la puesta en el mercado de vehículos que satisfagan los requisitos adoptados a nivel comunitario, que deben ser conformes a lo dispuesto en el Tratado y ajustarse a determinadas condiciones destinadas a evitar las distorsiones del mercado interior; que las disposiciones de la presente Directiva no afectan a los derechos de los Estados miembros de incluir las

emisiones de contaminantes y otras sustancias en la base del cálculo de los impuestos de circulación de los vehículos de motor;

- (11) Considerando que el requisito de notificación previa previsto en la presente Directiva se entiende sin perjuicio de los requisitos de notificación establecidos por otras disposiciones de la legislación comunitaria, y en particular por el apartado 3 del artículo 93 del Tratado;
- (12) Considerando que el Parlamento Europeo y el Consejo deben aprobar el 31 de diciembre de 1997 a más tardar, los requisitos correspondientes a la fase que comienza en el año 2000, a partir de una propuesta que la Comisión deberá presentar el 30 de junio de 1996, a más tardar, y que deberá tener por objetivo reducir sustancialmente las emisiones de los vehículos industriales ligeros;
- (13) Considerando que las medidas para reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos a partir del año 2000 deben englobarse en un planteamiento integrado y multidireccional que incluya todas las medidas para reducir la contaminación atmosférica debida al tráfico rodado; que todos los parámetros que se enumeran en el artículo 4 de la Directiva 94/12/CE son pertinentes; que, en lo que se refiere a los vehículos industriales ligeros, los requisitos vigentes a partir del año 2000 deberían tener por objetivo el establecimiento de unas normas de rigor equivalente a las establecidas para los turismos que utilizan una tecnología de reducción de las emisiones de un nivel técnico uniforme, habida cuenta de las características concretas de los vehículos industriales ligeros, así como, en lo referente a los vehículos de las clases II y III de la categoría N1, la necesidad de tomar en consideración prescripciones apropiadas en materia de duración; que la Comisión deberá proceder al análisis de los aspectos medioambientales, tecnológicos y relativos a la relación entre costes y eficacia y presentar, antes de finales de junio de 1996, objetivos cuantificados para la adopción de medidas comunitarias aplicables a partir del año 2000,

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

El Anexo I de la Directiva 70/220/CEE se modificará de acuerdo con lo dispuesto en el Anexo de la presente Directiva.

Artículo 2

1. Con efectos a partir del 1 de octubre de 1996, los Estados miembros deberán aceptar la conformidad con lo dispuesto en la Directiva 70/220/CEE, modificada por la presente Directiva, a efectos de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 4 y del apartado 1 del artículo 7 de la Directiva 70/156/CEE.

(1) DO nº L 226 de 3. 8. 1989, p. 1.

(2) DO nº L 242 de 30. 8. 1991, p. 1.

(3) DO nº L 186 de 28. 7. 1993, p. 21.

2. Los Estados miembros no podrán seguir concediendo, a partir del 1 de enero de 1997 para los vehículos de la clase I, ni a partir del 1 de enero de 1998 para los vehículos de las clases II y III,

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

para un tipo de vehículo, por motivos relacionados con la contaminación atmosférica causada por emisiones de vehículos de motor, cuando no se cumplan los requisitos de la Directiva 70/220/CEE modificada por la presente Directiva.

3. A partir del 1 de octubre de 1997, para los vehículos de la clase I, y a partir del 1 de octubre de 1998, para los vehículos de las clases II y III, los Estados miembros

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

por motivos relacionados con la contaminación atmosférica causada por emisiones de vehículos de motor, cuando no se cumplan los requisitos de la Directiva 70/220/CEE modificada por la presente Directiva.

Artículo 3

Los Estados miembros podrán establecer incentivos fiscales únicamente con respecto a vehículos de motor que cumplan lo dispuesto en la Directiva 70/220/CEE modificada por la presente Directiva. Dichos incentivos deberán ser conformes con lo dispuesto en el Tratado y cumplir los siguientes requisitos:

- se aplicarán a todos los vehículos nuevos comercializados en el mercado de un Estado miembro que cumplan de antemano los requisitos de la Directiva 70/220/CEE modificada por la presente Directiva,
- dejarán de aplicarse a partir de la fecha de aplicación obligatoria de los valores de emisión establecida en el apartado 3 del artículo 2 respecto a los nuevos vehículos de motor,
- serán, para cada tipo de vehículo de motor, de una cuantía inferior al coste adicional de los dispositivos técnicos introducidos para garantizar el cumplimiento

de los valores establecidos y de su instalación en el vehículo.

La Comisión será informada con antelación suficiente de los planes de establecer o modificar los incentivos fiscales contemplados en el párrafo primero, de modo que pueda presentar sus observaciones al respecto.

Artículo 4

El Parlamento Europeo y el Consejo, en las condiciones previstas en el Tratado, decidirán el 31 de diciembre de 1997, a más tardar, sobre las propuestas que presentará la Comisión el 30 de junio de 1996, a más tardar, relativas a una fase ulterior de reducción, mediante la adopción de medidas comunitarias de reducción de la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor contemplados en la presente Directiva. Dichas medidas serán aplicables a partir del año 2000.

En las mencionadas propuestas, la Comisión seguirá el planteamiento indicado en el artículo 4 de la Directiva 94/12/CE.

Artículo 5

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva antes del 1 de octubre de 1996. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán 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 6

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

Artículo 7

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 8 de octubre de 1996.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

K. HÄNSCH

Por el Consejo

El Presidente

P. RABBITTE

ANEXO

Modificaciones de los Anexos de la Directiva 70/220/CEE modificada por la Directiva 93/59/CEE

El cuadro del punto 5.3.1.4 se sustituirá por el siguiente:

Categoría/clase del vehículo		Valores límite					
		Masa de referencia RW (kg)	Masa del monóxido de carbono L ₁ (g/km)		Masa combinada del hidrocarburo y los óxidos de nitrógeno L ₂ (g/km)		Masa de las partículas L ₃ (g/km)
categoría	clase			Gasolina	Diesel	Gasolina	Diesel (1)
M (2)	—	toda	2,2	1,0	0,5	0,7	0,08
N1 (3)	I	RW ≤ 1 250	2,2	1,0	0,5	0,7	0,08
	II	1 250 < RW ≤ 1 700	4,0	1,25	0,6	1,0	0,12
	III	1 700 < RW	5,0	1,5	0,7	1,2	0,17

(1) Hasta el 30 de septiembre de 1999, para los vehículos dotados de motores diesel de inyección directa, los valores límites L₂ y L₃ serán los siguientes:

	L ₂	L ₃
— categorías M (2) y N1 (3) clase I:	0,9	0,10
— categoría N1 (3) clase II:	1,3	0,14
— categoría N1 (3) clase III:	1,6	0,20

(2) Con excepción de:

- los vehículos destinados al transporte de más de seis pasajeros, incluido el conductor, y
- los vehículos de una masa máxima superior a 2 500 kg.

(3) Y vehículos de categoría M indicados en la nota (2).