

# PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

*Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria*

PROVISIONAL  
2005/0282(COD)

5.5.2006

**\*\*\*I**

## PROYECTO DE INFORME

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones y sobre el acceso a la información relativa a la reparación de los vehículos, y por la que se modifican las Directivas 72/306/CEE y .../.../CE (COM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria

Ponente: Matthias Groote

Ponente de opinión (\*): Anja Weisgerber

(\*) Cooperación reforzada entre comisiones – artículo 47 del Reglamento

### ***Explicación de los signos utilizados***

- \* Procedimiento de consulta  
*mayoría de los votos emitidos*
- \*\*I Procedimiento de cooperación (primera lectura)  
*mayoría de los votos emitidos*
- \*\*II Procedimiento de cooperación (segunda lectura)  
*mayoría de los votos emitidos para aprobar la Posición Común  
mayoría de los miembros que integran el Parlamento para  
rechazar o modificar la Posición Común*
- \*\*\* Dictamen conforme  
*mayoría de los miembros que integran el Parlamento salvo en los  
casos contemplados en los art. 105, 107, 161 y 300 del Tratado CE  
y en el art. 7 del Tratado UE*
- \*\*\*I Procedimiento de codecisión (primera lectura)  
*mayoría de los votos emitidos*
- \*\*\*II Procedimiento de codecisión (segunda lectura)  
*mayoría de los votos emitidos para aprobar la Posición Común  
mayoría de los miembros que integran el Parlamento para  
rechazar o modificar la Posición Común*
- \*\*\*III Procedimiento de codecisión (tercera lectura)  
*mayoría de los votos emitidos para aprobar el texto conjunto*

(El procedimiento indicado se basa en el fundamento jurídico propuesto por la Comisión.)

### ***Enmiendas a un texto legislativo***

En las enmiendas del Parlamento las modificaciones se indican ***en negrita y cursiva***. La utilización de la *cursiva fina* constituye una indicación para los servicios técnicos referente a elementos del texto legislativo para los que se propone una corrección con miras a la elaboración del texto final (por ejemplo, elementos claramente erróneos u omitidos en alguna versión lingüística). Estas propuestas de corrección están supeditadas al acuerdo de los servicios técnicos interesados.

## ÍNDICE

	<b>Página</b>
PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO.....	5
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS .....	31



## PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones y sobre el acceso a la información relativa a la reparación de los vehículos, y por la que se modifican las Directivas 72/306/CEE y .../.../CE (COM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

(Procedimiento de codecisión: primera lectura)

*El Parlamento Europeo,*

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2005)0683)<sup>1</sup>,
  - Vistos el apartado 2 del artículo 251 y el artículo 95 del Tratado CE, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C6-0007/2006),
  - Visto el artículo 51 de su Reglamento,
  - Vistos el informe de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria y las opiniones de la Comisión de Industria, Investigación y Energía así como de la Comisión de Transportes y Turismo y de la Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor (A6-0000/2006),
1. Aprueba la propuesta de la Comisión en su versión modificada;
  2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo, si se propone modificar sustancialmente esta propuesta o sustituirla por otro texto;
  3. Encarga a su Presidente que transmita la posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión.

Texto de la Comisión

Enmiendas del Parlamento

Enmienda 1  
Considerando 4

(4) En marzo de 2001, la Comisión lanzó el programa «Aire puro para Europa» (CAFE, Clean Air for Europe), cuyo elementos principales se exponen en una Comunicación . Como resultado de este programa se ha adoptado una estrategia temática sobre la contaminación atmosférica . Una de las conclusiones de la estrategia temática es que es necesario

(4) En marzo de 2001, la Comisión lanzó el programa «Aire puro para Europa» (CAFE, Clean Air for Europe), cuyo elementos principales se exponen en una Comunicación . Como resultado de este programa se ha adoptado una estrategia temática sobre la contaminación atmosférica . Una de las conclusiones de la estrategia temática es que es necesario

<sup>1</sup> Pendiente de publicación en el DO.

seguir reduciendo las emisiones **de los vehículos** para poder alcanzar los objetivos europeos de calidad del aire.

seguir reduciendo las emisiones **del sector del transporte (transporte aéreo, marítimo y terrestre) y del sector industrial (industria transformadora de materias primas)** para poder alcanzar los objetivos europeos de calidad del aire. **La reducción de las emisiones de los vehículos debe abordarse como parte de una estrategia global.**

#### *Justificación*

*Con respecto a la estrategia temática sobre la contaminación atmosférica, no debe pasarse por alto que, junto al sector de los vehículos, hay otros sectores en los que han de reducirse drásticamente las emisiones.*

#### Enmienda 2 Considerando 5

(5) Al establecer normas sobre emisiones, es importante tener en cuenta las implicaciones para los mercados y la competitividad de los fabricantes, los costes directos e indirectos para el sector y los beneficios en términos de estímulo de la innovación, mejora de la calidad del aire y reducción de los costes sanitarios.

(5) Al establecer normas sobre emisiones, es importante tener en cuenta las implicaciones para los mercados y la competitividad de los fabricantes, los costes directos e indirectos para el sector y los beneficios en términos de estímulo de la innovación, mejora de la calidad del aire, reducción de los costes sanitarios y **ganancia de años de vida adicionales.**

#### *Justificación*

*No se trata sólo de reducir los costes sanitarios, sino también de los años de vida ganados. La evaluación de impacto de la Comisión menciona 20 500 años de vida salvados en 2020.*

#### Enmienda 3 Considerando 6

(6) Para facilitar la libre circulación de vehículos en el mercado interior es necesario contar con un acceso sin restricciones y estandarizado a la información relativa a la reparación de los vehículos y con una competencia efectiva en el mercado de servicios de reparación e información. Gran parte de esa información se refiere a los sistemas de

*(No afecta a la versión española.)*

diagnóstico a bordo y su interacción con otros sistemas del vehículo. Conviene establecer las especificaciones técnicas que los sitios web de los fabricantes deben respetar.

Enmienda 4  
Considerando 7

(7) La Comisión debe seguir de cerca los avances tecnológicos en materia de control de emisiones y, **en su caso**, adaptar en consecuencia el presente Reglamento.

(7) La Comisión debe seguir de cerca los avances tecnológicos en materia de control de emisiones y adaptar en consecuencia el presente Reglamento, **en caso de que el texto lo exija**.

*Justificación*

*No todo debe resolverse mediante la comitología y debemos asegurar que las líneas principales se deciden mediante codecisión.*

Enmienda 5  
Considerando 8

(8) La Comisión debe examinar de forma continuada **y, en caso necesario, regular** las emisiones que aún no han sido objeto de regulación y que se originan como consecuencia de un uso más amplio de nuevas formulaciones de carburante, nuevas tecnologías en los motores y nuevos sistemas de control de las emisiones de escape. **Ello debería incluir un examen de las ventajas de cambiar de una regulación de las emisiones de hidrocarburos totales (HCT) a un sistema basado en hidrocarburos no metánicos (HCNM) y metano (CH<sub>4</sub>).**

(8) La Comisión debe examinar de forma continuada las emisiones que aún no han sido objeto de regulación y que se originan como consecuencia de un uso más amplio de nuevas formulaciones de carburante, nuevas tecnologías en los motores y nuevos sistemas de control de las emisiones de escape **y, en caso necesario, presentar al Consejo y al Parlamento una propuesta de regulación de dichas emisiones.**

*Justificación*

*Ahora han de observarse los valores límite por separado. Los vehículos que circulan con GNC no pueden respetar dichos valores.*

Enmienda 6

Considerando 8 bis (nuevo)

***(8 bis) Para no desplazar del mercado los automóviles que utilizan gas, que representan un avance por lo que respecta a la baja emisión de NO<sub>x</sub> y partículas, y apoyar, al mismo tiempo, avances en los vehículos que utilizan gasolina, en el presente reglamento se establecen valores límite separados para la masa total de los hidrocarburos y la masa de los hidrocarburos no metánicos.***

*Justificación*

*Los automóviles que utilizan GNC contribuyen claramente a reducir la emisión de NO<sub>x</sub> y partículas. Emiten bastante menos que los automóviles comparables que utilizan gasolina, por lo que no deberían resultar desplazados del mercado a causa de valores límite que no es técnicamente factible respetar.*

Enmienda 7  
Considerando 9

(9) Para garantizar el control de las emisiones de materia particulada ultrafina, la Comisión debe tomar en consideración la adopción de un planteamiento de las emisiones de materia particulada basado en el número, además del planteamiento basado en la masa actualmente en uso.

(9) Para garantizar el control de las emisiones de materia particulada ultrafina ***(MP igual o inferior a 2,5)***, la Comisión debe tomar en consideración ***lo antes posible y, a más tardar, tras la entrada en vigor de la segunda etapa (Euro 6)*** la adopción de un planteamiento de las emisiones de materia particulada basado en el número, ***con arreglo a los resultados del programa ONU/CEPE sobre medición de partículas (Particulate Measurement Programme - PMP) y sin perjuicio de los ambiciosos objetivos vigentes en materia de medio ambiente,*** además del planteamiento basado en la masa actualmente en uso.

*Justificación*

*Al introducir los valores límite para el número de partículas se garantiza que los procedimientos de medición también detecten la materia particulada ultrafina que, según se ha demostrado, es especialmente perjudicial para la salud. La reducción de la masa de partículas aún no es técnicamente factible, pero la introducción de un procedimiento de medición que mida el número de partículas garantiza también que se limite la materia*



*particulada ultrafina.*

Enmienda 8  
Considerando (10)

(10) A fin de aumentar la repetibilidad en la medición de la masa **de emisiones** de partículas en el laboratorio, la Comisión debe introducir un nuevo protocolo de ensayo. **Cuando se complete el programa de investigación pertinente, se estudiará la posibilidad de** sustituir el actual procedimiento de medición por el nuevo enfoque. Una vez implantado el nuevo procedimiento de medición, se recalibrarán los límites de emisiones de masa de materia particulada establecidos en la presente propuesta, ya que con la nueva técnica se registra un nivel inferior de masa que con el método actual.

(10) A fin de aumentar la repetibilidad en la medición de la masa **y el número** de partículas en el laboratorio, la Comisión debe introducir un nuevo protocolo de ensayo **lo antes posible y, a más tardar, tras la entrada en vigor de la segunda etapa (Euro 6), con arreglo a los resultados del programa ONU/CEPE sobre medición de partículas (Particulate Measurement Programme - PMP) para** sustituir el actual procedimiento de medición por el nuevo enfoque. Una vez implantado el nuevo procedimiento de medición, se recalibrarán los límites de emisiones de masa de materia particulada establecidos en la presente propuesta, ya que con la nueva técnica se registra un nivel inferior de masa que con el método actual.

*Justificación*

*Al introducir los valores límite para el número de partículas se garantiza que los procedimientos de medición también detecten la materia particulada ultrafina que, según se ha demostrado, es especialmente perjudicial para la salud. La reducción de la masa de partículas aún no es técnicamente factible, pero la introducción de un procedimiento de medición que mida el número de partículas garantiza también que se limite la materia particulada ultrafina.*

Enmienda 9  
Considerando 13 bis (nuevo)

**(13 bis) En su propuesta sobre la próxima etapa de normas de emisiones (Euro 7), la Comisión debe considerar la introducción de valores límite para las emisiones de CO<sub>2</sub>, además de las emisiones reguladas hasta la fecha. En este sentido, debe prestarse especial apoyo a los combustibles alternativos como los biocarburos, ya que, por su balance**

**positivo de CO<sub>2</sub>, causan escasas emisiones de CO<sub>2</sub>.**

*Justificación*

*Para continuar el proceso iniciado con el Grupo de alto nivel CARS 21 para lanzar un mensaje claro a la industria automovilística a través de la legislación y con vistas a limitar todas las emisiones relevantes en términos ambientales provocadas por vehículos mediante combustión, deben limitarse también las emisiones de CO<sub>2</sub> en el futuro a través del presente Reglamento.*

*Deben extenderse aún más los biocarburantes, que constituyen una opción sostenible en términos económicos y ecológicos para contar con vehículos limpios en la red viaria europea.*

Enmienda 10

Considerando 13 ter (nuevo)

***(13 ter) Para lograr resultados en pro de un medio ambiente limpio, la Comisión debe contemplar la posibilidad de introducir, además de normas sobre emisiones, reglamentación en otros ámbitos del sector de los automóviles como la eficiencia energética.***

*Justificación*

*No cabe abordar solamente las emisiones, sino que debe trabajarse también en la eficiencia energética de los vehículos, para atajar el problema en su origen. Siguiendo el ejemplo de los vehículos inteligentes, debe trabajarse por reducir el consumo de los vehículos con ayuda de los ordenadores.*

Enmienda 11

Considerando 13 quáter (nuevo)

***(13 quáter) En su propuesta sobre la próxima etapa de normas de emisiones (Euro 7), la Comisión debe establecer si aún es necesaria la subdivisión en clases de las categorías de vehículos.***

*Justificación*

*Esto sería una posible simplificación adicional del presente Reglamento.*

Enmienda 12  
Considerando 16 bis (nuevo)

***(16 bis) Para eliminar una falta de claridad legislativa, debe modificarse la Directiva 2005/55/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de septiembre de 2005, 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 de encendido por compresión 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 del petróleo destinados a la propulsión de vehículos<sup>1</sup> de modo que contemple todos los vehículos pesados y se aclare que el presente Reglamento se refiere a los vehículos ligeros.***

---

***DO L 275 de 20.10.2005, p. 1. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 2005/78/CE de la Comisión (DO L 313 de 29.11.2005, p. 1).***

*Justificación*

*Con miras a una mayor claridad jurídica, es importante definir claramente el ámbito de aplicación. Los vehículos pesados de gasolina se contemplaban hasta la fecha en la Directiva 70/220/CEE. Aunque se trate solamente de un caso hipotético, dado el escaso número de vehículos pesados de gasolina, debe aclararse esta fuente de confusión.*

Enmienda 13  
Considerando 17 bis (nuevo)

***(17 bis) Para que la transición de las Directivas existentes al presente Reglamento se lleve a cabo sin problemas, la excepción por la que se permitía homologar vehículos de la categoría M<sub>1</sub> y más de 2 500 kg como vehículos de las clases II y III de la categoría N<sub>1</sub> debe mantenerse en la etapa Euro 5 para los***

***vehículos destinados a satisfacer necesidades sociales específicas. Dicha excepción debe cesar con la entrada en vigor de la etapa Euro 6.***

*Justificación*

*Los vehículos familiares que no sean todo terreno y concebidos para más de seis ocupantes además del conductor, o los vehículos destinados a labores de rescate, emergencia o recuperación, transporte de personas con discapacidad o servicios de utilidad pública deben tener la posibilidad, hasta la etapa Euro 6, de homologarse aún como vehículos de las clases II y III de la categoría N1.*

Enmienda 14  
Considerando 18

(18) Procede aprobar las medidas necesarias para la aplicación del presente Reglamento de acuerdo 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.

(18) Procede aprobar las medidas necesarias para la aplicación del presente Reglamento de acuerdo 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, ***siempre que así se indique en los correspondientes artículos.***

*Justificación*

*No todo debe resolverse mediante la comitología y debemos asegurar que las líneas principales se deciden mediante codecisión.*

Enmienda 15  
Considerando 19

(19) **Los** Estados miembros no pueden alcanzar suficientemente el objetivo del presente Reglamento, a saber, la realización del mercado interior mediante la introducción de requisitos técnicos comunes relativos a las emisiones de los vehículos de motor. **Dada** la escala de la acción requerida, ese objetivo puede alcanzarse mejor a nivel comunitario. **La** Comunidad puede, **por lo tanto**, adoptar medidas, de conformidad con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo

(19) **Dado que los** Estados miembros no pueden alcanzar suficientemente el objetivo del presente Reglamento, a saber, la realización del mercado interior mediante la introducción de requisitos técnicos comunes relativos a las emisiones de los vehículos de motor, **y la garantía del acceso a la información relativa a la reparación de los vehículos para los talleres independientes de igual modo que para los concesionarios o talleres de reparación autorizados, y que, por lo**

5 del Tratado. Con arreglo al principio de proporcionalidad establecido en ese mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para ***tal fin***.

***tanto, dada*** la escala de la acción requerida, ese objetivo puede alcanzarse mejor a nivel comunitario, ***la*** Comunidad puede adoptar medidas de conformidad con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado. Con arreglo al principio de proporcionalidad establecido en ese mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para ***alcanzar dicho objetivo***.

#### *Justificación*

*El acceso a la información relativa a la reparación es necesario para la libre circulación con vehículos en el mercado interior. Debe garantizarse a los talleres independientes que puedan ofrecer servicios de mantenimiento y de otra índole con miras a un funcionamiento del vehículo respetuoso con el medio ambiente.*

#### Enmienda 16 Artículo 1, párrafo 1

El presente Reglamento establece requisitos para la homologación de tipo de los vehículos de motor y las piezas de recambio, como los ***convertidores catalíticos*** de recambio, por lo que se refiere a sus emisiones.

El presente Reglamento establece requisitos para la homologación de tipo de los vehículos de motor y las piezas de recambio, como los ***dispositivos anticontaminación*** de recambio, por lo que se refiere a sus emisiones.

#### *Justificación*

*Debe utilizarse un término que no discrimine ninguna tecnología ni restrinja ninguna innovación.*

#### Enmienda 17 Artículo 2

1. El presente Reglamento se aplicará a los vehículos de motor ***equipados con:***

1. El presente Reglamento se aplicará a los vehículos de motor de las categorías M1, ***M2*** y N1, según se definen en el [anexo II] de la Directiva [XXXX/XX/CE], ***que tengan una masa máxima en carga técnicamente admisible no superior a 3 500 kg o una masa de referencia no superior a 2 610 kg.***

***a) motores de encendido por chispa;***

**b) motores de encendido por chispa con carburante de gas** de las categorías M1 y N1, según se definen en el [anexo II] de la Directiva [XXXX/XX/CE] y

**c) motores de encendido por compresión de las categorías M1 y N1, según se definen en el [anexo II] de la Directiva [XXXX/XX/CE].**

2. A petición del fabricante, *el* presente Reglamento podrá **aplicarse también** a vehículos **de motor equipados con motores de encendido por compresión** de las categorías M2 y N2, según se definen en el [anexo II] de la Directiva [XXXX/XX/CE], que tengan una masa de referencia no superior a 2 840 kg y cumplan las condiciones establecidas en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación.

2. A petición del fabricante, **la homologación de tipo expedida con arreglo al** presente Reglamento **a vehículos de las categorías M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> y N<sub>1</sub>** podrá **hacerse extensiva** a vehículos de las categorías M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> y N<sub>2</sub>, según se definen en el [anexo II] de la Directiva [XXXX/XX/CE], que tengan una masa de referencia no superior a 2 840 kg y cumplan las condiciones establecidas en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación.

#### *Justificación*

*Para evitar confusiones, debe separarse claramente la regulación de vehículos ligeros y vehículos pesados. Por lo tanto, es necesario modificar el ámbito de aplicación. El nuevo alcance es tecnológicamente neutral, por lo que no hace referencia a motores ni combustibles. La modificación del ámbito de aplicación del presente Reglamento está vinculado a la enmienda que modifica el ámbito de aplicación de la Directiva 2005/55/CE, que debería abarcar todos los vehículos pesados en el futuro.*

#### Enmienda 18

##### Artículo 3, apartado 1 bis (nuevo)

**1 bis. «vehículos destinados a satisfacer necesidades sociales específicas», vehículos familiares que no sean todo terreno y concebidos para más de seis ocupantes además del conductor, o vehículos destinados a labores de rescate, emergencia o recuperación, transporte de personas con discapacidad o servicios de utilidad pública.**

#### *Justificación*

*Para que la transición de las Directivas existentes al presente Reglamento se lleve a cabo sin*

*problemas, la excepción por la que se permitía homologar vehículos de la categoría M1 y más de 2 500 kg como vehículos de las clases II y III de la categoría N1 debe mantenerse en la etapa Euro 5 para los vehículos destinados a satisfacer necesidades sociales específicas. Dicha excepción debe cesar con la entrada en vigor de la etapa Euro 6.*

Enmienda 19  
Artículo 3, punto 11

11) «**convertidor catalítico** original», un **convertidor catalítico** o un conjunto de **convertidores catalíticos** incluidos en la homologación de tipo expedida para el vehículo;

11) «**dispositivo anticontaminación** original», un **dispositivo anticontaminación** o un conjunto de **tales dispositivos** incluidos en la homologación de tipo expedida para el vehículo;

*Justificación*

*Con miras a una mayor claridad jurídica y al progreso tecnológico, es mejor utilizar un término amplio en lugar de dedicar puntos distintos a los convertidores catalíticos, los filtros de partículas diésel, los sistemas de postratamiento de NOx y otros sistemas de postratamiento técnicamente posibles en el futuro. Debe utilizarse un término que no discrimine ninguna tecnología ni restrinja ninguna innovación.*

Enmienda 20  
Artículo 3, punto 12

12) «**convertidor catalítico** de recambio», un **convertidor catalítico** o un conjunto de **convertidores catalíticos** que están destinados a reemplazar a un **convertidor catalítico** original y pueden ser homologados como unidades técnicas independientes según la definición de la Directiva [XXXX/XX/CE];

12) «**dispositivo anticontaminación** de recambio», un **dispositivo anticontaminación** o un conjunto de **tales dispositivos** que están destinados a reemplazar a un **dispositivo anticontaminación** original y pueden ser homologados como unidades técnicas independientes según la definición de la Directiva [XXXX/XX/CE];

*Justificación*

*Con miras a una mayor claridad jurídica y al progreso tecnológico, es mejor utilizar un término amplio en lugar de dedicar puntos distintos a los convertidores catalíticos, los filtros de partículas diésel, los sistemas de postratamiento de NOx y otros sistemas de postratamiento técnicamente posibles en el futuro. Debe utilizarse un término que no discrimine ninguna tecnología ni restrinja ninguna innovación.*

Enmienda 21  
Artículo 3, punto 13

13) «información relativa a la reparación de los vehículos», toda la información necesaria para el diagnóstico, el mantenimiento, la inspección, el seguimiento periódico, la reparación, la reprogramación o la reinicialización del vehículo que los fabricantes ponen a disposición de los concesionarios o talleres de reparación autorizados, incluidos las modificaciones y los suplementos posteriores;

13) «información relativa a la reparación de los vehículos», toda la información necesaria para el diagnóstico, el mantenimiento, la inspección, el seguimiento periódico, la reparación, **la inserción de piezas y dispositivos**, la reprogramación o la reinicialización del vehículo que los fabricantes ponen a disposición de los concesionarios o talleres de reparación autorizados, incluidos las modificaciones y los suplementos posteriores;

Enmienda 22  
Artículo 3, punto 14

14) «agente independiente», las empresas, distintas de los concesionarios y talleres de reparación autorizados, que participan directa o indirectamente en la reparación y el mantenimiento de los vehículos de motor, en especial las empresas de reparación, los fabricantes de equipos o herramientas de reparación, los distribuidores de piezas de recambio, las editoriales de información técnica, los clubes de automóviles, las empresas de asistencia en carretera, las que ofrecen servicios de inspección y ensayo y las que imparten formación sobre reparación de vehículos.

14) «agente independiente», las empresas, distintas de los concesionarios y talleres de reparación autorizados, que participan directa o indirectamente en la reparación y el mantenimiento de los vehículos de motor, en especial las empresas de reparación, los fabricantes **y representantes independientes** de equipos o herramientas de reparación, los distribuidores de piezas de recambio, las editoriales de información técnica, los clubes de automóviles, las empresas de asistencia en carretera, las que ofrecen servicios de inspección y ensayo y las que imparten formación sobre reparación de vehículos.

Enmienda 23  
Artículo 4, apartado 2

2. Los fabricantes se asegurarán de que se cumplen los procedimientos de homologación de tipo para la verificación de la conformidad de la producción, la durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación y el cumplimiento por los vehículos ya en uso. Las medidas relativas al cumplimiento por los vehículos ya en uso se comprobarán transcurrido un periodo máximo de cinco años o equivalente a 100 000 km, de ambos el que

2. Los fabricantes se asegurarán de que se cumplen los procedimientos de homologación de tipo para la verificación de la conformidad de la producción, la durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación y el cumplimiento por los vehículos ya en uso. Las medidas relativas al cumplimiento por los vehículos ya en uso se comprobarán transcurrido un periodo máximo de cinco años o equivalente a 100 000 km, de ambos el que



finalice antes. Los ensayos de durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación efectuados para la homologación de tipo cubrirán **160 000 km**.

finalice antes. Los ensayos de durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación efectuados para la homologación de tipo cubrirán **200 000 km**.

#### *Justificación*

*Debe garantizarse que también los vehículos usados tengan dispositivos anticontaminación que funcionen.*

#### Enmienda 24 Artículo 5, apartado 4, letra i)

i) los carburantes de referencia, como la gasolina, el diésel, los carburantes gaseosos y los biocarburantes.

*(No afecta a la versión española.)*

#### Enmienda 25 Artículo 5, apartado 5

5. La Comisión examinará de forma continuada los contaminantes sujetos a los requisitos y ensayos contemplados en el apartado 4, así como los ciclos de ensayo utilizados para medir las emisiones, y **adoptará** las **medidas** necesarias si descubre que los procedimientos o los ensayos dejan de ser adecuados o ya no se ajustan a las emisiones del mundo real.

5. La Comisión examinará de forma continuada los contaminantes sujetos a los requisitos y ensayos contemplados en el apartado 4, así como los ciclos de ensayo utilizados para medir las emisiones, y **propondrá al Consejo y al Parlamento** las **modificaciones** necesarias si descubre que los procedimientos o los ensayos dejan de ser adecuados o ya no se ajustan a las emisiones del mundo real **o que conviene regular las emisiones de contaminantes adicionales**.

#### *Justificación*

*La cuestión de la revisión de los ciclos de conducción de ensayo y de la introducción de valores límite para otros contaminantes debe resolverse mediante el procedimiento de codecisión.*

#### Enmienda 26 Artículo 5, apartado 6

6. La Comisión establecerá, de conformidad con el procedimiento

6. La Comisión establecerá, de conformidad con el procedimiento

contemplado en el artículo 37, apartado 2, de la Directiva [XXXX/XX/CE], los procedimientos, ensayos y requisitos específicos para la puesta en práctica de los apartados 2 a 5.

contemplado en el artículo 37, apartado 2, de la Directiva [XXXX/XX/CE], los procedimientos, ensayos y requisitos específicos para la puesta en práctica de los apartados 2 a 4. ***Las medidas de aplicación deberán estar disponibles a más tardar [transcurridos 6 meses desde la entrada en vigor del presente Reglamento].***

#### *Justificación*

*Los fabricantes de automóviles dependen de los detalles técnicos de las medidas de aplicación. Por tanto, no debe haber un retraso mayor de 6 meses, para que puedan aplicarse los nuevos valores límite.*

#### Enmienda 27 Artículo 6, apartado 1

1. Los fabricantes darán a los agentes independientes acceso sin restricciones y estandarizado a la información relativa a la reparación de los vehículos, a través de sitios web donde dicha información será de fácil y rápido acceso y se presentará de forma no discriminatoria en comparación con el acceso que se ofrezca a los concesionarios y talleres de reparación autorizados.

1. Los fabricantes darán a los agentes independientes acceso sin restricciones y estandarizado a la información relativa a la reparación de los vehículos, a través de sitios web donde dicha información será de fácil y rápido acceso y se presentará de forma no discriminatoria en comparación con el acceso que se ofrezca a los concesionarios y talleres de reparación autorizados. ***Para plasmar mejor este objetivo, la información debe proporcionarse de conformidad con los requisitos técnicos de la norma OASIS. El fabricante también pondrá a disposición de los agentes independientes y concesionarios o talleres de reparación autorizados documentación de formación.***

#### *Justificación*

*La norma OASIS desarrollada en 2003 con la colaboración de los diversos sectores industriales y bajo la dirección de la Comisión permite un acceso a la información relativa a la reparación efectivamente simplificado en la práctica. En la Bloc Exemption Regulation 1400/2002 se exige también documentación de formación; para garantizar que sigue facilitándose, debe hacerse alusión a la misma en el Reglamento.*

#### Enmienda 28 Artículo 6, apartado 4

4. La información relativa a la reparación de los vehículos estará siempre disponible, salvo cuando haya que proceder **a su** mantenimiento.

4. La información relativa a la reparación de los vehículos estará siempre disponible, salvo cuando haya que proceder **al** mantenimiento **del sistema de información**.

Enmienda 29  
Artículo 6, apartado 5

5. A efectos de fabricación y mantenimiento de piezas de recambio o mantenimiento compatibles con el sistema de diagnóstico a bordo y de herramientas de diagnóstico y equipos de ensayo, los fabricantes proporcionarán de forma no discriminatoria información **relativa a la reparación de los vehículos** a todo fabricante o taller de reparación de componentes, herramientas de diagnóstico o equipos de ensayo que esté interesado.

5. A efectos de fabricación y mantenimiento de piezas de recambio o mantenimiento compatibles con el sistema de diagnóstico a bordo y de herramientas de diagnóstico y equipos de ensayo, los fabricantes proporcionarán de forma no discriminatoria **la información relevante para el sistema de diagnóstico a bordo** a todo fabricante o taller de reparación de componentes, herramientas de diagnóstico o equipos de ensayo que esté interesado.

*Justificación*

*La información relativa a la reparación no es lo mismo que la información relativa al sistema de diagnóstico a bordo. Para restablecer el sentido de este apartado, debe hacerse alusión explícita a la información relativa al sistema de diagnóstico a bordo.*

Enmienda 30  
Artículo 8

La Comisión establecerá, de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 37, apartado 2, de la Directiva [XXXX/XX/CE], las medidas necesarias para la puesta en práctica de los artículos 6 y 7. Ello incluirá la definición de especificaciones técnicas sobre la manera en que deberá proporcionarse la información relativa a la reparación de los vehículos.

La Comisión establecerá, de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 37, apartado 2, de la Directiva [XXXX/XX/CE], las medidas necesarias para la puesta en práctica de los artículos 6 y 7. Ello incluirá la definición de especificaciones técnicas sobre la manera en que deberá proporcionarse la información relativa a la reparación de los vehículos **y al sistema de diagnóstico a bordo**.

*Justificación*

*Véase la justificación de la enmienda al artículo 6, apartado 5.*

Enmienda 31  
Artículo 9, apartados 2 y 3

2. Con efectos a partir del *[dieciocho meses y un día tras la fecha de entrada en vigor]*, y del *[treinta meses tras la fecha de entrada en vigor]* en el caso de las clases II y III de la categoría N1, las autoridades nacionales denegarán la homologación de tipo CE o la homologación de tipo nacional, aduciendo razones relacionadas con las emisiones o el consumo de carburante, con respecto a nuevos tipos de vehículos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación.

3. Con efectos a partir del *[treinta y seis meses tras la fecha de entrada en vigor]*, y del *[cuarenta y ocho meses tras la fecha de entrada en vigor]* en el caso de las clases II y III de la categoría N1, las autoridades nacionales considerarán que los certificados de conformidad relativos a vehículos nuevos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación ya no son válidos a los efectos del [artículo 25] de la Directiva [XXXX/XX/CE] y, por razones relacionadas con las emisiones o el consumo de carburante, denegarán el registro y prohibirán la venta y la puesta en servicio de esos vehículos.

2. Con efectos a partir del *1 de junio de 2009, excepto para los vehículos de la categoría M con una masa máxima en carga técnicamente admisible superior a 2 500 kg y destinados a satisfacer necesidades sociales específicas*, y del *1 de junio de 2010* en el caso de las clases II y III de la categoría N1 *y de los vehículos de la categoría M antes citados*, las autoridades nacionales denegarán la homologación de tipo CE o la homologación de tipo nacional, aduciendo razones relacionadas con las emisiones o el consumo de carburante, con respecto a nuevos tipos de vehículos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación, *en particular en los anexos, con la excepción de los valores límite de la etapa Euro 6 establecidos en el cuadro 1 bis del Anexo I.*

3. Con efectos a partir del *1 de junio de 2010, excepto para los vehículos de la categoría M con una masa máxima en carga técnicamente admisible superior a 2 500 kg y destinados a satisfacer necesidades sociales específicas*, y del *1 de junio de 2011* en el caso de las clases II y III de la categoría N1 *y de los vehículos de la categoría M antes citados*, las autoridades nacionales considerarán que los certificados de conformidad relativos a vehículos nuevos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación, *en particular en los anexos, con la excepción de los valores límite de la etapa Euro 6 establecidos en el cuadro 1 bis del Anexo I*, ya no son válidos a los efectos del [artículo 25] de la Directiva [XXXX/XX/CE] y, por razones relacionadas con las emisiones o el consumo de carburante, denegarán el registro y prohibirán la venta y la puesta en servicio de esos vehículos.

## Justificación

*En el transcurso de los debates de preparación ha quedado claro que reducciones adicionales de los valores límite son necesarias y técnicamente factibles. Por tanto, el ponente propone dar un paso más e introducir en este Reglamento, al mismo tiempo que la etapa Euro 5, otra etapa Euro 6 con valores límite menores. De este modo se establecen objetivos de reducción a largo plazo, lo que para la investigación y el desarrollo en el ámbito de los dispositivos reductores de las emisiones supone una seguridad de planificación y, por ende, de inversión también para los fabricantes. Entre la homologación de tipo para nuevos vehículos y los nuevos vehículos solamente debería mediar, como con la norma Euro anterior, un período de un año.*

### Enmienda 32

#### Artículo 9, apartado 3 bis y 3 ter (nuevos)

denegarán la homologación de tipo CE o la homologación de tipo nacional, aduciendo razones relacionadas con las emisiones o el consumo de carburante, con respecto a nuevos tipos de vehículos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación

***3 bis. Con efectos a partir del 1 de junio de 2014, y del 1 de junio de 2015 en el caso de las clases II y III de la categoría N<sub>1</sub>, las autoridades nacionales denegarán la homologación de tipo CE o la homologación de tipo nacional, aduciendo razones relacionadas con las emisiones o el consumo de carburante, con respecto a nuevos tipos de vehículos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación y, en particular, los Anexos, intuitos los valores límite Euro 6 establecidos en el cuadro 1 bis del Anexo I.***

***3 ter. Con efectos a partir del 1 de junio de 2015, y del 1 de junio de 2016 en el caso de las clases II y III de la categoría N<sub>1</sub>, las autoridades nacionales que los certificados de conformidad relativos a vehículos nuevos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación y, en particular, los Anexos, intuitos los valores límite Euro 6 establecidos en el cuadro 1 bis del Anexo I, ya no son válidos a los efectos del [artículo 25] de la Directiva [XXXX/XX/CE] y, por razones relacionadas con las emisiones o el consumo de carburante, denegarán el registro y prohibirán la venta y la puesta en servicio de esos vehículos.***

### *Justificación*

*La primera etapa Euro 5 ha de entrar en vigor el 1.6.2009 y la segunda etapa Euro 6 tras un intervalo de cinco años, es decir, el 1.6.2014. Entre la homologación de tipo para nuevos vehículos y los nuevos vehículos solamente debería mediar, como con la norma Euro anterior, un período de un año.*

#### Enmienda 33

##### Artículo 10

1. Las autoridades nacionales denegarán la venta o la instalación en un vehículo de nuevos **convertidores catalíticos de recambio** destinados a ser montados en vehículos con homologación de tipo CE no equipados con sistemas de diagnóstico a bordo, si dichos convertidores no son de un tipo homologado con arreglo al presente Reglamento.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, las autoridades nacionales podrán seguir concediendo extensiones de las homologaciones de tipo CE para **convertidores catalíticos de recambio** en los mismos términos en que se concedieron originalmente.

1. Las autoridades nacionales denegarán la venta o la instalación en un vehículo de nuevos **dispositivos anticontaminación** destinados a ser montados en vehículos con homologación de tipo CE no equipados con sistemas de diagnóstico a bordo, si dichos convertidores no son de un tipo homologado con arreglo al presente Reglamento.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, las autoridades nacionales podrán seguir concediendo extensiones de las homologaciones de tipo CE para **dispositivos anticontaminación** en los mismos términos en que se concedieron originalmente.

### *Justificación*

*Con miras a una mayor claridad jurídica y al progreso tecnológico, es mejor utilizar un término amplio en lugar de dedicar puntos distintos a los convertidores catalíticos, los filtros de partículas diésel, los sistemas de postratamiento de NOx y otros sistemas de postratamiento técnicamente posibles en el futuro. Debe utilizarse un término que no discrimine ninguna tecnología ni restrinja ninguna innovación.*

#### Enmienda 34

##### Artículo 11, apartado 1, párrafos 2 y 3

Esos incentivos serán válidos para todos los vehículos nuevos puestos a la venta en el mercado de un Estado miembro que cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación con anterioridad a las fechas fijadas en el **artículo 9, apartado 3**.

Dejarán de tener validez en las fechas

Esos incentivos serán válidos para todos los vehículos nuevos puestos a la venta en el mercado de un Estado miembro que cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación con anterioridad a las fechas fijadas en el **artículo 9**.

Dejarán de tener validez en las fechas

establecidas en *el artículo 9, apartado 3*.

establecidas en:

*(a) el artículo 9, apartado 3 en lo que concierne a los incentivos para respetar los valores límite de emisiones establecidos en el cuadro 1 del Anexo I;*

*(b) el artículo 9, apartado 3 bis en lo que concierne a los incentivos para respetar los valores límite de emisiones establecidos en el cuadro 1 bis del Anexo I.*

### *Justificación*

*Esta modificación está vinculada a la introducción del planteamiento de dos etapas. Los incentivos para los vehículos que respeten los valores límite Euro 5 deben cesar cuando entren en vigor los valores límite Euro 6.*

### Enmienda 35 Artículo 13

***1. El [seis meses tras la entrada en vigor], a más tardar, la Comisión examinará la necesidad de redefinir el valor límite de emisiones de hidrocarburos establecido en el anexo I, para considerar por separado las emisiones de hidrocarburos no metánicos y las de metano.***

***2. Asimismo, se estudiará la posibilidad de incluir las emisiones de metano en el cálculo de las emisiones de dióxido de carbono.***

***3. Si es necesario, la Comisión podrá tomar las siguientes medidas con respecto a los apartados 1 y 2:***

***a) modificar el presente Reglamento de acuerdo con el artículo 14 con el fin de recalibrar los valores límite para los hidrocarburos establecidos en su anexo I;***

***b) adoptar, de conformidad con el artículo 37, apartado 2, de la Directiva [XXXX/XX/CE], medidas para someter a ensayo, tener en cuenta o limitar las***

***1. La Comisión estudiará la posibilidad de incluir las emisiones de metano en el cálculo de las emisiones de dióxido de carbono.***

***Si es necesario, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo una propuesta con medidas para someter a ensayo, tener en cuenta o limitar las emisiones de metano.***

emisiones de metano.

4. Una vez terminado el programa ONU/CEPE de medición de partículas, realizado bajo los auspicios del Foro mundial para la armonización de los reglamentos sobre vehículos, la Comisión tomará las siguientes medidas:

a) modificará el presente Reglamento de acuerdo con el artículo 14 para recalibrar los valores límite basados en la masa de partículas establecidos en el anexo I del presente Reglamento e introducir en dicho anexo valores límite basados en el número de partículas de manera que sean, en general, correlativos con los valores límite de masa de gasolina y diésel;

b) adoptará, de conformidad con el artículo 37, apartado 2, de la Directiva [XXXX/XX/CE], un procedimiento de medición revisado para las partículas y un valor límite del número de partículas.

2. Una vez terminado el programa ONU/CEPE de medición de partículas, realizado bajo los auspicios del Foro mundial para la armonización de los reglamentos sobre vehículos, **y a más tardar tras la entrada en vigor de Euro 6**, la Comisión tomará las siguientes medidas **sin rebajar los ambiciosos objetivos vigentes en materia de medio ambiente**:

a) modificará el presente Reglamento de acuerdo con el artículo 14 para recalibrar los valores límite basados en la masa de partículas establecidos en el anexo I del presente Reglamento e introducir en dicho anexo valores límite basados en el número de partículas de manera que sean, en general, correlativos con los valores límite de masa de gasolina y diésel;

b) adoptará, de conformidad con el artículo 37, apartado 2, de la Directiva [XXXX/XX/CE], un procedimiento de medición revisado para las partículas y un valor límite del número de partículas.

### *Justificación*

*Vinculada a las enmiendas previas, para tratar de mantener un planteamiento equilibrado entre lo que debe regularse mediante comitología y mediante codecisión.*

### Enmienda 36 Artículo 14

**La** Comisión podrá, de conformidad con el artículo 37, apartado 2, de la Directiva [XXXX/XX/CE], modificar el presente Reglamento con arreglo al artículo [36, apartados 2, 3 y 4], de dicha Directiva.

**Cuando se haga referencia al presente artículo**, la Comisión podrá, de conformidad con el artículo 37, apartado 2, de la Directiva [XXXX/XX/CE], modificar el presente Reglamento con arreglo al artículo [36, apartados 2, 3 y 4], de dicha Directiva.

### Enmienda 37 Artículo 15 bis (nuevo)



## *Artículo 15 bis*

### *Modificación de la Directiva 2005/55/CE*

*La Directiva 2005/55/CE queda modificada como sigue:*

*(1) El título se sustituye por el texto siguiente:*

**«Directiva 2005/55/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de septiembre de 2005, relativa a la homologación de tipo de los vehículos pesados con respecto a sus emisiones (Euro IV y V)»**

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 de encendido por compresión 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 del petróleo destinados a la propulsión de vehículos<sup>1</sup> de modo que contemple todos los vehículos pesados y se aclare que el presente Reglamento se refiere

*(2) El artículo 1 se sustituye por el texto siguiente:*

*«A los efectos de la presente Directiva se entenderá por:*

*(a) «vehículo», cualquier vehículo a motor según la definición del artículo 2 de la Directiva 70/156/CEE, , con la excepción de los vehículos de las categorías M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> y N<sub>1</sub> con una masa máxima en carga técnicamente admisible no superior a 3 500 kg o una masa de referencia no superior a 2 610 kg;*

*(b) «motor», la fuente de propulsión de un vehículo que puede ser objeto de una homologación de tipo en tanto que entidad técnica tal como se define en el artículo 3 de la Directiva [XXXX/XX/CE];*

*(c) «vehículo ecológico avanzado (EEV)», un vehículo movido por un motor que satisface los valores límite permisibles de las emisiones fijados en la columna C de los cuadros del punto 6.2.1 del Anexo I.»;*

*(3) La sección 1 del Anexo I se sustituye por el texto siguiente:*

### **«1. ÁMBITO DE APLICACIÓN**

**La presente Directiva se aplicará al control de los gases y partículas contaminantes, la vida útil de los dispositivos de control de emisiones, la conformidad de los motores/vehículos en circulación y los sistemas de diagnóstico a bordo (DAB) de todos los vehículos de motor , y a los motores previstos en el artículo 1, con excepción de los vehículos de las categorías M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> y M<sub>2</sub> a los que se haya concedido la homologación con arreglo al [Reglamento XXXX/XXXX/CE = el presente Reglamento].»**

**Si fueran necesarias enmiendas adicionales para reflejar las modificaciones anteriores, la Directiva 2005/55/CE y sus medidas de aplicación se enmendarán según el procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 37 de la Directiva [XXXX/XX/CE].**

#### *Justificación*

*La modificación del ámbito de aplicación de la Directiva 2005/55/CE está vinculado a la modificación del ámbito de aplicación del presente Reglamento, que debería abarcar todos los turismos y vehículos ligeros, mientras la Directiva 2005/55/CE debería abarcar todos los vehículos pesados con independencia del combustible utilizado.*

Enmienda 38  
Artículo 16

#### **Artículo 16**

**suprimido**

#### **Modificación de la Directiva 72/306/CEE**

**En el artículo 1 de la Directiva 72/306/CEE se añade el siguiente párrafo:**

**«Sin embargo, la presente Directiva no se aplicará a los vehículos contemplados en el artículo 2 del [presente Reglamento].»**

#### *Justificación*

*Vinculada a los cambios del alcance del presente Reglamento y la Directiva 2005/55/CE.*

Enmienda 39  
Artículo 17, apartado 1

1. Quedan derogadas las Directivas 70/220/CEE, 80/1268/CEE, 89/458/CEE, 91/441/CEE, 93/59/CEE, 94/12/CE, 96/69/CE, 98/69/CE y 2004/3/CE con efectos a partir del [dieciocho meses tras la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].

1. Quedan derogadas las Directivas 70/220/CEE, **72/306/CEE**, 80/1268/CEE, 89/458/CEE, 91/441/CEE, 93/59/CEE, 94/12/CE, 96/69/CE, 98/69/CE y 2004/3/CE con efectos a partir del [dieciocho meses tras la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].

*Justificación*

*Vinculada a los cambios del alcance de la Directiva 2005/55/CE.*

Enmienda 40  
Artículo 18, apartado 2

2. Será aplicable a partir del [dieciocho meses y un día tras su entrada en vigor], a excepción del artículo 9, apartado 1, y del artículo 11.

2. Será aplicable a partir del [dieciocho meses y un día tras su entrada en vigor], a excepción del artículo 9, apartado 1, y del artículo 11, ***que será aplicable a partir del [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].***

*Justificación*

*Aclaración.*

Enmienda 41  
Artículo 18, apartado 3

***3. Si la adopción de las modificaciones o las medidas de aplicación contempladas en el artículo 5, apartado 6, y en el artículo 13, apartados 1 y 3, se posterga más allá del [seis meses tras la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], las fechas mencionadas en los apartados 2 y 3 del artículo 9 se sustituirán por las mencionadas en las modificaciones o las medidas de aplicación.***

***suprimido***

Enmienda 42  
Anexo I, cuadro 1

Texto de la Comisión

**Cuadro 1: límites de emisiones Euro 5**

Categoría		Clase	Masa de referencia (MR) (kg)	Valores límite											
				Masa de monóxido de carbono (CO)		Masa de hidrocarburos (HC)		Masa de óxidos de nitrógeno (NO <sub>x</sub> )		Masa combinada de hidrocarburos y óxidos de nitrógeno (HC + NO <sub>x</sub> )		Masa de partículas (MP)		Número de partículas <sup>(1)</sup> (MP)	
				L <sub>1</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> (mg/km)		L <sub>3</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> + L <sub>3</sub> (mg/km)		L <sub>4</sub> (mg/km)		L <sub>5</sub> (#/km)	
PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI <sup>(2)</sup>	CI	PI	CI		
M	—	Todas	1 000	500	<b>75</b>	—	60	<b>200</b>	—	<b>250</b>	5,0	5,0			
N <sub>1</sub>	I	MR ≤ 1 305	1 000	500	<b>75</b>	—	60	<b>200</b>	—	<b>250</b>	5,0	5,0			
	II	1 305 < MR ≤ 1760	1 810	630	<b>100</b>	—	75	<b>260</b>	—	<b>320</b>	5,0	5,0			
	III	1760 < MR	2 270	740	<b>120</b>	—	82	<b>310</b>	—	<b>380</b>	5,0	5,0			

Clave: PI = encendido por chispa, CI = encendido por compresión

<sup>(1)</sup> **Más adelante** se establecerá una norma relativa al número.

<sup>(2)</sup> Las normas sobre masa de partículas de los vehículos de encendido por chispa se aplican únicamente a los vehículos con motores de inyección directa que funcionan parcial o enteramente con combustión pobre.

## Enmienda del Parlamento

### **Cuadro 1: límites de emisiones Euro 5**

Clave: PI = encendido por chispa, CI = encendido por compresión

<sup>(1)</sup> *Se establecerá una norma relativa al número lo antes posible y, a más tardar, tras la entrada en vigor de Euro 6.*

<sup>(2)</sup> Las normas sobre masa de partículas de los vehículos de encendido por chispa se aplican únicamente a los vehículos con motores de inyección directa que funcionan parcial o enteramente con combustión pobre.

Categoría		Clase	Masa de referencia (MR) (kg)	Valores límite													
				Masa de monóxido de carbono (CO)		Masa de hidrocarburos (HC)		<i>Masa de hidrocarburos no metánicos (NMHC)</i>		Masa de óxidos de nitrógeno (NOx)		Masa combinada de hidrocarburos y óxidos de nitrógeno (HC + NOx)		Masa de partículas (MP)		Número de partículas <sup>(1)</sup> (MP)	
				L <sub>1</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> (mg/km)		L <sub>3</sub> (mg/km)		L <sub>4</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> + L <sub>4</sub> (mg/km)		L <sub>5</sub> (mg/km)		L <sub>6</sub> (#/km)	
PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI <sup>(2)</sup>	CI	PI	CI		
M <sup>(3)</sup>	—	Todas	1000	500	<b>100</b>	—	<b>68</b>	—	60	180	—	<b>230</b>	5.0	5.0			
N <sub>1</sub> <sup>(4)</sup>	I	RM ≤ 1305	1000	500	<b>100</b>	—	<b>68</b>	—	60	180	—	<b>230</b>	5.0	5.0			
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	<b>130</b>	—	<b>90</b>	—	75	240	—	<b>300</b>	5.0	5.0			
	III	1760 < RM	2270	740	<b>160</b>	—	<b>108</b>	—	82	290	—	<b>360</b>	5.0	5.0			

Clave: PI = encendido por chispa, CI = encendido por compresión

<sup>(3)</sup> *Excepto los vehículos masa máxima en carga técnicamente admisible superior a 2 500 kg y destinados a satisfacer necesidades sociales específicas.*

<sup>(4)</sup> *Incluidos los vehículos mencionados en la nota (3).*

### *Justificación*

*Véase la exposición de motivos.*

Enmienda 43  
Anexo I, cuadro 1 bis (nuevo)

Enmienda del Parlamento

**Cuadro 1 bis: límites de emisiones Euro 6**

		<i>Masa de referencia (MR) (kg)</i>	<i>Valores límite</i>													
			<i>Masa de monóxido de carbono (CO)</i>		<i>Masa de hidrocarburos (HC)</i>		<i>Masa de hidrocarburos no metánicos (NMHC)</i>		<i>Masa de óxidos de nitrógeno (NOx)</i>		<i>Masa combinada de hidrocarburos y óxidos de nitrógeno (HC + NOx)</i>		<i>Masa de partículas (MP)</i>		<i>Número de partículas(1) (MP)</i>	
			<i>L<sub>1</sub> (mg/km)</i>		<i>L<sub>2</sub> (mg/km)</i>		<i>L<sub>3</sub> (mg/km)</i>		<i>L<sub>4</sub> (mg/km)</i>		<i>L<sub>2</sub> + L<sub>4</sub> (mg/km)</i>		<i>L<sub>5</sub> (mg/km)</i>		<i>L<sub>6</sub> (#/km)</i>	
<i>Categoría</i>	<i>Clase</i>		<i>PI</i>	<i>CI</i>	<i>PI</i>	<i>CI</i>	<i>PI</i>	<i>CI</i>	<i>PI</i>	<i>CI</i>	<i>PI</i>	<i>CI</i>	<i>PI<sup>(2)</sup></i>	<i>CI</i>	<i>PI</i>	<i>CI</i>
<i>M</i>	—	<i>Todas</i>	<i>1000</i>	<i>500</i>	<i>100</i>	—	<i>68</i>	—	<i>60</i>	<i>75</i>	—	<i>125</i>	<i>5.0</i>	<i>5.0</i>		
<i>N<sub>I</sub></i>	<i>I</i>	<i>RM ≤ 1305</i>	<i>1000</i>	<i>500</i>	<i>100</i>	—	<i>68</i>	—	<i>60</i>	<i>75</i>	—	<i>125</i>	<i>5.0</i>	<i>5.0</i>		
	<i>II</i>	<i>1305 &lt; RM ≤ 1760</i>	<i>1810</i>	<i>630</i>	<i>130</i>	—	<i>90</i>	—	<i>75</i>	<i>100</i>	—	<i>160</i>	<i>5.0</i>	<i>5.0</i>		
	<i>III</i>	<i>1760 &lt; RM</i>	<i>2270</i>	<i>740</i>	<i>160</i>	—	<i>108</i>	—	<i>82</i>	<i>120</i>	—	<i>190</i>	<i>5.0</i>	<i>5.0</i>		

Clave: PI = encendido por chispa, CI = encendido por compresión

<sup>(1)</sup> Más adelante se establecerá una norma relativa al número.

<sup>(2)</sup> Las normas sobre masa de partículas de los vehículos de encendido por chispa se aplican únicamente a los vehículos con motores de inyección directa que funcionan parcial o enteramente con combustión pobre.

*Justificación*

*Véase la exposición de motivos.*

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### Introducción

En la combustión de carburantes como la gasolina, el gasóleo y el gas, que proceden de fuentes de energía fósiles como el gas y el petróleo, se liberan emisiones perjudiciales para la flora y la fauna que contribuyen al calentamiento de la atmósfera.

Unos automóviles limpios contribuirían en gran medida a mejorar la calidad del aire en Europa. Ello está estrechamente ligado a la edad media del parque móvil europeo. Al reducirse la edad media de los turismos, aumenta la proporción de los mismos que emiten menos gases perjudiciales para el medio ambiente y la salud.

### Propuesta de la Comisión

En el marco del Sexto PMI y del Programa «Aire limpio para Europa» ligado a aquél, la Comisión presentó, el pasado mes de septiembre, una propuesta de estrategia temática sobre la contaminación atmosférica. La propuesta de Reglamento «Euro 5» de la Comisión, presentada el 21 de diciembre de 2005, es una de las medidas destinadas a mejorar la calidad del aire.

La propuesta de la Comisión incluye la introducción de requisitos técnicos comunes relativos a las emisiones de los vehículos ligeros con el fin de garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior y un alto nivel de protección del medio ambiente. Establece asimismo límites para las emisiones nocivas de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos (HC), óxidos de nitrógeno (NOx) y partículas (PM). Con objeto de permitir un correcto funcionamiento del mercado interior garantizando un alto nivel de protección del medio ambiente, la propuesta de la Comisión contiene asimismo medidas relativas a la accesibilidad de la información relativa a la reparación de los vehículos.

A los efectos de mejorar la legislación, la futura normativa Euro adoptará la forma de Reglamento que compendie y derogue todos los textos jurídicos relacionados previos (la Directiva 70/220/CEE y sus numerosas modificaciones). Paralelamente a la presente propuesta de Reglamento («Reglamento político»), y de conformidad con el planteamiento por niveles, se ha elaborado asimismo un «Reglamento técnico» en el que se establecen las especificaciones técnicas que también cumplen los requisitos fundamentales.

### Posición del ponente

- El ámbito de aplicación de la propuesta de la Comisión se basa en las diversas tecnologías de motores. Para lograr un texto más claro y sencillo, el ponente propone que, en adelante, se fundamente en las categorías de vehículos. Por lo demás, una legislación diferenciada entre vehículos ligeros y pesados se explicaría por la modificación de la Directiva 2005/55/CE.
  
- El ponente lamenta que la propuesta de la Comisión no sea más ambiciosa. Durante

los debates preparatorios quedó claro que una ulterior reducción de los límites de emisión es necesaria, además de técnicamente viable. El ponente propone, por tanto, ir un paso más allá e introducir en el Reglamento, junto a Euro 5, un nivel superior, Euro 6, que establezca unos niveles máximos más estrictos. De este modo se fijarían unos objetivos de reducción a largo plazo de gran importancia tanto para la investigación y el desarrollo en el ámbito de los sistemas de propulsión de vehículos que reduzcan las emisiones como para la seguridad en la planificación y en las inversiones de los fabricantes.

El primer nivel, Euro 5, debería entrar en vigor el 1 de junio de 2009, mientras que el segundo, Euro 6, entraría en vigor transcurrido un intervalo de cinco años, es decir, el 1 de junio de 2014.

- Existe consenso en el sentido de que los valores límite de óxidos de nitrógeno no son lo bastante ambiciosos en la propuesta de la Comisión. Los óxidos de nitrógeno causan, entre otros problemas, la lluvia ácida, la eutrofización y la formación de ozono superficial, que entrañan riesgos para la vida de las personas (irritación y lesiones de los órganos respiratorios) y que, además, son responsables de la grave contaminación de los bosques y las superficies agrícolas.

El ponente propone, por tanto, que en el nivel Euro 5 se prevea, en relación con los motores de encendido por compresión, una ulterior reducción del 10 % con respecto a la propuesta de la Comisión, es decir, 180 mg/km. No sería realista plantear una reducción aún mayor en ese nivel, ya que exigiría la introducción de sistemas de postratamiento de NOx que, en el caso de los vehículos ligeros, aún se hallan en fase experimental y deben hacerse un hueco en el mercado.

El ponente propone, por tanto, que el segundo nivel, Euro 6, prevea la introducción de una ulterior reducción de los límites de emisiones de NOx para motores diésel de en torno a un 60 %, es decir, de 75 mg/km.

En cuanto a los motores de encendido por chispa, deben conservarse los valores previstos en la propuesta de la Comisión, que establece una reducción del 25 % con respecto a Euro 4. Una reducción mayor sería contraproducente a la luz de la evolución de los motores de inyección directa.

- El debate sobre los óxidos de nitrógeno no debe relegar la problemática relativa a las partículas de polvo fino. La contaminación se padece sobre todo en las grandes ciudades y una reducción ulterior de los límites de emisión parece imprescindible.
- El ponente secunda la propuesta de la Comisión en cuanto a los límites de emisiones previstos por Euro 5, a saber, una reducción del 80 % de la masa de partículas emitidas que se traduce en un límite de 5 mg/km. Dichos límites sólo podrán cumplirse a través de la introducción de un filtro de partículas. No obstante, con el fin de limitar en el futuro las emisiones de partículas ultrafinas, especialmente nocivas para la salud, el ponente exige, en relación con tales partículas, la introducción cuanto antes y, a lo sumo, a la entrada en vigor de Euro 6, de unos límites y de un procedimiento de medición del número de las mismas. Se debería perseguir la viabilidad basándose en las investigaciones actuales y en los debates celebrados en el marco del programa de investigación sobre medición de partículas de la CEPE/ONU.



- Los vehículos propulsados por gas natural comprimido (GNC) contaminan el medio ambiente mucho menos que los propulsados exclusivamente por gasóleo o gasolina. Los vehículos GNC no emiten partículas, mientras que su emisión de óxidos de nitrógeno es muy inferior a la de los vehículos propulsados por combustibles convencionales. Con el fin de no excluir del mercado esos vehículos, ya que no pueden cumplir los límites de emisión de hidrocarburos propuestos por la Comisión, el ponente propone conservar los límites relativos a las emisiones de hidrocarburos totales previstos en la norma Euro 4 y añadir una columna para los hidrocarburos no metánicos (HCNM) en el cuadro que figura en el anexo, de manera que se establezca un límite de hidrocarburos más ambicioso para los automóviles de gasolina.
- Las normas Euro 3 y 4 permiten que los vehículos de la categoría M de más de 2 500 kg de peso puedan obtener una homologación de tipo como vehículos de la categoría N1, clases II y III. Dicha circunstancia excepcional ya no es necesaria en la actualidad para todos los automóviles cuya masa total excede los 2 500 kg. Con objeto de facilitar la transición, el ponente propone conservar dicha excepción en la norma Euro 5 y aplicarla a los vehículos que sirvan para atender necesidades sociales especiales, como los de socorro y de salvamento, los destinados al transporte de personas con discapacidad, los destinados a la prestación de servicios públicos y los vehículos para familias numerosas cuya capacidad sea superior a seis plazas además de la del conductor y que no sean todo terreno.
- El ponente aprueba y respalda la posibilidad que la propuesta de la Comisión contempla de que los Estados miembros fomenten, mediante incentivos económicos, la introducción prematura de vehículos limpios.
- El ponente opina que la durabilidad de los dispositivos anticontaminación, 160 000 kilómetros, mencionada en la propuesta de la Comisión no es lo bastante ambiciosa. Propone ir más lejos e introducir una durabilidad de 200 000 kilómetros. Ello se aproximaría a la norma establecida en el mercado estadounidense y se adecuaría mejor a la vida útil de los vehículos.
- Con ocasión del debate relativo al capítulo III, sobre la accesibilidad de la información relativa a la reparación de los vehículos, el ponente apoya la propuesta de la Comisión y destaca que los agentes independientes, al igual que los concesionarios o los talleres de reparación autorizados, deben disfrutar de acceso, con arreglo a la norma OASIS, a la información sobre la reparación de los vehículos y sobre los sistemas de diagnóstico a bordo. El mantenimiento y la reparación de los vehículos redundan en beneficio de su funcionalidad y de su correcto funcionamiento. Para que los agentes independientes puedan efectuar reparaciones sin problemas conviene facilitar el acceso a un mantenimiento regular. Éste conlleva un funcionamiento del vehículo más seguro y ecológico, por lo que debe apoyarse.