COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

COM(93)626 final - COD 448

Bruselas, 1 de diciembre de 1993

Propuesta modificada de

Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo

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

(presentada por la Comisión con arreglo a lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 189 A del Tratado CE)

Exposición de motivos

El 23 de diciembre de 1992, la Comisión envió al Consejo una propuesta de directiva 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 (COM(92)572 de 23 de diciembre de 1992).

El 27 de octubre de 1993, el Parlamento Europeo aprobó la propuesta en primera lectura con 23 enmiendas. La Comisión aceptó 3 de dichas enmiendas, con cambios de redacción.

La primera de esas enmiendas aclara la justificación de la presente Directiva al hacer referencia al aumento de los daños al medio ambiente provocado por el transporte por carretera en la Comunidad.

La segunda enmienda llama la atención sobre el importante programa de investigación sobre emisiones, combustibles y tecnologías del motor (programa "Auto-Oil") acordado entre la Comisión y las industrias del automóvil y del petróleo a fin de preparar las medidas que deben proponerse en la siguiente fase (fase 2000) de reducción de emisiones debidas al tráfico de automóviles.

La tercera enmienda se refiere a la necesidad de controlar las emisiones de dióxido de carbono (CO_2) producidas por los automóviles.

Por consiguiente, la Comisión propone que se incluyan tres nuevos considerandos en la parte dispositiva de la Directiva.

La Comisión no puede aceptar las demás enmiendas, ya que, fundamentalmente, cambiarían en gran medida la idea de la propuesta al establecer valores límite obligatorios en dos fases futuras (1996 y 1999) y no sólo en una, como lo ha propuesto la Comisión (1996). Además, los datos técnicos e industriales actualmente disponibles no corroboran la opinión del Parlamento Europeo de que es factible aplicar en 1996 normas más estrictas que las propuestas por la Comisión.

Por otro lado, las enmiendas del Parlamento Europeo permitirían la concesión de incentivos fiscales después de 1996, lo que no puede aceptar la Comisión, puesto que ello daría lugar, de hecho, a una proliferación de normas en el mercado, con los consiguientes efectos negativos en la unidad del mercado interior.

Pese a que la Comisión sigue considerando que los incentivos fiscales a que hace referencia el artículo 3 de su propuesta deberían autorizarse únicamente para impulsar la siguiente fase de valores límite, presenta una aclaración de sus propuestas que puede facilitar la consecución de un acuerdo en el Consejo y que responde al deseo del Parlamento Europeo de fomentar la pronta introducción de automóviles limpios mediante mayores incentivos fiscales. La aclaración es la siguiente:

En relación con el impuesto de circulación por carretera (impuesto anual de circulación), la Comisión confirma su postura expresada en la Declaración del Consejo y la Comisión, recogida en el acta del Consejo de Medio ambiente de los días 20 y 21 de diciembre de 1990, acerca de que las disposiciones del artículo 3 no deben impedir que los sistemas impositivos incluyan las emisiones de contaminantes y otras sustancias en la base empleada para calcular los impuestos de circulación de vehículos de motor. En concreto, la Comisión hace hincapié en que con los sistemas progresivos de impuesto de circulación, que se basan en la capacidad específica de cada vehículo para generar emisiones en lugar de en un grupo de normas elaboradas por un tercer país, se podría cumplir el requisito establecido en el punto C(iii) de su propia Declaración en el mismo Consejo, a saber, que dichos sistemas no deberían debilitar las normas adoptadas por la Comisión ni imposibilitar su aplicación.

No obstante, como ya hizo en su Declaración del Consejo de diciembre de 1990, la Comisión desea destacar, por un lado, la necesidad de examinar dichas medidas impositivas de circulación en comparación con la legislación comunitaria, especialmente en lo que se refiere al mercado interior, y, por otro lado, el riesgo existente de que esas medidas puedan distorsionar la competencia y suponer una imposición discriminatoria. Por ese motivo, las medidas de incentivo fiscal referentes al impuesto de circulación deberían seguir notificándose por adelantado a la Comisión, según lo dispuesto en el artículo 3 del proyecto de directiva.

Además, la Comisión pone de manifiesto que los incentivos impositivos sobre la venta deben regirse totalmente por lo dispuesto en el artículo 3 del proyecto de directiva de la Comisión y las disposiciones correspondientes de la legislación comunitaria. Ante todo, sólo deben autorizarse dichos incentivos para impulsar la aplicación de los nuevos valores límite de 1996, quedando prohibidos a finales de 1996.

Propuesta modificada de

Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo

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

1. Después del tercer considerando, se añadirán los dos considerandos nuevos siguientes:

   Considerando que es de aceptación general que la futura tendencia del tráfico en la Comunidad acarreará una carga cada vez mayor para el medio ambiente y que las previsiones oficiales de incremento del tráfico se han situado hasta la fecha muy por debajo de las cifras reales; que, por consiguiente, es necesario imponer a todos los vehículos de motor estrictas normas sobre las emisiones de escape;

   Considerando que la Comisión ha puesto en marcha un Programa Europeo de Emisiones, Combustibles y Tecnologías de los Motores (EPEFE); que dicho programa se ha creado para garantizar que las propuestas de futuras directivas sobre emisiones contaminantes busquen las soluciones más favorables en términos de evaluación general de costes y beneficios, tanto para el consumidor como para la economía; que este programa se está ocupando de la mejora del vehículo y del combustible de alimentación a fin de que contribuyan a la reducción de emisiones;

2. Después del sexto considerando, se añadirá el considerando nuevo siguiente:

   Considerando que, dada la considerable contaminación producida por las emisiones de los vehículos y su contribución a los gases causantes del efecto de invernadero, es necesario reducir las emisiones, especialmente las de CO_2, de conformidad con el compromiso contraído en la Convención Marco sobre el Cambio Climático firmada en Río de Janeiro en junio de 1992; que las emisiones de CO_2 son consecuencia directa de la quema de combustibles derivados del carbono; que la reducción de las emisiones autorizadas de CO darán lugar a un aumento de las emisiones de CO_2; que las emisiones de CO_2 se pueden reducir considerablemente quemando menos combustible; que, para ello, es necesario mejorar el diseño del motor y del vehículo y la calidad del combustible.

ISSN 0257-9545

COM(93) 626 final

DOCUMENTOS

ES **06 14**

N° de catálogo : CB-CO-93-663-ES-C

ISBN 92-77-62000-5

Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas
L-2985 Luxemburgo