COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

COM(94) 558 final
Bruselas, 16.12.1994
94/0286 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

Por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE de 20 de marzo de 1970 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)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

RESUMEN

La presente propuesta tiene por objetivo dotar a las normas sobre vehículos industriales ligeros y asimilados incluidos en el campo de aplicación de la presente Directiva del mismo grado de severidad establecido por la Directiva 94/12 sobre vehículos de turismo.
En esta siguiente fase de las normas sobre emisiones de los vehículos industriales ligeros, se propone mantener la presente clasificación de vehículos, basada en la masa de referencia.

Los valores límite propuestos para la categoría I son los establecidos por la Directiva 94/12 para los vehículos de turismo. Los valores límite correspondientes a las categorías II y III son tan estrictos como los correspondientes a la categoría I, teniendo en cuenta las características técnicas específicas de los vehículos incluidos en ambas categorías.

No se proponen disposiciones específicas en relación con las condiciones de ensayo de los denominados vehículos de baja potencia. En su lugar, se propone establecer un plazo hasta que los tipos de vehículos existentes aprobados antes de la entrada en vigor de la presente Directiva cumplan lo dispuesto en la misma.

1. ANTECEDENTES

La Directiva 93/59/CEE de 28 de junio de 1993, 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, establecía normas europeas estrictas sobre los vehículos industriales ligeros y vehículos asimilados para el transporte de personas[1]. Dichas normas son tan estrictas como las establecidas por la Directiva 91/441 en materia de automóviles[2].

---

[1] La Directiva se aplica a los vehículos industriales ligeros de una masa máxima admisible que no supere los 3.500 kg (categoría internacional N1 y vehículos asimilados para el transporte de personas (categoría internacional M), es decir, vehículos con una capacidad de transporte de más de 6 pasajeros y/o con una masa máxima admisible que supere 2.500 kg.

[2] La Directiva 91/441 se aplica a los vehículos con capacidad de transporte que no exceda 6 pasajeros y una masa máxima admisible de que no supere 2.500 kg.

El artículo 4 de la Directiva 93/59 emplazaba a la Comisión a presentar antes del 31 de diciembre de 1993 una propuesta de reducción de los valores de dicha Directiva, sobre la cual el Consejo habría de decidir el 31 de diciembre de 1994 a más tardar. Este calendario no ha podido cumplirse debido a la falta de certeza en torno a la adopción de la Directiva por la que se reducen las emisiones a partir de 1996/7, a la cual están vinculados los valores límite de emisiones de los vehículos. La adopción de la Directiva sobre emisiones de los vehículos de motor (94/12) de 23 de marzo de 1994[3] deja la vía expedita para establecer valores límite de emisión de los vehículos industriales ligeros.

Con la Directiva 70/156/CEE, modificada en último lugar por la Directiva 93/81/CEE, la Comunidad ha considerado que la realización del mercado único en el sector de los vehículos a motor requiría la instauración de un procedimiento de recepción en todos los Estados miembros, progresivamente sustituido por un único procedimiento de recepción communitario, no permitiendo a los Estados miembros aplicar diferentes normas para la recepión y la matriculación de los nuevos vehículos que las normas armonizadas. Es de la exclusiva competencia de la Comunidad el adaptar estas normas al progreso técnico, por medio de Directivas, según las condiciones generales y el enfoque reglamentario establecido en la Directiva 70/156/CEE así como en las modalidades adicionales que figuran en las Directivas particulares.

2. ASUNTOS ABORDADOS EN LA PROPUESTA

La presente propuesta ha sido elaborada por la Comisión, al igual que todas sus propuestas de los últimos años en este campo, previas consultas con su grupo de expertos sobre emisiones de los vehículos de motor (MVEG), en el que se encuentran representadas las administraciones nacionales y las organizaciones industriales, del medio ambiente y de consumidores interesadas. Este grupo estudió, en particular, el potencial que existe para cumplir normas de emisiones más estrictas aplicables a los tipos de motores de gasolina y diésel empleados en esta categoría de vehículos. Asimismo, el grupo abordó los tres siguientes asuntos:

- uno de los considerandos de la Directiva 93/59 instaba a la Comisión a estudiar, sin perjuicio de la evaluación técnica adecuada, la posibilidad de unir las categorías de vehículos II y III;

- el mismo considerando insta a estudiar la posibilidad de eliminar valores específicos para el control de conformidad de la producción (CCP);

- el Consejo instaba asimismo a la Comisión a atender en sus propuestas a las condiciones reales de conducción de los vehículos de baja potencia, definidas por una relación potencia-peso no superior a 30 kW/t y una velocidad máxima que no supere 130 km/h ("ciclo Panda"), en vista de la decisión del Consejo de eliminar el ciclo de ensayos específicos creado para estos vehículos a partir del 1 de enero de 1996 (vehículos de categoría I) y el 1 de enero de 1997 (vehículos de categorías II y III).

---

[3] Directiva 94/12 del Parlamento Europeo y el Consejo, de 23 de marzo de 1994 (DO nº L 100 de 19.4.1994, p. 42).

Los resultados de las consultas con expertos permiten a la Comisión extraer las conclusiones que figuran a continuación.

3. PROPUESTAS

3.1 Valores límite

La industria europea dispone de la tecnología necesaria para que las categorías de vehículos a las que se aplica la presente propuesta cumplan normas sobre emisiones tan estrictas como las aplicables a los vehículos de turismo a partir de 1996/7, teniendo en cuenta cada categoría de vehículos.

Así, puede adaptarse la tecnología de catalizadores de tres vías de ciclo cerrado a los vehículos que emplean motor de gasolina. En los motores diésel pueden efectuarse las mejoras permitidas por los sistemas de combustión e inyección empleadas en los motores de vehículos de turismo.

Los vehículos de categoría I pueden cumplir los valores límite establecidos por la Directiva 94/12 para los vehículos de turismo, puesto que dichos valores se consideran al menos tan estrictos como los establecidos por las actuales normas estadounidenses. La equivalencia de los valores límite de los vehículos de categoría I con los correspondientes para automóviles se establece en la Directiva 93/59.

Por lo que respecta a las categorías de vehículos II y III, siguen siendo válidas las razones técnicas, establecidas en la Directiva 93/59, que justifican el establecimiento de valores límite diferentes para cada categoría de vehículos. Debido al uso al que se destinan, los vehículos de estas categorías tienen una estructura diferente de su sistema propulsor, así como una forma diferente, que influye en su resistencia aerodinámica de un modo distinto al caso de los vehículos de turismo. En consecuencia, sus emisiones, medidas en condiciones de ensayo idénticas, son más elevadas que las de los vehículos de pasajeros de características similares que emplean la misma tecnología de control de emisiones. Este hecho se tiene en cuenta al establecer los valores límite a los que se someterán estos vehículos.

En sus propuestas, la Comisión también ha atendido al hecho de que los valores límite para 1996/7 deben alcanzarse con la calidad de carburante existente. A diferencia de lo que ocurre en Estados Unidos, en Europa no estarán disponibles en general carburantes de mejor calidad antes de esas fechas. La relación entre la calidad del carburante y las emisiones de los motores, de especial importancia para las emisiones de motores diésel, ha sido objeto del EPEFE (Programa Europeo sobre Emisiones, Carburantes y Tecnología de Motores), que están llevando a cabo actualmente las industrias europeas del automóvil y la gasolina a instancias de la Comisión. Sin embargo, no es probable que este programa arroje resultados concluyentes antes de comienzos de 1995. En cualquier caso, será necesario un cierto plazo para que la industria pueda producir carburantes "más limpios".

3.2 Clasificación

La clasificación establecida por la Directiva 93/59 atiende al carácter harto heterogéneo de los vehículos a los que se aplica la Directiva, la cual abarca vehículos derivados de los vehículos de turismo y de los vehículos industriales más pesados en función de sus motores y potencia. Por tal motivo, los vehículos se dividen en tres categorías con arreglo a su "masa de referencia", es decir, aproximadamente la masa del vehículo en vacío y en orden de marcha. Esta clasificación se emplea también en la normativa estadounidense sobre emisiones y corresponde a la práctica actual de la industria europea del automóvil.

El análisis de los datos técnicos disponibles no ofrece ninguna razón para sustituir la clasificación actual por dos categorías (la categoría uno y el resultado de fundir las categorías II y III) en la próxima etapa de los requisitos europeos en materia de emisiones.
No obstante, la clasificación deberá someterse a revisión a más largo plazo, en especial dado el replanteamiento de la normativa comunitaria sobre emisiones en toda la gama de vehículos ligeros previsto para el año 2000.

3.3 Control de conformidad de la producción

La eliminación de las tolerancias para el control de la conformidad de la producción se consideró realizada satisfactoriamente gracias a la solución aplicada a los vehículos de turismo, que se basa en un procedimiento estadístico modificado, adoptado recientemente por la Directiva 94/12. Este nuevo procedimiento se aplica asimismo a los vehículos industriales ligeros y asimilados, y permite omitir los valores límites específicos para la conformidad de la producción en la presente propuesta.

3.4 Condiciones de ensayo de los vehículos de baja potencia

Un análisis de las actuales pautas de conducción de los vehículos industriales ligeros a los que se aplica la Directiva 93/59 no permitió alcanzar resultados concluyentes que favorecieran una solución técnica alternativa que sustituyese al ciclo de ensayos con velocidad máxima reducida ("ciclo del Panda"), creado específicamente para estos vehículos, pero derogado por el Consejo a partir del 1.1.1996 (categoría I) y el 1.1.1997 (categorías II y III).

Los expertos consultados no eran unánimes en torno a la necesidad de establecer excepciones para los vehículos de baja potencia. Por consiguiente, la Comisión propone no establecer dichas disposiciones en esta etapa de las normas europeas sobre emisiones de los vehículos industriales ligeros, sino, en su lugar, establecer un plazo suficiente para que la industria adapte los vehículos actualmente fabricados y homologados que cumplan las disposiciones sobre vehículos de baja potencia.

4. INCENTIVOS FISCALES

En los debates sobre el marco adecuado para la concesión de incentivos fiscales a fin de fomentar la aplicación rápida de los nuevos valores límite más reducidos, celebradas con ocasión de la Directiva sobre las emisiones de los vehículos de motor (94/12), se alcanzó un compromiso justo y equilibrado, que permitirá a los Estados miembros conceder dichos incentivos dentro de parámetros estrictos y garantizará al mismo tiempo que los incentivos se concedan en plena conformidad con la legislación comunitaria, y que la Comisión sea informada con antelación suficiente para presentar sus observaciones sobre cualquier programa de un Estado miembro. Se propone aplicar esta misma fórmula para la nueva Directiva sobre vehículos industriales ligeros.

5. FASE 2000

Se propone encomendar a la Comisión el mandato de presentar nuevas propuestas para una ulterior reducción de las emisiones de los vehículos industriales ligeros antes de junio de 1996. Estas propuestas se basarán en el planteamiento de la reducción de emisiones que figura en el artículo 4 de la Directiva 94/12.

6. CONCLUSION

La presente propuesta, tiene como finalidad reducir las emisiones contaminantes originadas por los vehículos utilitarios ligeros y otros vehículos asimilados, a un nivel tan estricto y según un ritmo tan rápido como el de los vehículos particulares.

Teniendo en cuenta el corto intervalo entre la etapa más severa que ha sido propuesta, y la etapa posterior prevista a partir del año 2000, es importante que la presente propuesta sea adoptada en breve plazo.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

Por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE de 20 de marzo de 1970 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

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y, en particular, su artículo 100A

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 189B del Tratado;

Considerando que es preciso adoptar medidas en el marco 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 garantizado;

Considerando que el primer programa de acción de la Comunidad Europea para la protección del medio ambiente[3], aprobado por el Consejo el 22 de noviembre de 1973, pedía que se tuvieran en cuenta los últimos avances tecnicos 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; y que el quinto programa de acción, cuyo planteamiento general fue aprobado por el Consejo en su Resolución de 1 de febrero de 1993[4], exige que se ponga aún mayor empeño en reducir considerablemente el nivel actual de las emisiones de contaminantes de los vehículos de motor;

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, y que dicho objetivo, por consiguiente, puede alcanzarse mejor 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;

---

(1)

(2) DO nº C 201 de 26.7.1993, p. 9.

(3) DO nº C 112 de 20.12.1973, p.1.

(4) DO nº C 138 de 17.2.1983, p.1.

Considerando que se ha reconocido que el desarrollo del transporte en la Comunidad ha dado lugar a considerables perturbaciones para el medio ambiente; que una serie de previsiones oficiales del aumento de la densidad de tráfico han resultado ser inferiores a las cifras reales, y que, por tal motivo, deben establecerse normas de emisiones estrictas para todos los vehículos de motor;

Considerando que la Comisión ha adoptado un programa 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 consumidor como para la economía, y que este programa se refiere a la contaminación causada tanto por los vehículos como por los carburantes empleados para su propulsión;

Considerando que la Directiva 70/220/CEE del Consejo[5] cuya última modificación la constituye la Directiva 94/12/CE[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 del Consejo de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques[7], cuya última modificación la constituye la Directiva 93/81/CEE de la Comisión[8];

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 mediante la Directiva 74/290/CEE[9] y fueron completados, de acuerdo con la Directiva 77/102/CEE de la Comisión[10], 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[11], 83/351/CEE del Consejo[12] y 88/76/CEE del Consejo[13]; que se introdujeron valores límite para las emisiones contaminantes de partículas procedentes de los motores diésel mediante la Directiva 88/436/CEE[14] y normas europeas más estrictas para las emisiones gaseosas contaminantes de los vehículos de motor de cilindrada inferior a 1.400 cm3 mediante la Directiva 89/458/CEE[15]; que la aplicación de estas normas se ha ampliado a todos los turismos, independientemente de la capacidad de su motor, mediante la aplicación de un procedimiento europeo de ensayo mejorado que incluye un ciclo no urbano y requisitos sobre las emisiones evaporantes y la duración de los componentes del vehículo relacionados con las

---

(5) DO nº L 76 de 6.4.1970, p. 1.
(6) DO nº L 100 de 19.4.1994, p.42.
(7) DO nº L 42 de 23.2.1970, p. 1.
(8) DO nº L 264 de 23.10.1993, p.49.
(9) DO nº L 159 de 15.6.1974, p. 61.
(10) DO nº L 32 de 3.2.1977, p.32.
(11) DO nº L 223 de 14.8.1978, p. 48
(12) DO nº L 197 de 20.7.1983, p. 1.
(13) DO nº L 36 de 9.2.1988, p. 1.
(14) DO nº L 214 de 6.8.1988, p. 1.
(15) DO nº L 226 de 3.8.1989, p. 1.

emisiones y que se introdujeron normas más estrictas sobre los contaminantes en partículas mediante la Directiva 91/441/CEE[16]; que los turismos destinados al transporte de más de seis pasajeros 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[17], 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 adecuar las normas sobre vehículos industriales ligeros a las normas sobre turismos a fin de que sean al menos tan estrictas como éstas;

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 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 elimina las tolerancias con respecto a los valores límite establecidas en las anteriores fases de la Directiva 70/220/CEE;

Considerando que la Comisión ha estudiado la viabilidad de fusionar las categorías de vehículos II y III, y ha examinado asimismo las condiciones reales en las cuales circulan los vehículos industriales ligeros en el tráfico urbano y extraurbano, así como las características especiales de estos vehículos;

Considerando que debe permitirse a los Estados miembros fomentar, por medio de incentivos fiscales, la introducción de vehículos que cumplan los requisitos establecidos a escala comunitaria; que dichos incentivos fiscales deben ajustarse a lo dispuesto en el Tratado y cumplir determinados requisitos con objeto de evitar distorsiones del mercado interior, y que lo dispuesto en la presente Directiva no afecta al derecho de los Estados miembros a incluir las emisiones de sustancias contaminantes en la base conforme a la cual se calculan los impuestos de circulación de los vehículos de motor;

Considerando que el requisito de notificación previa establecido por 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;

Considerando que el Consejo debe adoptar el 30 de diciembre de 1997 a más tardar, los requisitos correspondientes a la fase que dá comienzo en 2000 a partir de una propuesta que la Comisión deberá presentar el 30 de junio de 1996 a más tardar, y que la propuesta deberá tener por objetivo reducir sustancialmente las emisiones de los vehículos industriales ligeros;

---

[16] DO nº L 242 de 30.8.1991, p. 1.

[17] DO nº L 186 de 28.7.1993, p.21.

Considerando que las medidas para reducir las emisiones de escape en 2000 deben englobarse en un planteamiento de orientación múltiple que incluya todas las medidas para reducir la contaminación atmosférica debida al tráfico rodado; que todos los parámetros respecto a los cuales se considera que tienen efectos importantes en la contaminación atmosférica se enumeran en el artículo 4 de la Directiva 94/12/CE, y que la Comisión emprenderá el necesario análisis de los aspectos medioambientales, tecnológicos y relativos a la relación entre costes y eficacia a fin de presentar, antes de finales de junio de 1996, objetivos cuantificados para medidas comunitarias para el año 2000;

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

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

Artículo 2

1. Con efectos a partir de 1 de octubre de 1995, los Estados miembros aceptarán el cumplimiento de los requisitos establecidos en la Directiva 70/220/CEE, modificada por la presente Directiva, a los efectos del apartado 1 del artículo 4 y del apartado 1 del artículo 7 de la Directiva 70/156/CEE.

2. Los Estados miembros no podrán seguir concediendo, a partir del 1 de enero de 1996 para los vehículos de la categoría I, y a partir del 1 de enero de 1997 para los vehículos de las categorías II y III:

   - la homologación CEE con arreglo al apartado 1 del artículo 4 de la Directiva 70/156/CEE, ni

   - la homologación nacional, excepto si se concede con arreglo a 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, cuando no se cumplan los requisitos de la Directiva 70/220/CEE modificada por la presente Directiva.

3. A partir del 1 de enero de 1997, para los vehículos de la categoría I, y a partir del 1 de enero de 1998, para los vehículos de las categorías 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 y 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 proceda con arreglo a 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, cuando no se cumplan los requisitos de la Directiva 70/220/CEE modificada por la presente Directiva.

Respecto a los vehículos equipados con una relación entre potencia y peso no superior a 30 kW/t[18] y una velocidad máxima no superior a 130 km/h , las fechas indicadas en el párrafo primero serán el 1de enero de 1998 y el 1 de enero de 1999 respectivamente.

Artículo 3

Los Estados miembros podrán establecer disposiciones sobre 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 establecidos en el apartado 3 del artículo 2 respecto a los vehículos de motor nuevos;

- para cada tipo de vehículo de motor, ascenderán a una cuantía inferior al coste adicional de las soluciones técnicas introducidas 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 Consejo, en las condiciones previstas en el Tratado, se pronunciará antes del 31 de diciembre de 1997 sobre las propuestas que presentará la Comisión antes del 30 de junio de 1996 relativas a una fase ulterior de las medidas de la Comunidad contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor contemplados en la presente Directiva. Las medidas serán aplicables a partir de 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 cumplir la presente Directiva antes del 1 de octubre de 1995. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

---

[18] Vista la masa máxima en carga técnicamente admisible declarada por el fabricante.

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 disposiciones esenciales de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 6

La presente Directiva entrará en vigor al vegésimo 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

Por el Parlamento Europeo	Por el Consejo
El Presidente	El Presidente

ANEXO

MODIFICACIONES DE LOS ANEXOS DE LA DIRECTIVA 70/220/CEE EN SU VERSIÓN MODIFICADA POR LA DIRECTIVA 93/59/CEE

El cuadro del punto 5.3.1.4 queda sustituido 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	Diésel	Gasolina	Diésel[1]	Diésel[1]
M[2]		toda	2,2	1,0	0,5	0,7	0,08
N1[3]	I	RW≤1250	2,2	1,0	0,5	0,7	0,08
	II	1 250<RW ≤ 1 700	4,0	1,25	0,7	1,1	0,14
	III	1 700<RW	5,0	1,5	0,8	1,3	0,20

---

(1) Hasta el 30 de septiembre de 1999, para los vehículos dotados de motores diésel de inyección directa, los valores límites L_2 y L_3 serán los siguientes:

	L_2	L_3
- categoría M[2] y N 1[3], categoría I:	0,9	0,10
- categoría N 1[3], categoría II:	1,4	0,19
- categoría N 1[3], categoría III:	1,7	0,25

(2) Con excepción de los

- vehículos destinados al transporte de más de seis pasajeros, incluido el conductor y
- vehículos de una masa máxima superior a 2.500 kg.

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

ISSN 0257-9545

COM(94) 558 final

DOCUMENTOS

ES **14 06**

N° de catálogo : CB-CO-94-602-ES-C

ISBN 92-77-83321-1

Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas
L 2985 Luxemburgo