II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 3 de mayo de 2006

sobre el proyecto de medidas nacionales notificado por el Reino de los Países Bajos con arreglo al artículo 95, apartado 5, del Tratado CE, que establece límites a las emisiones de partículas de vehículos diésel

[notificada con el número C(2006) 1791]

(El texto en lengua neerlandesa es el único auténtico)

(2006/372/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 95, apartados 5 y 6,

Considerando lo siguiente:

I. HECHOS

1. Legislación comunitaria pertinente

(1) La Directiva 98/69/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 1998, relativa a las medidas que deben adoptarse contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor y por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE del Consejo, de 20 de marzo de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de medidas que deben adoptarse contra la contaminación del aire causada por los gases procedentes de los motores de explosión con los que están equipados los vehículos a motor [1] establece un valor límite de 25 mg/km (véase el punto 5.3.1.4 del anexo I de la Directiva) para las emisiones de partículas de los vehículos diésel de la categoría M [definida en el anexo II, sección A, de 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 [2]] salvo para los vehículos cuya masa máxima sobrepase los 2 500 kg, y la categoría N_1, clase I. Este valor límite se aplica desde el 1 de enero de 2005 a los tipos nuevos de vehículos y, desde el 1 de enero de 2006, a los vehículos nuevos. La Directiva también establece un valor límite de 40 mg/km para las emisiones de partículas de los vehículos diésel de la categoría N_1, clase II, y un valor límite de 60 mg/km para las emisiones de partículas de los vehículos diésel de la categoría N_1, clase III, y la categoría M cuya masa máxima sobrepase los 2 500 kg. Estos dos últimos valores límite se aplican desde el 1 de enero de 2006 a los tipos nuevos de vehículos y, desde el 1 de enero de 2007, a los vehículos nuevos.

(2) Con arreglo al artículo 2, apartado 1, de la Directiva 98/69/CE, «[…] ningún Estado miembro podrá, por motivos relacionados con la contaminación atmosférica causada por las emisiones de vehículos de motor:

— denegar la concesión de la homologación CE con arreglo al apartado 1 del artículo 4 de la Directiva 70/156/CEE, o

— denegar la concesión de la homologación nacional, o

— prohibir la matriculación, venta o puesta en circulación de vehículos, en virtud de lo dispuesto en el artículo 7 de la Directiva 70/156/CEE,

si dichos vehículos cumplen los requisitos de la Directiva 70/220/CEE, tal como ha sido modificada por la presente Directiva».

(3) El 21 de diciembre de 2005, la Comisión adoptó una propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la homologación 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 el que se modifican las Directivas 72/306/CEE y …/…/CE (propuesta «Euro 5») [3]. La propuesta reduce a 5 mg/km el límite para las emisiones de partículas de los vehículos diésel. Este nuevo valor límite se aplicará a los tipos nuevos de vehículos de la categorías M y N_1, clase I, cuando hayan transcurrido 18 meses + 1 día desde la entrada en vigor del Reglamento y, a los vehículos nuevos de la categoría M y N_1, clase I, cuando hayan transcurrido 36 meses desde la entrada en vigor del Reglamento.

[1] DO L 350 de 28.12.1998, p. 1.
[2] DO L 42 de 23.2.1970, p. 1.
[3] COM(2005) 683 final.

(4) La Directiva 99/30/CE del Consejo, de 22 de abril de 1999, relativa a los valores límite de dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno y óxidos de nitrógeno, partículas y plomo en el aire ambiente ([4]), que debe leerse en relación con la Directiva 96/62/CE del Consejo, de 27 de septiembre de 1996, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente ([5]), establece valores límite para las concentraciones de PM_{10} en el aire ambiente (definiendo PM_{10} como «partículas que pasan a través de un cabezal de tamaño selectivo para un diámetro aerodinámico de 10 μm con una eficiencia de corte del 50 %»). Con arreglo al artículo 5 de la Directiva 99/30/CE, estos valores límite son jurídicamente obligatorios desde el 1 de enero de 2005. Con arreglo al anexo III de la misma Directiva, el valor límite anual para la protección de la salud humana es de 40 $\mu g/m^3$, mientras que el valor límite diario para la protección de la salud humana es de 50 $\mu g/m^3$, que no podrán superarse más de treinta y cinco veces en un año civil.

(5) El artículo 7, apartado 3, de la Directiva 96/62/CE establece: «Los Estados miembros elaborarán planes de acción que indiquen las medidas que deban adoptarse a corto plazo en caso de riesgo de rebasamiento de los valores límite o de los umbrales de alerta, a fin de reducir el riesgo de rebasamiento y limitar su duración. Dichos planes podrán prever, según los casos, medidas de control y, cuando sea preciso, de supresión de las actividades, incluido el tráfico automovilístico, que contribuyan al rebasamiento de los valores límite».

2. **Medidas nacionales notificadas**

(6) El Reino de los Países Bajos ha notificado a la Comisión un proyecto de Decreto dirigido a imponer un valor límite obligatorio de 5 mg/km para las emisiones de partículas de los vehículos de transporte de mercancías con un peso máximo autorizado de 1 305 kg (vehículos de la categoría N_1, clase I) y los vehículos de transporte de personas (vehículos de la categoría M_1) definidos en el artículo 1.1, letras h) y at), del Voertuigreglement (Reglamento sobre los vehículos). El decreto se aplicaría a todos estos vehículos, dotados con un motor diésel, que empezaran a utilizarse después del 31 de diciembre de 2006. Ello implicaría la instalación de filtros de partículas en dichos vehículos.

(7) La medida notificada por las autoridades neerlandesas constituye una modificación de la legislación relativa a los requisitos permanentes que deben cumplir los vehículos y sus partes durante su vida útil (Voertuigreglement). Los controles del cumplimiento de estos requisitos permanentes se llevan a cabo mediante el procedimiento de las inspecciones periódicas de los vehículos que puede efectuar la policía.

(8) Según su exposición de motivos, la medida notificada no afecta al procedimiento de homologación. Al parecer, las autoridades neerlandesas no denegarían la matriculación de vehículos con una homologación CE concedida en otro Estado miembro, y los vehículos que cumplan los requisitos de la Directiva 70/220/CEE modificada por la Directiva 98/69/CE deberían seguir siendo homologados por las autoridades neerlandesas. No obstante, esos vehículos correrán el riesgo de no ajustarse a la medida notificada la primera vez que pasen una inspección técnica o sean controlados por la policía.

(9) En conclusión, la medida notificada impone una prohibición de utilizar vehículos nuevos de las categorías N_1, clase I, y M_1 que emitan más de 5 mg/km de partículas, a partir del 1 de enero de 2007.

II. **PROCEDIMIENTO**

(10) Mediante carta de 2 de noviembre de 2005, el Reino de los Países Bajos notificó a la Comisión, con arreglo al artículo 95, apartado 5, del Tratado CE, su intención de adoptar un proyecto de decreto para regular los límites de las emisiones de partículas de los vehículos diésel oponiéndose a lo dispuesto en la Directiva 98/69/CE.

(11) Mediante carta de 23 de noviembre de 2005, la Comisión informó al Gobierno neerlandés de que había recibido la notificación con arreglo al artículo 95, apartado 5, del Tratado CE y de que el periodo de seis meses para su examen con arreglo al artículo 95, apartado 6, comenzaba el 5 de noviembre de 2005, día siguiente a la recepción de la notificación.

(12) Mediante carta de 17 de enero de 2006, la Comisión comunicó a los demás Estados miembros la notificación recibida del Reino de los Países Bajos. La Comisión también publicó una referencia a la notificación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ([6]), a fin de informar a las demás partes interesadas de las medidas nacionales que pensaba introducir el Reino de los Países Bajos, así como de los motivos que invocaba.

(13) Mediante carta de 10 de marzo de 2006, las autoridades neerlandesas informaron a la Comisión de un informe reciente del *Milieu- en Natuurplanbureau* (organismo de evaluación del medio ambiente) titulado *Nieuwe inzichten in de omvang van de fijnstofproblematiek* («Nuevas ideas sobre la cuestión de las partículas»), que muestra que los niveles de PM_{10} son de un 10 a un 15 % más bajos de lo que se creía.

([4]) DO L 163 de 29.6.1999, p. 41.
([5]) DO L 296 de 21.11.1996, p. 55.
([6]) DO C 12 de 18.1.2006, p. 5.

(14) A fin de estudiar los argumentos de las autoridades neerlandesas, la Comisión solicitó asesoramiento científico y técnico a un grupo de asesores coordinado por la TNO *(Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek)*. El grupo presentó su informe a la Comisión el 27 de marzo de 2006 ([7]).

III. **EVALUACIÓN JURÍDICA**

1. **Admisibilidad**

(15) El artículo 95, apartado 5, del Tratado CE dispone lo siguiente: «si tras la adopción de una medida de armonización por el Consejo o la Comisión, un Estado miembro estimara necesario establecer nuevas disposiciones nacionales basadas en novedades científicas relativas a la protección del medio de trabajo o del medio ambiente y justificadas por un problema específico de dicho Estado miembro surgido con posterioridad a la adopción de la medida de armonización, notificará a la Comisión las disposiciones previstas así como los motivos de su adopción».

(16) La notificación presentada por las autoridades neerlandesas se dirige a conseguir que se apruebe la introducción de nuevas medidas nacionales que parecen ser incompatibles con la Directiva 70/220/CEE modificada por la Directiva 98/69/CE. Esta Directiva constituye una medida de armonización completa de los requisitos técnicos para la homologación de vehículos de motor en lo que respecta a sus emisiones. Establece un valor límite de 25 mg/km para las emisiones de partículas de los turismos y furgonetas diésel.

(17) De la comparación de lo dispuesto en la Directiva 70/220/CEE modificada por la Directiva 98/69/CE con las medidas nacionales notificadas por las autoridades neerlandesas se deduce que la propuesta neerlandesa establece requisitos más estrictos que los fijados en la Directiva para la inspección técnica de los vehículos de motor por motivos relativos a la contaminación atmosférica debida a las emisiones. En concreto, la medida notificada impone un valor límite obligatorio de 5 mg/km para las emisiones de partículas de los vehículos de transporte de mercancías con un peso máximo autorizado de 1 305 kg (vehículos de la categoría N_1, clase I) y los vehículos de transporte de personas (vehículos de la categoría M_1), impidiendo así la utilización de vehículos de esas categorías que cumplen los requisitos de la Directiva 70/220/CEE modificada por la Directiva 98/69/CE. Debe observarse que la Directiva quedaría sin efecto si los Estados miembros pudieran imponer a los vehículos requisitos diferentes a efectos de inspección técnica por motivos relativos a la contaminación atmosférica debida a las emisiones. En efecto, una homologación CE debe seguir siendo válida durante varios años, y evidentemente después de la primera inspección del vehículo. Cualquier otra interpretación permitiría que los Estados miembros se saltaran el sistema de homologación CE.

(18) Con arreglo al artículo 95, apartado 5, del Tratado CE, los Países Bajos notificaron a la Comisión el texto concreto de las medidas que pensaban introducir para ir más allá de lo dispuesto en la Directiva 70/220/CEE modificada por la Directiva 98/69/CE. Acompañaba la solicitud una exposición de los motivos que, en su opinión, justificaban la introducción de las medidas.

(19) Así pues, la notificación presentada por los Países Bajos para conseguir que se apruebe la introducción de medidas nacionales que se oponen a lo dispuesto en la Directiva 70/220/CEE modificada por la Directiva 98/69/CE se considera admisible con arreglo al artículo 95, apartado 5, del Tratado CE.

2. **Evaluación en cuanto al fondo**

(20) Con arreglo al artículo 95 del Tratado CE, la Comisión debe garantizar el cumplimiento de todas las condiciones que permiten a un Estado miembro acogerse a las posibilidades previstas en dicho artículo.

(21) La Comisión debe, por tanto, examinar si se cumplen las condiciones previstas por el artículo 95, apartado 5, del Tratado CE. Este artículo requiere que, cuando un Estado miembro estime necesario establecer medidas nacionales que se opongan a una medida de armonización, dicho Estado miembro se base en:

a) novedades científicas relativas a la protección del medio de trabajo o del medio ambiente;

b) un problema específico de dicho Estado miembro surgido con posterioridad a la adopción de la medida de armonización.

(22) Asimismo, con arreglo al artículo 95, apartado 6, del Tratado CE, la Comisión aprobará o rechazará las disposiciones nacionales después de haber comprobado si se trata o no de un medio de discriminación arbitraria o de una restricción encubierta del comercio entre Estados miembros y si constituyen o no un obstáculo para el funcionamiento del mercado interior.

(23) Según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, toda excepción a los principios de aplicación uniforme del Derecho comunitario y de unidad del mercado interior debe interpretarse de modo estricto. El artículo 95, apartado 5, del Tratado CE prevé una excepción a los principios de aplicación uniforme del Derecho comunitario y de unidad del mercado. Así pues, debe interpretarse de modo que su alcance no vaya más allá de los casos para los que está oficialmente previsto.

([7]) Informe TNO, 06.OR.VM.013.1/IJR, *Evaluation of the Dutch request for derogation to Directive 98/69/EC*, 27 de marzo de 2006 (denominado en lo sucesivo «informe TNO»).

(24) Habida cuenta del calendario fijado en el artículo 95, apartado 6, del Tratado CE, la Comisión, al examinar si están justificadas las medidas nacionales notificadas con arreglo al artículo 95, apartado 5, debe basarse en los «motivos» alegados por el Estado miembro solicitante. Ello significa que, con arreglo a lo dispuesto en el Tratado CE, la responsabilidad de demostrar que las medidas nacionales están justificadas recae en el Estado miembro solicitante. Dado el marco procedimental establecido por el artículo 95 del Tratado CE, que incluye en concreto un plazo estricto para adoptar una decisión, la Comisión deberá limitarse normalmente a examinar la pertinencia de los elementos presentados por el Estado miembro solicitante, sin ponerse a buscar posibles razones o justificaciones.

1. *Existencia de novedades científicas*

(25) Según las autoridades neerlandesas, su solicitud está justificada porque ha habido novedades científicas relativas a los efectos de las partículas sobre el medio ambiente y a la salud tras la adopción de la Directiva 98/69/CE. Esta nueva información muestra que emisiones excesivas de partículas tienen efectos perjudiciales para la salud humana, como las muertes prematuras y las disfunciones pulmonares.

(26) Los documentos presentados por los Países Bajos sobre las novedades científicas relativas a los efectos de las partículas sobre el medio ambiente y la salud incluyen estudios, publicaciones y revistas nacionales e internacionales al respecto. Los documentos facilitan una descripción completa del conocimiento científico actual sobre los distintos efectos sobre la salud relacionados con la exposición a las partículas que ha surgido tras adoptar la Directiva 98/69/CE.

(27) Las autoridades neerlandesas señalan que muchas publicaciones científicas recientes han probado y destacado el vínculo entre la exposición a las partículas en suspensión en la atmósfera y varios efectos sobre la salud. Los efectos de las partículas sobre la salud pueden desglosarse en «agudos» (que surgen a partir de periodos de exposición relativamente cortos) y «crónicos» (surgidos de la exposición a largo plazo). Los estudios presentados por los Países Bajos muestran que, aunque los efectos sobre la salud de la exposición a corto plazo no son despreciables, es la exposición a largo plazo a las partículas en suspensión en la atmósfera la que tiene consecuencias más significativas. Los efectos relacionados con la exposición a corto plazo incluyen reacciones inflamatorias del pulmón, síntomas respiratorios, efectos perjudiciales sobre el sistema cardiovascular y aumento de la utilización de medicamentos, de las altas hospitalarias y de la mortalidad. Los efectos relacionados con la exposición a largo plazo incluyen más afecciones del aparato respiratorio inferior y enfermedades pulmonares obstructivas crónicas, reducciones de la función pulmonar en niños y adultos y menor esperanza de vida, a causa sobre todo de la mortalidad cardiopulmonar y probablemente al cáncer de pulmón.

(28) Las autoridades neerlandesas presentaron documentos que muestran que, aunque no sean del todo claros los efectos sobre la salud de las distintas fracciones y fuentes de partículas, recientes estudios epidemiológicos y toxicológicos han demostrado que las partículas generadas en los procesos de combustión, como el hollín de los motores diésel, son particularmente importantes en cuanto a sus efectos sobre la salud. Las partículas derivadas de la combustión primaria tienen efectos muy perjudiciales sobre la salud debido a su composición (presencia de metales de transición y compuestos orgánicos reactivos) y a su tamaño muy pequeño, que les permite eludir los mecanismos de protección del cuerpo humano y penetrar en el flujo sanguíneo y en diversos tejidos. Las autoridades neerlandesas indican que estudios epidemiológicos en poblaciones amplias no han permitido determinar un límite de concentración por debajo del cual las partículas del aire no afecten a la mortalidad y la morbilidad.

(29) Las autoridades neerlandesas consideran que, aunque actualmente no sea posible cuantificar lo suficiente el impacto de las partículas sobre la salud, es fundamental, por motivos de protección de la salud de la población neerlandesa y con arreglo al principio de precaución, actuar con la mayor celeridad posible para limitar al mínimo la magnitud de la exposición a las partículas de hollín generadas por el tráfico.

(30) Según las autoridades neerlandesas, recientes estudios científicos muestran que los grupos de población delicados están sometidos a mayores riesgos para la salud debidos a las partículas. Dichos grupos incluyen las personas congénitamente sensibles a la exposición a las partículas (gente con predisposición genética, niños muy pequeños, ancianos, personas con disfunciones respiratorias o enfermedades pulmonares), las que se han vuelto más delicadas debido a factores ambientales o sociales, o a su comportamiento personal, y las que están expuestas a cantidades anormalmente grandes de contaminantes atmosféricos porque viven cerca de carreteras principales o pasan mucho tiempo en el exterior. Dado que en los Países Bajos gran parte de la población vive en un entorno urbano y cerca de carreteras con mucho tráfico, las autoridades neerlandesas denuncian que el riesgo para la salud que corre su población a causa de las partículas es considerable.

(31) La Comisión observa que los efectos sobre el medio ambiente y la salud debidos a la concentración de partículas ya se conocían hasta cierto punto antes de la adopción de la Directiva 98/69/CE. Ya se tenía la impresión de que las partículas más pequeñas tenían un mayor impacto sobre la salud que las más grandes. Sin embargo, había pocos estudios disponibles sobre esta cuestión. Desde entonces se han completado numerosos estudios epidemiológicos nuevos sobre muchos aspectos de los efectos de la exposición a las partículas sobre la salud, que muestran indicios concretos para llegar a la conclusión de que las partículas finas son más peligrosas que las gruesas ([8]). La presencia de estos nuevos estudios llevó a la Organización Mundial de la Salud a actualizar en 2000, 2003 y 2004 sus *Air Quality Guidelines for Europe* en relación con las partículas ([9]).

(32) De todo lo antedicho parece deducirse que los Países Bajos han aportado novedades científicas relativas a la protección del medio ambiente, como requiere el artículo 95, apartado 5, del Tratado CE. Estas novedades científicas no estaban disponibles cuando se adoptó la Directiva 98/69/CE.

2. *Problemas específicos de los Países Bajos surgidos con posterioridad a la adopción de la Directiva 98/68/CE*

(33) Las autoridades neerlandesas consideran que los Países Bajos se hallan frente a un problema específico surgido con posterioridad a la adopción de la Directiva 98/69/CE. En primer lugar, aducen que los Países Bajos han experimentado dificultades durante cerca de un año y medio para ajustarse a la Directiva 99/30/CE. En segundo lugar, observan que el número de vehículos diésel ha aumentado en los Países Bajos a causa de los precios superiores de la gasolina, la mayor variedad de automóviles diésel disponibles y el rendimiento considerablemente mejorado de los motores diésel, así como su eficiencia energética. Un incremento así de la proporción de vehículos diésel no se esperaba cuando se adoptó la Directiva 98/69/CE. Esta proporción ha pasado de menos del 15 % en 1995 a cerca del 25 % en la actualidad. Todos estos factores han hecho que hasta 1998 no se haya captado plenamente la amplitud del problema de la calidad del aire.

(34) Según las autoridades neerlandesas, las partículas preocupan mucho en los Países Bajos debido a la alta densidad de población y a una infraestructura mucho más concentrada que la de otros países europeos. Consideran que los Países Bajos ocupan una posición especial en Europa por su utilización intensiva del espacio, con una alta densidad de población, ganadería, transportes e industria. A su modo de ver, esta situación provoca muchas emisiones por kilómetro cuadrado. Además, las autoridades neerlandesas aducen que los Países Bajos deben hacer frente a una contaminación importante procedente del extranjero. En concreto, el 45 % de la concentración de partículas en los Países Bajos se debe a la actividad humana y dos tercios de esta proceden del extranjero. No obstante, en las zonas urbanas, la contribución antropogénica originada en los Países Bajos es del 30 al 45 %, siendo el tráfico la fuente principal.

(35) Las autoridades neerlandesas se quejan de que la calidad del aire en muchas regiones de los Países Bajos no se ajusta a los valores límite europeos que la Directiva 99/30/CE establece para las partículas. Aunque las emisiones de partículas en los Países Bajos disminuyeron de forma considerable entre 1990 y 2003, las autoridades neerlandesas consideran que, debido al gran volumen de tráfico y la alta concentración de personas y edificios en los Países Bajos, esta disminución no basta para combatir los efectos negativos sobre la salud de las emisiones excesivas de partículas y aplicar los valores límite europeos de calidad del aire.

(36) Según las autoridades neerlandesas, de todas las emisiones de partículas de origen nacional, cerca de un tercio proceden del transporte, otro tercio, de la industria, y cerca de un cuarto, de la agricultura. Las partículas de los gases de escape son de las más perjudiciales de todas. La circulación somete a la gente a una exposición mayor, a causa de sus emisiones, cercanas a las zonas de vivienda y a otros usos delicados del suelo.

(37) Los documentos *Milieubalans 2005* («Balance ambiental 2005») y *Fijn stof nader bekeken* («Estudio detallado de las partículas»), anejos a la notificación de las autoridades neerlandesas, destacan que las concentraciones de partículas en el aire superan las normas europeas de calidad del aire en un área considerable de los Países Bajos. Las autoridades neerlandesas observan que los límites diarios de calidad del aire en relación con las partículas todavía se superarán con mucho en 2010. Por el contrario, casi nunca se dan infracciones de las normas medias anuales para las partículas. Las autoridades neerlandesas observan que las infracciones de los valores límite fijados por la Directiva 99/30/CE se han constatado en casi todas las ciudades europeas. Ahora bien, las infracciones en los Países Bajos, Bélgica, la región del Ruhr en Alemania y la zona industrial del norte de Italia tienen lugar sobre un área geográfica mayor que en otros Estados miembros.

(38) Las autoridades neerlandesas observan que es imposible extraer grandes conclusiones de estos datos sin tener en cuenta la situación y el tamaño exactos de dichas zonas en los diferentes países. Las autoridades neerlandesas también exponen que la determinación de la calidad del aire en los Países Bajos se lleva a cabo con un alto grado de detalle al emplear una modelización detallada de la planificación junto con las mediciones prescritas. No obstante, solo unos pocos Estados miembros de la UE utilizan asimismo modelos; al contrario, la mayoría de países se limitan a efectuar mediciones de la calidad

([8]) *Health aspects of Air Pollution with Particulate Matter, Ozone and Nitrogen Dioxide*, informe de un grupo de trabajo de la OMS, 2003.
([9]) *Meta-analysis of time-series studies and panel studies of Particulate matter (PM) and Ozone (O_3)*, OMS Oficina Regional para Europa, 2004.

del aire. También es posible que algunas de las diferencias puedan explicarse por diferencias en los factores de corrección utilizados. Por ejemplo, los Países Bajos multiplican el resultado obtenido por un factor de 1,33. Según las autoridades neerlandesas, varios países siguen las indicaciones de la Comisión Europea y utilizan un factor de corrección de 1,3. La mayoría de países utilizan factores de corrección más bajos o ninguno. Además, no todos los países modelan su calidad del aire al nivel de las calles. Es posible, según las autoridades neerlandesas, que se subestime el número de niveles elevados de concentración en los países que no modelan su calidad del aire al nivel de las calles.

(39) Por último, las autoridades neerlandesas advierten de su particular situación jurídica. El decreto sobre la calidad del aire, que entró en vigor en 2001, estableció un régimen jurídico que puede bloquear o modificar los planes de construcción y expansión en el caso de que estos presenten efectos perjudiciales para la calidad del aire. Tras la aplicación de ese régimen se han presentado más de cuarenta impugnaciones a planes de desarrollo espacial ante diversas autoridades judiciales, incluido el Consejo de Estado, a causa de posibles conflictos con el decreto sobre la calidad del aire. En un tercio de estos casos, el Consejo de Estado anuló el plan.

(40) La Comisión observa que la parte del transporte transfronterizo en la emisión de partículas es elevada en los Países Bajos, pero no mayor que en otros países del Benelux ([10]). La Comisión también expone que los Países Bajos se caracterizan, en comparación con otros Estados miembros, por unas emisiones de partículas considerablemente más altas, derivadas del transporte marítimo y por vías navegables interiores ([11]). También debe observarse que el gran puerto de Rotterdam no es una fuente predominante de partículas, pero que tiene una gran influencia sobre las actividades y transportes en los Países Bajos y sus alrededores ([10]).

(41) Los informes anuales realizados con arreglo a la Directiva 96/62/CE del Consejo indican que los Países Bajos no tuvieron problemas de rebasamientos especialmente altos en 2003 en comparación con otros Estados miembros (como Bélgica, la República Checa, Grecia, Lituania, Austria, Eslovenia y Eslovaquia). Puesto que los Países Bajos aún no han presentado datos oficiales para 2004, no es posible comparar la situación de su calidad del aire en dicho año con la de otros Estados miembros. Asimismo, la Comisión observa que el *Milieu- en Natuurplanbureau* acaba de publicar (en marzo de 2006) una nueva evaluación de los niveles de PM_{10}, en la que indica que son entre un 10 y un 15 % más bajos que los estimados anteriormente. Este descenso depende de la región de los Países Bajos, y tiende a ser mayor en las zonas rurales que en las urbanas. Según el informe del *Milieu- en Natuurplanbureau*, el número de zonas en las que se superen en 2010 los valores límite de la calidad del aire será la mitad que en 2005, y en 2015 la mitad en relación con 2010.

(42) Según los informes anuales de 2003, y teniendo en cuenta los nuevos datos facilitados por el Gobierno neerlandés incluidos en el informe del *Milieu- en Natuurplanbureau*, parece ser que habría una duda importante acerca de la existencia de un problema específico en los Países Bajos en comparación con los demás Estados miembros para cumplir los valores límite fijados por la Directiva sobre la calidad del aire. En particular, el nivel total de emisiones de partículas (PM_{10} y $PM_{2.5}$) por kilómetro cuadrado en los Países Bajos es solo la mitad que en Bélgica ([11]).

(43) Más en concreto, es dudoso que exista un problema específico en relación con la Directiva 98/69/CE. Como se ha dicho en el considerando 40, los Países Bajos se caracterizan por una emisión de partículas considerablemente superior a la media debido a su transporte marítimo y por vías navegables interiores. Además, la proporción de vehículos diésel en los Países Bajos es muy inferior (25 % de las nuevas ventas) a la media de la UE (cerca del 50 % de las nuevas ventas). Así pues, es incierto que exista un problema específico en relación con las emisiones de partículas procedentes de los vehículos de motor cubiertos por la Directiva 98/69/CE.

(44) La Comisión considera, por tanto, que los Países Bajos no han podido demostrar la existencia de ningún problema específico en relación con la Directiva 98/69/CE.

3. *Examen de lo dispuesto en el artículo 95, apartado 6, del Tratado CE*

(45) El artículo 95, apartado 6; del Tratado CE obliga a la Comisión a comprobar que las medidas nacionales notificadas no representen un medio de discriminación arbitraria o una restricción encubierta del comercio entre Estados miembros y no constituyan un obstáculo para el funcionamiento del mercado interior.

(46) La última condición no puede interpretarse de modo que prohíba aprobar ninguna medida nacional que pudiera afectar al funcionamiento del mercado interior. De hecho, toda medida nacional que se oponga a una medida de armonización dirigida a hacer que el mercado interior exista y funcione constituye en el fondo una medida que puede afectar al mercado interior. En consecuencia, para preservar la utilidad del procedimiento de excepción previsto en el artículo 95 del Tratado CE, la Comisión considera que, en el contexto del artículo 95, apartado 6, el concepto de obstáculo para el funcionamiento del mercado interior debe entenderse como un efecto desproporcionado en relación con el objetivo perseguido.

([10]) Véase el informe TNO, p. 5.
([11]) Véase el informe TNO, p. 31.

(47) Las autoridades neerlandesas consideran la medida necesaria para aumentar la calidad del medio ambiente y proteger así la salud humana. También consideran que la medida proyectada no es ni un medio de discriminación arbitraria ni una restricción encubierta del comercio entre Estados miembros. Asimismo, creen que, ante los riesgos que las emisiones de partículas de hollín presentan para el medio ambiente y la salud humana, y considerando la situación específica de exposición en zonas densamente pobladas, como los Países Bajos, la medida es proporcionada para el objetivo perseguido. Además, según las autoridades neerlandesas, todos los modelos de vehículos que representan una proporción significativa de las ventas de automóviles diésel ya están disponibles con filtros de partículas, o lo estarán pronto. Por ello, la medida notificada no obligaría a la industria del automóvil a modificar (radicalmente) su proceso de fabricación.

(48) Los Gobiernos francés e italiano han presentado observaciones a la notificación neerlandesa dentro del plazo. Ambos han destacado las repercusiones negativas que la medida notificada tendría sobre el mercado interior de vehículos, que distorsionaría. Han indicado la posibilidad que tienen las autoridades neerlandesas de fomentar mediante incentivos fiscales, un paso rápido hacia automóviles que respeten un nivel de emisión de partículas de 5 mg/km, lo que permitiría la aplicación precoz de las futuras normas europeas sobre emisiones y, al mismo tiempo, no perjudicaría al mercado interior de vehículos.

(49) Como ya se ha dicho (considerando 46), el concepto de obstáculo para el funcionamiento del mercado interior, en el contexto del artículo 95, apartado 6, debe entenderse como un efecto desproporcionado en relación con el objetivo perseguido. Por ello, la Comisión centrará su examen de lo dispuesto en el artículo 95, apartado 6, del Tratado CE en la proporcionalidad de las medidas nacionales que se han notificado. Este examen implicará determinar si la medida notificada excede los límites de lo apropiado y necesario para lograr el objetivo declarado de protección del medio ambiente y la salud. Se procederá al examen suponiendo que, cuando haya varias medidas apropiadas, deberá elegirse la menos restrictiva.

(50) Como observación preliminar, la Comisión quisiera señalar que reconoce plenamente la necesidad de seguir mejorando el rendimiento de los vehículos en lo que se refiere a las emisiones de contaminantes atmosféricos. Por esta razón ha formulado recientemente la propuesta «Euro 5», como ya se ha recordado. Siguiendo esta propuesta se reducirían en un 80 % los límites de emisiones de partículas de vehículos diésel nuevos de transporte de personas y de vehículos ligeros de transporte de mercancías. Para llegar a la propuesta «Euro 5», la Comisión intentó lograr un equilibrio entre la necesidad de seguir mejorando el rendimiento en relación con el medio ambiente y la necesidad de conceder a la industria del automóvil el tiempo necesario para diseñar los vehículos y planificar la fabricación. Esta consideración se refleja sobre todo en lo dispuesto sobre la entrada en vigor del Reglamento. Al adelantar la aplicación de los límites de emisiones de partículas fijados en la propuesta «Euro 5», la medida notificada por las autoridades neerlandesas reduciría gravemente el plazo de aplicación propuesto, lo que tendría un impacto importante sobre la industria del automóvil, que estaría obligada a adaptar sus productos a los requisitos de la legislación neerlandesa o a reducir los modelos que podría ofrecer en el mercado neerlandés. A este respecto, debe observarse que no todos los tipos de vehículos de las categorías M_1 y N_1, clase I, están actualmente disponibles con filtros de partículas. Las autoridades neerlandesas han informado a la Comisión de que en el mercado neerlandés ya están disponibles, o lo estarán pronto, varios tipos de vehículos diésel de transporte de personas provistos de estos filtros. No obstante, la Comisión observa que, según la información de que dispone (de diciembre de 2005), hay por lo menos 240 tipos distintos de vehículos de transporte de personas, sobre unos 710, que no están disponibles en el mercado neerlandés con filtro de partículas, por lo que quedarían excluidos de ese mercado si se adoptase la medida notificada. Y, dado que en algunos modelos son los motores más potentes los que están equipados con filtros de partículas, la medida notificada podría llevar a excluir del mercado neerlandés los modelos con el motor más pequeño, que consumen menos carburante, lo que iría en contra de la política establecida en la UE de limitar las emisiones de CO_2.

(51) Las autoridades neerlandesas han informado a la Comisión de que la medida prevista forma parte de un paquete de medidas (*prinsjesdagpakket*: «paquete de la apertura de la legislatura») dirigido a mejorar la calidad del aire en los Países Bajos. Este paquete de medidas se centra en medidas que afectan al tráfico, pues las partículas de los gases de escape son de las más perjudiciales de todas. Incluye, entre otras medidas, subvenciones para filtros de partículas en los vehículos diésel nuevos o más viejos, incentivos para que sea más limpio el tráfico local y el transporte de mercancías, e incentivos para carburantes limpios. También ha empezado a investigarse la rentabilidad de una subvención para retirar los automóviles (diésel) más viejos. Asimismo, el paquete de medidas incluye otras medidas generales sobre el tráfico y medidas dirigidas a la industria y la agricultura. También se tomarán medidas locales dirigidas a la infraestructura nacional, como limitar la velocidad máxima en determinadas carreteras. Por último, el paquete de medidas también quiere actuar a escala local, aplicando, por ejemplo, planes municipales sobre la calidad del aire, destinando más fondos al fomento de un transporte local menos contaminante en municipios y provincias, y con una medida basada en el reembolso de una parte sustancial de los costes suplementarios de las tecnologías no contaminantes, como los filtros de partículas. Junto a ello, se contempla el apoyo a los municipios que solo permitan el acceso a (los centros de) las ciudades a vehículos silenciosos o poco contaminantes.

(52) Las autoridades neerlandesas han facilitado una descripción de todas las medidas que pretenden establecer mediante una evaluación de sus costes y beneficios. Debe observarse que varias de las medidas previstas que forman parte del *prinsjesdagpakket* se califican como «duras», y otras, como «blandas». Las «duras» son acciones concretas ya especificadas, cuya financiación está resuelta y que son competencia del Gobierno central. Las «blandas» se decidirán más tarde o por otras instituciones (como la Unión Europea), a menudo su financiación aún no está definida o no dependen del Gobierno central.

(53) Para poder saber si la medida notificada es proporcionada a los objetivos declarados, la Comisión considera que debe evaluarse si las medidas alternativas que podrían tomar las autoridades neerlandesas generarían los mismos beneficios en cuanto a la reducción de las partículas (sobre todo, de partículas muy finas) sin perjudicar tanto al mercado interior. La primera fase de este análisis consiste en examinar los posibles beneficios derivados de aplicar la medida notificada.

(54) Según las autoridades neerlandesas, la entrada en vigor de la obligación de instalar filtros de partículas a partir del 1 de enero de 2007 en los vehículos diésel de las categorías M_1 y N_1, clase I, generaría una reducción de partículas de 0,4 a 0,5 kt (kilotoneladas) aproximadamente en 2010, lo que representa alrededor del 50 % de la reducción que lograría todo el paquete de medidas de tráfico neerlandés. Estas cifras se basan en que, en el momento de la notificación, la proporción de vehículos diésel dotados con un filtro de partículas era de un 10 % del total de vehículos, y suponiendo que el Reglamento «Euro 5» será obligatorio el 1 de julio de 2008 como muy pronto para los tipos nuevos de vehículos, y el 1 de enero de 2010 para los vehículos nuevos.

(55) La Comisión reconoce que las autoridades neerlandesas pusieron en práctica el 1 de junio de 2005 un sistema de incentivos fiscales para instalar filtros de partículas en los vehículos diésel nuevos. La Comisión observa que, en su documento *Beoordeling van het prinsjesdagpakket — Aanpak Luchtkwaliteit 2005* («Evaluación del "paquete de la apertura de la legislatura": enfoque sobre la calidad del aire 2005»), las autoridades neerlandesas evaluaron el impacto de este sistema de incentivos. Consideraban que, como resultado de esta medida y suponiendo que las normas «Euro 5» entrasen en vigor como muy pronto el 1 de julio de 2008 para los tipos nuevos de vehículos y el 1 de enero de 2010 para los vehículos nuevos, en 2008 entre un 70 y un 90 % de los vehículos diésel nuevos vendidos en los Países Bajos estarían dotados de un filtro de partículas. Las cifras correspondientes para los años precedentes eran del 40 al 60 % para 2006 y del 60 al 80 % para 2007. Así pues; la Comisión concluye que los beneficios adicionales de introducir las medidas notificadas, comparados con la hipótesis de base en la que funciona el sistema de incentivos para los vehículos diésel nuevos, y teniendo en cuenta la tendencia autónoma en Europa de dotar a los vehículos diésel con filtros de partículas, serían considerablemente menores que la reducción estimada de 0,4 a 0,5 kt de partículas en 2010. La Comisión calcula que el impacto podría situarse en un nivel de 0,05 kt ([12]). También debe observarse que el impacto del actual sistema de incentivos fiscales podría reforzarse más combinándolo con otras medidas complementarias, como las prohibiciones selectivas, conformes con el Derecho comunitario, de que los vehículos diésel que no respeten un nivel dado de emisión de partículas circulen en zonas determinadas. La experiencia de otros Estados miembros muestra que el simple anuncio de dicha prohibición selectiva basta a menudo para influir decisiones de compra de vehículos diésel con un filtro de partículas o de vehículos con un motor de otro tipo.

(56) Las autoridades neerlandesas consideran que ninguna otra medida nacional con un impacto comercial menor lograría el mismo resultado que la medida notificada. Sin embargo, la Comisión observa que, en su documento *Beoordeling van het prinsjesdagpakket — Aanpak Luchtkwaliteit 2005*, las autoridades neerlandesas afirman de forma clara que habría opciones alternativas más rentables que las medidas consideradas en el *prinsjesdagpakket*. En particular, consideran que el modo más rentable de reducir las concentraciones a escala de los Países Bajos, regional y local, sería una política adicional de peajes del sector del transporte. Los beneficios totales de esta opción para la sociedad superarían a sus costes. Según los cálculos de las autoridades neerlandesas, la variación de los impuestos sobre los automóviles y la introducción de un peaje por utilización de la red viaria reduciría las emisiones de 2010 aproximadamente igual que las medidas propuestas en el *prinsjesdagpakket*, lo que significa que una política así podría reducir las emisiones de partículas de cuatro a diez veces más que la medida notificada ([12]).

(57) Las autoridades neerlandesas observan que los beneficios a corto plazo asociados con el peaje, que varían según el tiempo y el lugar, no difieren mucho de los asociados con el *prinsjesdagpakket*. Sin embargo, este no se porta tan bien en lo que se refiere a los efectos sobre la calidad del aire en 2020. Y concluyen que, aunque el peaje varíe según el tiempo y el lugar, y cueste más al Gobierno que el *prinsjesdagpakket*, generaría beneficios sustanciales de bienestar (de 1 000 a 1 500 millones de EUR anuales). Además, el peaje reduciría otros problemas de la sociedad, como el ruido, la poca seguridad del tráfico y la congestión. Por último, reconocen que las medidas propuestas por el *prinsjesdagpakket* constituyen un «plan B» en comparación con la aplicación de un nuevo peaje para el sector del transporte.

([12]) Véase el informe TNO, p. 38.

(58) De la información facilitada por las autoridades neerlandesas, la Comisión deduce que una política de peajes del sector del transporte sería más rentable que la medida notificada, y lograría mayores beneficios en cuanto a la reducción de emisiones de partículas muy finas mientras que, en principio, no crearía obstáculos al funcionamiento del mercado interior. La eficacia de esta medida quedaría reforzada combinándola con el sistema actual de incentivos fiscales y podría fortalecerse aún más; como ya se ha dicho, si las autoridades locales aplicasen otras medidas complementarias, como la prohibición de circular de los vehículos más viejos y contaminantes. La Comisión observa que este último tipo de medidas ha sido eficaz y muy adoptado por las autoridades locales de otros Estados miembros que se enfrentan a problemas relativos a la calidad del aire similares a los experimentados en los Países Bajos.

(59) Además, en opinión de la Comisión, las autoridades neerlandesas también podrían estudiar el refuerzo de algunas «medidas duras» incluidas en el *prinsjesdagpakket*. Por ejemplo, instalar filtros de partículas en vehículos diésel podría llevar a mayores reducciones de emisiones que las calculadas por las autoridades neerlandesas, si se aumenta el presupuesto asignado a esta medida y si los filtros se instalan sobre todo en vehículos de alto kilometraje urbano (como los taxis). Las autoridades neerlandesas han calculado que el coste de instalar filtros de partículas diésel en los barcos sería menor que el de otras instalaciones [de 10 a 60 EUR/kg menos de partículas ([13])] e inferior al coste sanitario estimado por las autoridades neerlandesas asociado a las concentraciones de partículas (340 EUR/kg en un entorno urbano y 80 EUR/kg en un entorno rural). Debe observarse a este respecto que, según las proyecciones de los modelos RAINS, mientras que la importancia relativa de las emisiones de partículas de vehículos ligeros descenderá en los próximos años, aumentará la de las emisiones del transporte marítimo y por vías navegables interiores.

(60) Las autoridades neerlandesas también podrían pensar en adelantar la aplicación de algunas «medidas blandas» incluidas en el *prinsjesdagpakket* que sean competencia del Gobierno neerlandés. En este contexto, se observa que la reducción potencial estimada de partículas de todo el paquete de «medidas blandas» de la propuesta del *prinsjesdagpakket* es superior a la de las «medidas duras». Concretamente, según la estimación de las autoridades neerlandesas, la introducción de «sistemas combinados de limpieza del aire» en la ganadería intensiva permitiría una reducción de partículas de 4,4 kt en 2010, reducción considerablemente mayor que la que está previsto que genere la aplicación de la medida notificada (0,05 kt: véase el considerando 55). Esta medida tendría probablemente un efecto mayor en las zonas menos pobladas que en las ciudades. Sin embargo, dada la magnitud esperada de la reducción de la concentración de base de las partículas y de su efecto favorable en la protección de la salud pública, probablemente debería considerarse su aplicación anticipada.

([13]) Véase el informe TNO, p. 41.

(61) La Comisión considera que la información facilitada por las autoridades neerlandesas muestra de forma clara que con medidas menos restrictivas que la medida notificada podrían alcanzar los objetivos declarados de protección del medio ambiente y de la salud. Mientras que la medida notificada constituiría una ruptura del sistema de homologación CE de vehículos, las medidas alternativas no representarían, en principio, ninguna excepción a las actuales medidas de armonización CE. Las razones por las que al final no se hayan propuesto esas medidas, aunque hubieran sido contempladas por las autoridades neerlandesas y a pesar de que hubieran logrado una reducción de partículas al menos idéntica a la de la medida notificada, no aparecen de forma clara en la documentación presentada por los Países Bajos. A este respecto, la Comisión quisiera destacar que los Estados miembros están obligados a elegir, de entre las distintas opciones susceptibles de lograr el objetivo perseguido de protección de la salud y del medio ambiente, aquellas que provoquen una distorsión menor del mercado interior.

(62) En conclusión, la Comisión considera que hay pruebas que indican que la medida nacional prevista no es la menos restrictiva para lograr el objetivo declarado de protección del medio ambiente y de la salud y que, de adoptarse, constituiría un obstáculo desproporcionado para el funcionamiento del mercado interior.

4. *Contexto internacional*

(63) La Comisión quisiera aclarar varias consideraciones en cuanto al contexto internacional de la medida prevista. Mediante la Decisión 97/836/CE del Consejo, de 27 de noviembre de 1997, relativa a la adhesión de la Comunidad Europea al Acuerdo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones

de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones («Acuerdo revisado de 1958») ([14]), la Comunidad Europea se adhirió al Reglamento nº 83 de la CEPE ([15]) adoptado en virtud del Acuerdo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones («Acuerdo revisado de 1958»). Dicho Reglamento establece los mismos valores límite para las emisiones y tiene un ámbito de aplicación idéntico que la Directiva 70/220/CEE modificada en último lugar por la Directiva 98/69/CE. Con arreglo al artículo 3 del Acuerdo de 1958, «se considerarán conformes a la legislación de todas las partes contratantes que apliquen un reglamento los vehículos de ruedas, equipos y piezas que dispongan de homologaciones de tipo expedidas por una parte contratante conforme al artículo 2 del presente Acuerdo y hayan sido fabricados, bien en el territorio de una parte contratante que aplique dicho reglamento, bien de otro país designado por la parte contratante que haya homologado los tipos de vehículos de ruedas, equipos o piezas de que se trate».

(64) La medida notificada por las autoridades neerlandesas no incluye ninguna prescripción que permita utilizar los vehículos a los que se les ha concedido la homologación con arreglo al Reglamento nº 83 de la CEPE. Por tanto, la medida impediría la entrada en el mercado neerlandés de vehículos procedentes de otras partes contratantes que cumplen los requisitos del Reglamento nº 83. Si se adoptase, la medida constituiría, pues, una violación del Acuerdo de 1958. Según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el Derecho comunitario debe interpretarse, en la medida de lo posible, de conformidad con las obligaciones internacionales de la Comunidad. Así pues, la Comisión debe garantizar que la Comunidad cumple sus obligaciones derivadas del Acuerdo de 1958, lo que implica que los Países Bajos cumplan el Reglamento nº 83 de la CEPE. Un incumplimiento de esto podría socavar el reconocimiento de las homologaciones de la UE por las demás partes contratantes, lo que repercutiría de modo claramente desproporcionado sobre las exportaciones de vehículos de la CE a esos países.

IV. **CONCLUSIÓN**

(65) Habida cuenta de los elementos disponibles para evaluar el fondo de las razones presentadas para las medidas nacionales notificadas, y vistos los motivos mencionados, la Comisión considera que la solicitud del Reino de los Países Bajos de introducir medidas nacionales que se oponen a la Directiva 98/69/CE, presentada el 2 de noviembre de 2005:

— es admisible;

— no cumple todas las condiciones establecidas en el artículo 95 del Tratado CE: los Países Bajos no han logrado demostrar la existencia de un problema específico relacionado con la Directiva 98/69/CE, e incluso si se admitiera que lo hubieran logrado, la Comisión considera que la medida notificada es desproporcionada en relación con los objetivos que persigue.

(66) Así pues, la Comisión tiene motivos para considerar que las medidas nacionales notificadas no pueden aprobarse con arreglo al artículo 95, apartado 6, del Tratado CE.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Se rechazan las medidas nacionales notificadas por el Reino de los Países Bajos con arreglo al artículo 95, apartado 5, del Tratado CE, que imponen un valor límite obligatorio de 5 miligramos por kilómetro para las emisiones de partículas a los vehículos de transporte de mercancías con un peso máximo autorizado de 1 305 kg (vehículos de la categoría N_1, clase I) y a los vehículos de transporte de personas (vehículos de la categoría M_1).

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión será el Reino de los Países Bajos.

Hecho en Bruselas, el 3 de mayo de 2006.

Por la Comisión
Günter VERHEUGEN
Vicepresidente

([14]) DO L 346 de 17.12.1997, p. 78.
([15]) Reglamento nº 83 de la CEPE relativo a las condiciones uniformes de homologación de vehículos por lo que se refiere a la emisión de contaminantes según necesidades del combustible.