

**DIRECTIVA 2004/3/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO  
de 11 de febrero de 2004**

**por la que se modifican las Directivas 70/156/CEE y 80/1268/CEE del Consejo en lo relativo a las mediciones de emisiones de dióxido de carbono y consumo de combustible de los vehículos de la categoría N<sub>1</sub>**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión <sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo <sup>(2)</sup>,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado <sup>(3)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 80/1268/CEE del Consejo, de 16 de diciembre de 1980, relativa a las emisiones de dióxido de carbono y al consumo de combustible de los vehículos de motor <sup>(4)</sup>, es una de las Directivas específicas previstas de conformidad con 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 <sup>(5)</sup>.
- (2) La Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo, «Políticas y medidas de la UE para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero: hacia un programa europeo sobre el cambio climático (PECC)», propone una estrategia de aplicación para reducir la emisión de gases de efecto invernadero, incluidas medidas para el sector de los transportes. El Libro Verde *Hacia una estrategia europea de seguridad del abastecimiento energético* formula, asimismo, un llamamiento para reducir el consumo de combustible de los vehículos de motor.
- (3) Con arreglo a la estrategia comunitaria para reducir las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) de los automóviles, tal como se describe en la Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo «Estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> producidas por los automóviles y potenciar el ahorro de energía» se ha venido utilizando como instrumento básico el método de medición armonizado, establecido en la Directiva 80/1268/CEE. Con el objetivo de permitir la adopción de medidas posteriores destinadas a reducir el consumo de combustible y las emisiones de CO<sub>2</sub> en el

sector de los vehículos industriales ligeros, es necesario extender el ámbito de aplicación de dicha Directiva para incluir asimismo los vehículos de la categoría N<sub>1</sub>.

- (4) Como se indica en la Decisión n° 1753/2000/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 2000, por la que se establece un plan de seguimiento de la media de las emisiones específicas de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos <sup>(6)</sup>, la Comisión ha elaborado un estudio para investigar las posibilidades y los efectos de un método armonizado de medición de las emisiones de CO<sub>2</sub> originadas específicamente por vehículos de la categoría N<sub>1</sub>. A este respecto, se considera técnicamente aceptable y ofrece la mayor eficacia en relación con los costes la aplicación del control de emisiones existente de 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 de motor <sup>(7)</sup>, también para la medición del consumo de combustible y de las emisiones de CO<sub>2</sub> para esta categoría de vehículos.
- (5) Muchos fabricantes con un volumen de producción reducido adquieren a proveedores los motores, homologados respecto a sus emisiones de conformidad con la Directiva 88/77/CEE del Consejo, de 3 de diciembre de 1987, 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>(8)</sup>. Un considerable número de dichos fabricantes no dispone de la infraestructura ni de los conocimientos técnicos necesarios para llevar a cabo los ensayos de emisiones de gases de escape o CO<sub>2</sub>. Por lo tanto, es necesario conceder una exención para los fabricantes con un volumen de producción reducido, dado que los costes adicionales que tendrían que afrontar a fin de ajustarse a la presente Directiva serían desproporcionadamente elevados.
- (6) Tales medidas afectan igualmente a los anexos de la Directiva 70/156/CEE.
- (7) Procede, pues, modificar en consecuencia las Directivas 70/156/CEE y 80/1268/CEE.

<sup>(1)</sup> DO C 51 E de 26.2.2002, p. 317.

<sup>(2)</sup> DO C 125 de 27.5.2002, p. 6.

<sup>(3)</sup> Dictamen del Parlamento Europeo de 24 de septiembre de 2002 (DO C 273 E de 14.11.2003, p. 22), Posición Común del Consejo de 9 de octubre de 2003 (DO C 305 E de 16.12.2003, p. 1) y posición del Parlamento Europeo de 16 de diciembre de 2003 (no publicada aún en el Diario Oficial).

<sup>(4)</sup> DO L 375 de 31.12.1980, p. 36; Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 1999/100/CE de la Comisión (DO L 334 de 28.12.1999, p. 36).

<sup>(5)</sup> DO L 42 de 23.2.1970, p. 1; Directiva cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 807/2003 (DO L 122 de 16.5.2003, p. 36).

<sup>(6)</sup> DO L 202 de 10.8.2000, p. 1.

<sup>(7)</sup> DO L 76 de 6.4.1970, p. 1; Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 2003/76/CE de la Comisión (DO L 206 de 15.8.2003, p. 29).

<sup>(8)</sup> DO L 36 de 9.2.1988, p. 33; Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 2001/27/CE de la Comisión (DO L 107 de 18.4.2001, p. 10).

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

### Artículo 1

La Directiva 70/156/CEE queda modificada como sigue:

a) la línea 39 de la parte I del anexo IV se sustituye por el texto siguiente:

Asunto	Número de Directiva	Referencia del Diario Oficial	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
«39. Emisiones de CO <sub>2</sub> /Consumo de combustible	80/1268/CEE	DO L 375 de 31.12.1980, p. 36.	X			X»						

b) en el certificado de conformidad CE para vehículos completos o completados de las categorías N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> y N<sub>3</sub> que figura en la página 2 de la parte I del anexo IX, se añade el punto siguiente:

«46.2. (N<sub>1</sub> únicamente): emisiones de CO<sub>2</sub>/consumo de combustible (1)

Número de la Directiva de base y última versión de la misma aplicable a la homologación CE: .....

	Emisiones de CO <sub>2</sub>	Consumo de combustible
Ciclo urbano:	..... g/km	..... l/100 km o m <sup>3</sup> /100 km para los combustibles gaseosos (1)
En carretera:	..... g/km	..... l/100 km o m <sup>3</sup> /100 km para los combustibles gaseosos (1)
Mixto:	..... g/km	..... l/100 km o m <sup>3</sup> /100 km para los combustibles gaseosos (1)

(1) En el caso de los vehículos que pueden funcionar tanto con gasolina como con un combustible gaseoso, deben repetirse los epígrafes. Los vehículos en los que la gasolina sólo esté instalada para casos de emergencia o para el arranque y cuyo depósito no pueda contener más de 15 litros se considerarán aquí como vehículos que funcionan con combustible gaseoso.».

### Artículo 2

Los anexos I y II de la Directiva 80/1268/CEE se modifican tal como se indica en el anexo de la presente Directiva.

### Artículo 3

A más tardar el 19 de febrero de 2006, la Comisión:

- presentará un estudio de las posibilidades de obtener datos representativos de las emisiones de CO<sub>2</sub> y del consumo de combustible de los vehículos completados carrozados por etapas y de los vehículos cuyas emisiones se midan de conformidad con la Directiva 88/77/CEE, con objeto de tener en cuenta los aspectos de dichas mediciones referentes a la relación entre el coste y la eficacia;
- presentará una evaluación del concepto de familia de vehículos introducido en la presente Directiva;
- en su caso, presentará al Comité establecido por el artículo 13 de la Directiva 70/156/CEE, proyectos de medidas relativas a la adaptación de la presente Directiva al progreso técnico.

### Artículo 4

Cuando un vehículo producido por un carrocerero especializado se ajuste a los criterios de una de las familias de vehículos del fabricante del vehículo de base, el carrocerero podrá utilizar los datos sobre la eficiencia energética y la producción de CO<sub>2</sub> facilitados por dicho fabricante.

#### Artículo 5

1. Con efectos a partir del 19 de febrero de 2005 y respecto de los vehículos de la categoría N<sub>1</sub>, los Estados miembros no podrán, por motivos relacionados con las emisiones de CO<sub>2</sub> o con el consumo de combustible:

- a) denegar a un tipo de vehículo de motor la concesión de la homologación CE o la homologación nacional,
- b) prohibir la matriculación, la venta o la puesta en circulación de los vehículos, con arreglo al artículo 7 de la Directiva 70/156/CEE,

si los valores de las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible han sido obtenidos de conformidad con los requisitos de la Directiva 80/1268/CEE, modificada por la presente Directiva.

2. Con efectos a partir del 1 de enero de 2005 respecto de los vehículos de la categoría N<sub>1</sub>, clase I, y a partir del 1 de enero de 2007 respecto de los vehículos de la categoría N<sub>1</sub>, clases II y III, los Estados miembros:

- a) dejarán de conceder la homologación CE con arreglo al apartado 1 del artículo 4 de la Directiva 70/156/CEE, y
- b) denegarán la homologación nacional, salvo cuando se invoque lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 8 de la Directiva 70/156/CEE,

si los valores de las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible no han sido obtenidos de conformidad con los requisitos de la Directiva 80/1268/CEE, modificada por la presente Directiva.

3. Con efectos a partir del 1 de enero de 2006 respecto de los vehículos de la categoría N<sub>1</sub>, clase I, y a partir del 1 de enero de 2008 respecto de los vehículos de la categoría N<sub>1</sub>, clases II y III, los Estados miembros:

- a) considerarán que los certificados de conformidad de los vehículos nuevos expedidos de conformidad con la Directiva 70/156/CEE no son ya válidos a efectos del apartado 1 del artículo 7 de dicha Directiva, y
- b) denegarán la matriculación, la venta y la puesta en circulación de los vehículos nuevos que no estén provistos de un certificado de conformidad válido con arreglo a lo dispuesto en la Directiva 70/156/CEE, salvo cuando se invoque lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 8 de dicha Directiva,

si los valores de las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible no han sido obtenidos de conformidad con los requisitos de la Directiva 80/1268/CEE, modificada por la presente Directiva.

4. Por lo que respecta a los vehículos carrozados por etapas de la categoría N<sub>1</sub>, las fechas mencionadas en los apartados 2 y 3 quedan aplazadas 12 meses.

5. A efectos del presente artículo se entenderá por:

- vehículos de la categoría N<sub>1</sub>, clase I: los vehículos de la categoría N<sub>1</sub> cuya masa de referencia no sea superior a 1 305 kg,
- vehículos de la categoría N<sub>1</sub>, clase II: los vehículos de la categoría N<sub>1</sub> cuya masa de referencia sea superior a 1 305 kg pero no superior a 1 760 kg,
- vehículos de la categoría N<sub>1</sub>, clase III: los vehículos de la categoría N<sub>1</sub> cuya masa de referencia sea superior a 1 760 kg.

#### Artículo 6

Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva antes del 19 de febrero de 2005. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas incluirán una 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.

#### Artículo 7

La presente Directiva entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

*Artículo 8*

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 11 de febrero de 2004.

*Por el Parlamento Europeo*

*El Presidente*

P. COX

*Por el Consejo*

*El Presidente*

M. McDOWELL

---

## ANEXO

I. El anexo I de la Directiva 80/1268/CEE se modifica como sigue:

1) El punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. ÁMBITO DE APLICACIÓN

La presente Directiva se aplicará a la medición de las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) y el consumo de carburante de los vehículos de motor de las categorías M<sub>1</sub> y N<sub>1</sub>.

No se aplicará a un vehículo de la categoría N<sub>1</sub> si:

- el tipo de motor del que está equipada esta categoría de vehículo ha recibido la homologación de conformidad con la Directiva 88/77/CEE, y
- la producción mundial anual total de vehículos de la categoría N<sub>1</sub> del fabricante es inferior a 2 000 unidades.»

2) El punto 2.3 se sustituye por el texto siguiente:

«2.3. Para el ensayo descrito en el punto 6, se entregará un vehículo representativo del tipo que se quiere homologar al servicio técnico responsable de los ensayos de homologación, cuando este mismo servicio técnico realice los ensayos. En el caso de vehículos M<sub>1</sub> y N<sub>1</sub>, homologados respecto a sus emisiones de conformidad con la Directiva 70/220/CEE, el servicio técnico comprobará durante el ensayo que ese vehículo se ajusta a los valores límite aplicables a su tipo, tal y como se describe en la Directiva 70/220/CEE.»

3) En el punto 6.1 se añade el párrafo siguiente:

«Los vehículos que en el ciclo de ensayo no alcancen los valores de aceleración y de velocidad máxima exigidos deberán funcionar con el acelerador pisado a fondo hasta que lleguen de nuevo a la curva operativa exigida. Las desviaciones del ciclo de ensayo deben hacerse constar en el informe del ensayo.»

4) El punto 11 se sustituye por el texto siguiente:

«11. EXTENSIÓN DE LA HOMOLOGACIÓN

11.1. La homologación podrá extenderse a los vehículos del mismo tipo o de distinto tipo que difieran con respecto a las siguientes características del anexo II, si las emisiones de CO<sub>2</sub> medidas por el servicio técnico no superan en más del 4 % para los vehículos de la categoría M<sub>1</sub> y del 6 % para los vehículos de la categoría N<sub>1</sub> el valor de la homologación:

- masa de referencia,
- masa máxima autorizada,
- tipo de carrocería:
  - para M<sub>1</sub>: berlina, con portón trasero, familiar, cupé, descapotable, multiuso,
  - para N<sub>1</sub>: camiones, camionetas,
- relaciones generales de transmisión,
- equipamiento del motor y accesorios.

11.2. Extensión de homologación de los vehículos de la categoría N<sub>1</sub> dentro de una familia:

11.2.1. Para los vehículos de la categoría N<sub>1</sub> homologados como miembros de una familia de vehículos con arreglo al procedimiento establecido en el punto 12.2 del anexo I, la homologación sólo podrá extenderse a los vehículos pertenecientes a la misma familia si el servicio técnico considera que el consumo de combustible del vehículo nuevo no sobrepasa el consumo de combustible del vehículo sobre el que se ha basado el consumo de combustible de la familia de vehículos.

Las homologaciones también podrán extenderse a los vehículos que:

- sean hasta 110 kg más pesados que el modelo de la familia sometido a ensayo, siempre que su peso no supere en más de 220 kg al del modelo de familia más ligero, y
- tengan una relación general de transmisión más baja que el modelo de la familia sometido a ensayo únicamente debido a una modificación del tamaño de los neumáticos, y
- sean conformes a la familia según todos los demás criterios.

11.2.2. Para los vehículos de la categoría N<sub>1</sub> homologados como miembros de una familia de vehículos con arreglo al procedimiento establecido en el punto 12.3 del anexo I, la homologación podrá extenderse a los vehículos pertenecientes a la misma familia sin necesidad de ensayos adicionales si el servicio técnico considera que el consumo de combustible del vehículo nuevo no sobrepasa los límites constituidos por el de los dos vehículos de la familia que tienen el consumo de combustible más bajo y más alto respectivamente.»

5) Se añade el punto 12 siguiente:

«12. HOMOLOGACIÓN DE VEHÍCULOS DE LA CATEGORÍA N<sub>1</sub> PERTENECIENTES A UNA FAMILIA

Los vehículos de la categoría N<sub>1</sub> podrán homologarse, como pertenecientes a una familia, tal como se define en el punto 12.1, mediante el recurso a uno de los dos métodos descritos en los puntos 12.2 y 12.3.

12.1. Para los fines de la presente Directiva, los vehículos de la categoría N<sub>1</sub> podrán agruparse en una familia si los siguientes parámetros son idénticos o están dentro de los límites especificados:

12.1.1. Los parámetros idénticos son:

- el fabricante y el tipo, tal como se define en el punto 0.2 de la sección I del anexo II,
- la cilindrada del motor,
- el tipo de sistema de control de emisiones,
- el tipo de sistema de alimentación, tal como se define en el punto 1.5.2 del anexo II.

12.1.2. Los siguientes parámetros deberán ajustarse a los límites siguientes:

- las relaciones globales de transmisión (que no sobrepasen en más de un 8 % a la más baja), tal como se definen en el punto 1.6.3 del anexo II,
- la masa de referencia (que no sea inferior en más de 220 kg respecto de la mayor),
- el área frontal (que no sea inferior en más de un 15 % respecto de la mayor),
- potencia del motor (que no sea inferior en más del 10 % respecto del valor más elevado).

12.2. Una familia de vehículos, tal como se define en el punto 12.1, podrá homologarse con los datos relativos a las emisiones de CO<sub>2</sub> y de consumo de combustible que sean comunes a todos los miembros de la familia. Para llevar a cabo el ensayo, el servicio técnico deberá seleccionar el miembro de la familia cuyas emisiones de CO<sub>2</sub> considere que son las más altas. Las mediciones se llevarán a cabo como se expone en el punto 6 y los resultados de conformidad con el método que figura en el punto 6.5 se usarán como valores de homologación comunes para todos los miembros de la familia.

12.3. Los vehículos agrupados en una familia, tal como se define en el punto 12.1, podrán homologarse con los datos relativos a las emisiones de CO<sub>2</sub> y de consumo de combustible individuales para cada uno de los miembros de la familia. Para llevar a cabo el ensayo, el servicio técnico elegirá los dos vehículos de dicha familia cuyas emisiones de CO<sub>2</sub> considere que son las más altas y las más bajas, respectivamente. Las mediciones se llevarán a cabo como se expone en el punto 6. Si los datos del fabricante relativos a estos dos vehículos se sitúan dentro de los límites de tolerancia contemplados en el punto 6.5, las emisiones de CO<sub>2</sub> que el fabricante haya declarado para todos los miembros de la familia de vehículos podrán utilizarse como valores de homologación. Si los datos del fabricante no se situaran dentro de los límites de tolerancia, los resultados con arreglo al método del punto 6.5 se utilizarán como valores de homologación y el servicio técnico seleccionará un número adecuado de otros vehículos de la misma familia para llevar a cabo ensayos adicionales.»

II. El anexo II de la Directiva 80/1268/CEE se modifica como sigue:

1) El texto en la parte superior de la página se modifica como sigue:

«Adenda del certificado de homologación CE n° ...

relativo a la homologación CE de un vehículo <sup>6</sup> según la Directiva 80/1268/CEE (emisiones de CO<sub>2</sub> y consumo de combustible) cuya última modificación la constituye la Directiva 2004/3/CE.»

2) En el apéndice, se añade la siguiente nota a pie de página:

«<sup>(6)</sup> Para los vehículos homologados dentro de una familia con arreglo al punto 12 del anexo I, este apéndice tendrá que ser facilitado para cada modelo individual de la familia de vehículos.»

3) El apéndice se modifica como sigue:

a) el punto 1.3 queda redactado como sigue:

«1.3. Tipo de carrocería:

1.3.1. para M<sub>1</sub>: berlina, con portón trasero, familiar, cupé, descapotable, multiuso <sup>1</sup>

1.3.2. para N<sub>1</sub>: camión, camioneta;»

b) el punto 1.7 queda redactado como sigue:

«1.7. Valores de la homologación.»