

4.13 Por lo que se refiere al primero de los aspectos mencionados antes —la conducta de los usuarios de la vía pública— cabe señalar que a menudo los accidentes se producen por una imprudencia del conductor, a menudo son también los peatones y los ciclistas los que no respetan las normas elementales del código de circulación y, a veces, el accidente sobreviene por falta de sentido común. La educación y la información en la materia deben ofrecerse desde la escuela primaria y mediante campañas periódicas de concienciación para que todos los usuarios se comporten correctamente. Igual importancia tiene prevenir medidas represivas para las conductas peligrosas de cualquier usuario de la vía pública.

4.14 El otro aspecto esencial para la seguridad vial se refiere a las infraestructuras, particularmente en las ciudades, en las que se produce el 80 % de las muertes de peatones y ciclistas. La

separación física de los distintos usuarios de la vía pública, siempre que sea posible, representa la forma más eficaz de evitar el contacto entre vehículos, peatones y ciclistas. En este sentido, la construcción de pasos protegidos para los peatones, pasos elevados, carriles para bicicletas, una iluminación y una pavimentación adecuadas, una señalización clara y, en la medida de lo posible, uniforme en todos los Estados miembros, contribuirían a reducir los accidentes, aparte de crear un entorno urbano menos hostil para las personas con discapacidad.

4.15 El desarrollo de iniciativas de este tipo aumenta la seguridad y mejora la calidad de vida en la ciudad. Por tanto, deberían figurar en todas las propuestas de la Comisión, incluidas aquellas que, como la que aquí se trata, se refieren únicamente a aspectos técnicos de los vehículos.

Bruselas, 22 de abril de 2008.

El Presidente  
del Comité Económico y Social Europeo  
Dimitris DIMITRIADIS

**Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos»**

COM(2007) 851 final — 2007/0295 (COD)

(2008/C 211/03)

El 30 de enero de 2008, de conformidad con el artículo 95 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la

«Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos».

La Sección Especializada de Mercado Único, Producción y Consumo, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 3 de abril de 2008 (ponente: Sr. RANOCCHIARI).

En su 444º Pleno de los días 22 y 23 de abril de 2008 (sesión del 22 de abril), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 142 votos a favor con 3 abstenciones el presente Dictamen.

## 1. Conclusiones y recomendaciones

1.1 La creciente demanda de movilidad, la proporción del transporte individual, los problemas vinculados a la congestión, sobre todo —pero no solamente— en las zonas urbanas, han contribuido a hacer del transporte por carretera una de las actividades humanas objeto de mayor atención por lo que se refiere a la evaluación del impacto medioambiental. La propuesta de la Comisión destinada a reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos de los vehículos pesados se integra en esta perspectiva.

1.2 El CESE aprueba la propuesta, que considera pertinente tanto desde el punto de vista de su eficacia como de su calen-

dario de aplicación respecto de las exigencias medioambientales y de los plazos de aplicación concedidos a la industria.

1.3 El CESE coincide con la Comisión en que el Reglamento objeto del presente dictamen constituye un paso adelante en la vía de una armonización global progresiva del nivel de las emisiones.

1.4 El CESE considera adecuado y especialmente indicado el instrumento legislativo propuesto, es decir, el Reglamento, que garantiza unos plazos y unas modalidades de aplicación seguros en todos los Estados miembros, aspecto este especialmente importante para una normativa de marcado carácter técnico.

1.5 El CESE respalda plenamente el derecho de los reparadores independientes a acceder libremente a la información relativa a la reparación de los vehículos. No obstante, manifiesta cierta perplejidad respecto de la decisión de utilizar también para los vehículos comerciales pesados el formato normalizado OASIS, previsto para los coches, por las razones que se exponen a continuación.

1.6 Para disipar esta perplejidad, el CESE espera que la Comisión prosiga sus investigaciones y busque soluciones alternativas que puedan reportar los mismos beneficios potenciales que el sistema OASIS y permitan a la vez una aplicación más sencilla y menos costosa para los usuarios.

1.7 En el marco de las políticas de la Comisión destinadas a reducir las emisiones contaminantes, el CESE desea reiterar la conveniencia de fomentar la introducción de vehículos que utilizan combustibles alternativos y emiten menos óxidos de nitrógeno y partículas, y de garantizar la presencia del concepto de calidad de los combustibles en el texto del futuro Reglamento.

1.8 Por último, el CESE considera que no es oportuno incluir la obligación de medir las emisiones de CO<sub>2</sub> en una disposición que sólo debería aplicarse a las emisiones contaminantes. En efecto, el CESE teme que la complejidad y la especificidad de este tema, con fuertes implicaciones competitivas, puedan suscitar un debate que podría comprometer el calendario del proceso legislativo, lo que retrasaría los resultados que se esperan gracias a este Reglamento. En consecuencia, el CESE sugiere que el tema del CO<sub>2</sub> sea objeto de un reglamento ad hoc cuando se disponga de datos más fiables que los actuales.

## 2. Introducción

2.1 Aunque la calidad del aire ha mejorado en la última década, sigue planteando problemas importantes en toda la Unión Europea, sobre todo en las zonas urbanas y las regiones densamente pobladas.

2.2 En 2020 a la UE aún le quedará un largo camino que recorrer antes de poder alcanzar los objetivos del Sexto Programa de Acción Comunitario en Materia de Medio Ambiente. Entre las distintas formas de contaminación, la provocada por las partículas suscita una preocupación cada vez mayor entre la comunidad científica. La propuesta de Reglamento objeto del presente Dictamen pretende mejorar la calidad del aire sin repercutir negativamente en la competitividad de la industria ni en la libre circulación de las mercancías.

2.3 Como declaró el Vicepresidente de la Comisión Europea, Sr. Verheugen, la nueva norma Euro VI constituirá un paso

adelante hacia una armonización reglamentaria global en el ámbito de las emisiones, en la medida en que establece valores límite similares a los fijados en otros países no europeos, por ejemplo los Estados Unidos de América.

2.4 De origen parcialmente natural y producido en parte por las actividades humanas, en particular por los procesos de combustión, el polvo que constituye la materia particulada presenta una composición compleja y variada tanto desde el punto de vista químico como por sus dimensiones.

2.5 Conviene recordar que, aunque se suelen asociar a la presión antropogénica, los episodios de contaminación aguda causados por partículas finas se producen también lejos de las zonas muy urbanizadas, debido a fenómenos naturales favorecidos por condiciones meteorológicas particulares y por la morfología del territorio. Además, el porcentaje de las distintas fuentes de emisión puede variar considerablemente de una zona a otra: la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) considera que en la Europa de los Quince el 26 % del conjunto de las emisiones vinculadas a las actividades humanas se debe al transporte por carretera.

2.6 Esto confirma una vez más que el problema de las emisiones y agentes contaminantes siempre debe evaluarse de manera global y en el marco de un enfoque integrado.

2.7 En esta perspectiva, el CESE celebra que la Comisión haya elaborado su propuesta en el contexto del programa *Aire puro para Europa* (Clean Air for Europe, CAFE <sup>(1)</sup>), que proporcionó la base técnica para preparar la estrategia temática sobre la contaminación atmosférica.

2.8 El CESE también aprecia que la Comisión haya adoptado el «planteamiento por niveles» (*split approach*) para tratar este tema. En efecto, el Reglamento propuesto establece los principios fundamentales de las nuevas disposiciones, que se adoptarán de conformidad con el procedimiento de codecisión. Las especificaciones técnicas relativas a su aplicación se establecerán en otro Reglamento, que adoptará la Comisión asistida por un comité regulador, el Comité para la Adaptación al Progreso Técnico, de acuerdo con el procedimiento de comitología.

## 3. Propuesta de la Comisión

3.1 La Comisión ha querido determinar las medidas necesarias para alcanzar los niveles deseados de calidad del aire. Euro VI es una medida importante para reducir las emisiones de gases (como los óxidos de nitrógeno-NO<sub>x</sub> y los hidrocarburos-HC) y de materia particulada.

<sup>(1)</sup> CAFE, *Clean Air for Europe*. Se trata de un programa que se inició mediante la Comunicación COM(2001) 245 y que tiene por objeto desarrollar una estrategia para evaluar las directivas relativas a la calidad del aire y la eficacia de los programas aplicados en los Estados miembros, garantizar un control permanente de la calidad del aire, promover la divulgación de la información al público y contribuir a la revisión y actualización de los límites de emisión, así como al desarrollo de nuevos sistemas de control y modelización.

3.2 El Reglamento propuesto se aplicará a los vehículos de las categorías  $M_1$ ,  $M_2$ ,  $N_1$  y  $N_2$ , como se definen en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE, con una masa de referencia superior a 2 610 kg, y a todos los vehículos de motor de las categorías  $M_3$  y  $N_3$ , tal y como se definen en dicho anexo. En cambio, a petición del fabricante, el Reglamento no se aplicará a los vehículos de categoría  $M_1$ ,  $M_2$ ,  $N_1$ , y  $N_2$  con una masa de referencia inferior o igual a 2 840 kg homologados de acuerdo con el Reglamento (CE) n° 715/2007 <sup>(2)</sup>.

3.3 Respecto del nivel Euro V (obligatorio para las nuevas homologaciones a partir del 1 de octubre de 2008), los nuevos límites de emisiones del tubo de escape propuestos (Euro VI) presentan una reducción del 80 % de los óxidos de nitrógeno y del 66 % para las partículas. El nivel de emisiones autorizado se ajusta al previsto en los EE.UU. durante el mismo período. El Reglamento también prevé la introducción de un límite para el número de partículas emitidas, una vez se haya desarrollado un método de medición pertinente.

3.4 El Reglamento propuesto fija los límites sobre la base de los ciclos de prueba actuales, pero prevé la introducción de unos ciclos armonizados a escala mundial (WHDC) cuando puedan relacionarse las emisiones medidas sobre la base de los ciclos actuales con las emisiones medidas sobre la base de los ciclos armonizados.

3.5 Si se compara con la normativa vigente, el Reglamento prolonga la vida útil de los vehículos en función de la durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación y de la conformidad de los vehículos en servicio.

3.6 A tal efecto, las definiciones de vida útil se extenderán del siguiente modo para las distintas categorías de vehículos:

- a. 160 000 km, o cinco años, lo que antes se alcance, en el caso de motores destinados a vehículos de las categorías  $M_1$ ,  $N_1$  o  $M_2$ ;
- b. 300 000 km, o seis años, lo que antes se alcance, en el caso de motores destinados a vehículos de las categorías  $N_2$  o  $N_3$  con una masa máxima técnicamente admisible igual o inferior a 16 toneladas y  $M_3$  de las clases I, II, A y B, con una masa máxima técnicamente admisible igual o inferior a las 7,5 toneladas;
- c. 700 000 km, o siete años, lo que antes se alcance, en el caso de motores destinados a vehículos de las categorías  $N_3$  con una masa máxima técnicamente admisible superior a las 16 toneladas y  $M_3$ , de las clases III y B, con una masa máxima técnicamente admisible superior a 7,5 toneladas.

<sup>(2)</sup> Los vehículos de categoría N son los que tienen como mínimo cuatro ruedas y se destinan al transporte de mercancías. Se subdividen en tres clases,  $N_1$ ,  $N_2$  y  $N_3$ , en función de la masa máxima:  $N_1 < 3 500$  kg;  $N_2 < 12 000$  kg;  $N_3 > 12 000$  kg. A su vez, la clase  $N_1$  se subdivide en tres subclases denominadas NI, NII y NIII que se determinan siempre en función de la masa. Los vehículos de categoría M son los que tienen como mínimo cuatro ruedas y se destinan al transporte de pasajeros. Se subdividen en tres clases ( $M_1$ ,  $M_2$ ,  $M_3$ ) en función del número de plazas y de la masa máxima:  $M_1 < 9$  plazas;  $M_2 > 9$  plazas y  $< 5 000$  kg;  $M_3 > 9$  plazas y  $< 5 000$  kg.

3.7 El Reglamento objeto de examen prevé que la Comisión adopte ulteriormente un Reglamento de aplicación, cuyas medidas se referirán a los siguientes elementos:

- las emisiones del tubo de escape, incluidos los ciclos de pruebas, las emisiones fuera de ciclo, el número de partículas, las emisiones al ralentí, la opacidad de los humos, y el funcionamiento y la regeneración correctos de los sistemas de postratamiento;
- las emisiones del cárter;
- los sistemas DAB y el comportamiento de los dispositivos de control de la contaminación en servicio;
- la durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación, los recambios de los dispositivos de control de la contaminación, la conformidad de los vehículos y motores en servicio, la conformidad de la producción y las inspecciones periódicas;
- las emisiones de dióxido de carbono y el consumo de carburante;
- la concesión de ampliaciones de homologación;
- los equipos de ensayo;
- los carburantes de referencia;
- la medición de la potencia del motor;
- las disposiciones específicas para velar por un funcionamiento correcto de las medidas de control de los  $NO_x$ ; dichas medidas garantizarán que los vehículos que necesiten para respetar los valores límite respecto a las emisiones de  $NO_x$  no puedan utilizarse sin este reactivo.

3.8 El Reglamento también prevé que los fabricantes faciliten a los agentes independientes un acceso normalizado y sin restricciones a la información relativa al diagnóstico a bordo y a la reparación y el mantenimiento de los vehículos <sup>(3)</sup>. Refiriéndose a otro reglamento más detallado, se establece asimismo que deberá difundirse a través de sitios web la información relativa al diagnóstico a bordo (DAB) y a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, en el formato estandarizado diseñado por comité técnico de partes interesadas (el denominado «formato OASIS» <sup>(4)</sup>).

3.9 Las fechas de aplicación de los límites Euro VI fijadas por el Reglamento son las siguientes:

- 1 de abril de 2013 para las homologaciones nuevas,
- 1 de octubre de 2014 para las nuevas matriculaciones.

<sup>(3)</sup> Se entiende por «información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo» toda la información necesaria para el diagnóstico, el mantenimiento, la inspección, el seguimiento periódico, la reparación, la reprogramación o la reinicialización del vehículo que los fabricantes ponen a disposición de los concesionarios y los talleres de reparación autorizados, incluidos las modificaciones y los suplementos posteriores. Se trata de toda la información necesaria para el montaje de piezas o equipos en los vehículos.

<sup>(4)</sup> OASIS — Organization for the Advancement of Structured Information Standards (Organización de promoción de las normas sobre información estructurada).

#### 4. Observaciones generales

4.1 Durante la última década la calidad del aire ha mejorado, a pesar del aumento sensible de la circulación de vehículos. Sin embargo, aún falta mucho para que el problema de la contaminación atmosférica se solucione en el conjunto de la UE, sobre todo en las zonas urbanas y en las regiones densamente pobladas. El CESE acoge, pues, favorablemente la propuesta de la Comisión dirigida a establecer normas armonizadas sobre la fabricación de vehículos de motor para garantizar el buen funcionamiento del mercado interior al tiempo que se proporciona un alto nivel de protección medioambiental.

4.2 Los límites de emisiones de la norma Euro IV para camiones y autobuses se aplican desde el 9 de noviembre de 2006 y los de la norma Euro V se aplicarán, para las homologaciones nuevas, a partir del 1 de octubre de 2008. En consecuencia, el CESE considera adecuadas las fechas propuestas para la aplicación del nuevo Reglamento.

4.3 El CESE apoya el recurso al principio de subsidiariedad, en la medida en que el ámbito de la propuesta no es competencia exclusiva de la Comunidad. Sin embargo, comparte la opinión de la Comisión —preocupada por evitar la aparición de obstáculos al mercado único y consciente de las implicaciones transfronterizas de la contaminación del aire— que considera que los objetivos de la propuesta no podrán alcanzarse únicamente a través de iniciativas de los Estados miembros, sino que será necesario adoptar medidas vinculantes a escala europea.

4.4 Asimismo, el CESE aprueba el instrumento legislativo propuesto, es decir el Reglamento, que garantiza unos plazos y unas modalidades de aplicación seguros en todos los Estados miembros, aspecto este especialmente importante para una normativa de marcado carácter técnico.

4.5 El CESE suscribe las afirmaciones que figuran en el punto 5 de la introducción de la propuesta, según las cuales «la realización de los objetivos de la UE en materia de calidad del aire precisa un esfuerzo continuo para reducir las emisiones de los vehículos. Por esta razón, debe proporcionarse al sector industrial una información clara sobre los futuros valores límite para las emisiones», así como las contenidas en el punto 6: «el establecimiento temprano de valores límite para las emisiones de óxidos de nitrógeno permitirá a los fabricantes de automóviles planificar con seguridad a largo plazo en toda Europa».

4.6 El CESE también se adhiere a la postura de la Comisión cuando esta recuerda que al establecer normas sobre emisiones, es importante tener en cuenta, por una parte, las repercusiones para la competitividad de los mercados y los fabricantes y los costes directos e indirectos para el sector y, por otra, los beneficios en términos de estímulo de la innovación, mejora de la calidad del aire, reducción de los costes sanitarios y aumento de la esperanza de vida.

4.7 El CESE respalda plenamente el derecho de los reparadores independientes a acceder libremente a la información relativa a la reparación de los vehículos. No obstante, manifiesta una gran perplejidad respecto de la decisión de la Comisión de

utilizar para los vehículos comerciales pesados el formato normalizado OASIS, previsto únicamente para los coches.

4.7.1 Los vehículos fabricados en series muy grandes quedan excluidos del Reglamento, que se aplica a los vehículos comerciales con una masa superior a 2 610 kg. Los vehículos comerciales presentan un número muy elevado de versiones y modelos, lo que dificulta y hace muy costoso cualquier intento de normalizar la información relativa a la ventaja real que se obtendría, teniendo en cuenta asimismo que las empresas de reparación de vehículos pesados son poco numerosas y están altamente especializadas en marcas específicas. Aplicar el sistema OASIS a las empresas de reparación de vehículos comerciales pesados, que son casi todas PYME, significaría imponerles unas cargas financieras y organizativas considerables para la instalación y gestión del nuevo sistema: estos gastos serían desproporcionados con relación al beneficio previsto para los usuarios del sistema.

4.7.2 A la luz de las consideraciones anteriores, el CESE sugiere que la Comisión proceda a un análisis de impacto con el fin de evaluar la relación coste/beneficio de la utilización del sistema OASIS con respecto a otras soluciones posibles, más sencillas y menos costosas.

4.8 El CESE reitera la necesidad, que ya destacó anteriormente con relación a otras propuestas presentadas por la Comisión, de fomentar la introducción de vehículos que utilicen combustibles alternativos y emitan menos óxidos de nitrógeno y partículas. Está de acuerdo con la Comisión en que es necesario introducir valores límite para los hidrocarburos, los hidrocarburos no metánicos y el metano.

4.9 El CESE espera que la Comisión adopte cuanto antes los ciclos de pruebas de conducción armonizados a escala mundial en el procedimiento de ensayo en que se basan las disposiciones sobre emisiones de la homologación CE.

4.10 El Reglamento también prevé que se midan el consumo de combustible y las emisiones de CO<sub>2</sub> y, por lo tanto, se desvíe hasta cierto punto de su objetivo declarado, es decir, la reducción de los contaminantes atmosféricos.

4.10.1 Los datos empleados para efectuar estas mediciones serían los obtenidos con pruebas en dinamómetros, que no son realmente representativos de las mediciones sobre vehículos. En efecto, se sabe que la eficiencia energética de un vehículo depende de distintos aspectos, y que el motor no es más que un elemento importante entre otros (transmisión, aerodinámica, resistencia a la rodadura, órganos auxiliares, etc.). Se puede encontrar el mismo tipo de motor en vehículos con características y usos muy diferentes (TIR, vehículos articulados, autobús urbano, etc.).

4.10.2 No es pues una casualidad, y el CESE desea recordarlo aquí, que la Comisión haya previsto incluir los vehículos comerciales de tipo N<sub>1</sub> en su Comunicación sobre la estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> [COM(2007) 19 final], una idea que abandonó posteriormente en la correspondiente propuesta de Reglamento [COM(2007) 856 final], dada la especificidad del tema y la inadecuación de los datos disponibles.

4.10.3 El CESE recuerda asimismo que, por lo que se refiere a los vehículos comerciales, la reducción del consumo de carburante (proporcional a las emisiones de CO<sub>2</sub>) es una exigencia importante del mercado, en la medida en que en muchos casos el combustible es el elemento de mayor peso en el coste operativo del transporte. Es, pues, la competencia que incita a los fabricantes de vehículos a ofrecer soluciones más avanzadas en términos de consumo y, por consiguiente, de emisiones de dióxido de carbono.

4.10.4 Por otra parte, en lo referente a la medición de las emisiones de CO<sub>2</sub>, el CESE destaca que si se utilizaran los datos relativos al consumo y al CO<sub>2</sub> medidos exclusivamente sobre la base del motor para establecer posibles incentivos o impuestos, se podrían provocar distorsiones irracionales del mercado.

4.10.5 A la luz de las consideraciones anteriores, el CESE confirma que considera oportuno legislar cuanto antes en el ámbito de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados, pero considera más adecuado que el tema se trate y se examine en profundidad por separado, redactando una propuesta específica, entre otras cosas para no arriesgarse a entablar un debate conflictivo que podría retrasar la aprobación del Reglamento.

4.11 Dada la reticencia del mercado a la hora de adquirir vehículos menos contaminantes, por su precio inevitablemente más elevado, el CESE se adhiere a la posibilidad de prever incentivos financieros a la compra y considera adecuado que los Estados miembros tengan la posibilidad de acelerar, mediante distintos tipos de incentivos, la comercialización de vehículos que satisfagan las exigencias definidas a escala comunitaria.

4.12 El CESE no puede sino apoyar la propuesta según la cual corresponde a los Estados miembros establecer normas sobre las sanciones aplicables en caso de incumplimiento del Reglamento examinado y velar por que sean eficaces, proporcionadas y disuasorias.

4.13 El CESE considera adecuadas las fechas de aplicación propuestas por la Comisión (1 de abril de 2013 para las nuevas homologaciones y 1 de octubre de 2014 para las nuevas matrículas). En efecto, cinco años de estabilidad entre un nivel de emisiones y el nivel siguiente son suficientes para que la industria pueda obtener una rentabilidad económica de las inversiones realizadas para comercializar las nuevas soluciones.

4.14 El CESE respalda la propuesta de la Comisión de no aplicar el nuevo Reglamento, a petición del fabricante, a los vehículos de categoría M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> y N<sub>2</sub> con una masa de referencia inferior o igual a 2 840 kg homologados de acuerdo con

el Reglamento (CE) n° 715/2007. Esto significa que el CESE es favorable al hecho de que la homologación de los vehículos cuyo peso se sitúa al límite se beneficie de cierta flexibilidad, para poder responder con mayor eficacia a las distintas exigencias de los clientes, en particular en lo que respecta al equilibrio entre el consumo, el kilometraje y las emisiones contaminantes.

## 5. Consideraciones específicas

5.1 El CESE aprueba los límites de emisión propuestos. Se trata de los límites de la situación A <sup>(5)</sup> estudiada por la Comisión y que la mayoría de las partes interesadas que participan en la consulta acogen favorablemente.

5.2 No obstante, el CESE considera que debe plantear una vez más el problema de la relación inversa entre las emisiones de NO<sub>x</sub> y las de CO<sub>2</sub>. Dado que la reducción de estos dos tipos de emisiones constituye un objetivo medioambiental importante, es fundamental controlar el límite de los óxidos de nitrógeno con el fin de no favorecer el aumento de las emisiones de dióxido de carbono. En efecto, la reducción esperada de las emisiones de NO<sub>x</sub> implicará un aumento del 2 al 3 % de las emisiones de CO<sub>2</sub>. Sobre la base de un estudio realizado en los Estados Unidos en 2001, la Comisión considera que en el momento de la aplicación del Reglamento el aumento que ahora se prevé quedará anulado gracias al progreso tecnológico realizado en el ámbito de los motores. No obstante, el CESE se permite sugerir que se actualice el estudio en cuestión, para disponer de datos más seguros sobre el efecto de los límites propuestos de NO<sub>x</sub> sobre el consumo de combustible y, por consiguiente, sobre la producción de CO<sub>2</sub>.

5.3 Como ya se ha dicho, el CESE aprueba el planteamiento por niveles que limita el proceso de codecisión a los aspectos de mayor relevancia política y reserva las medidas de aplicación y los detalles técnicos al procedimiento de comitología.

5.4 Destaca, sin embargo, que muchas de las medidas confiadas al Comité de Reglamentación (diagnóstico a bordo (DAB), número de las partículas, sistemas de persuasión del conductor en caso de utilización de un reactivo, etc.) son extremadamente complejas y tienen un impacto considerable en la tecnología del vehículo. En consecuencia, el CESE recomienda que todos estos aspectos se apliquen a la vez, junto con los límites Euro VI, y que, por analogía con lo dispuesto en el Reglamento objeto de examen, se garantice un plazo adecuado entre la entrada en vigor y la aplicación, con el fin de dar a la industria el tiempo necesario para proceder a los cambios requeridos.

Bruselas, 22 de abril de 2008.

El Presidente  
del Comité Económico y Social Europeo  
Dimitris DIMITRIADIS

<sup>(5)</sup> Evaluación de impacto, punto 6.6.2: Euro VI *emission limit value sub-options*.