

## Sumario

## I Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad

Reglamento (CE) n° 794/2006 de la Comisión, de 29 de mayo de 2006, por el que se establecen valores globales de importación para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas ..... 1

★ **Reglamento (CE) n° 795/2006 de la Comisión, de 29 de mayo de 2006, que modifica el Reglamento (CE) n° 27/2006 en lo relativo a la cantidad cubierta por la licitación permanente para la exportación de trigo blando en poder del organismo de intervención alemán** ..... 3

★ **Reglamento (CE) n° 796/2006 de la Comisión, de 29 de mayo de 2006, por el que se suspende la compra de mantequilla al 90 % del precio de intervención y se abre la compra mediante licitación para el período que expira el 31 de agosto de 2006** ..... 4

★ **Directiva 2006/50/CE de la Comisión, de 29 de mayo de 2006, por la que se modifican los anexos IVA y IVB de la Directiva 98/8/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la comercialización de biocidas <sup>(1)</sup>** ..... 6

## II Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad

**Comisión**

2006/372/CE:

★ **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]** ..... 16

2006/373/CE:

★ **Decisión de la Comisión, de 11 de mayo de 2006, relativa a la asignación de cuotas de importación de sustancias reguladas con arreglo al Reglamento (CE) n° 2037/2000 del Parlamento Europeo y del Consejo en el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2006 [notificada con el número C(2006) 1819]** ..... 26

<sup>(1)</sup> Texto pertinente a efectos del EEE

2006/374/CE:

- ★ **Decisión de la Comisión, de 22 de mayo de 2006, por la que se modifica la Decisión 2004/370/CE relativa a la autorización de varios métodos de clasificación de canales de cerdo en el Reino Unido** [notificada con el número C(2006) 1988] ..... 34

2006/375/CE:

- ★ **Decisión de la Comisión, de 23 de mayo de 2006, por la que se concede una excepción a determinadas disposiciones de la Directiva 2003/54/CE respecto al archipiélago de Madeira** [notificada con el número C(2006) 2008] ..... 35

## I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

**REGLAMENTO (CE) Nº 794/2006 DE LA COMISIÓN****de 29 de mayo de 2006****por el que se establecen valores globales de importación para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 3223/94 de la Comisión, de 21 de diciembre de 1994, por el que se establecen disposiciones de aplicación del régimen de importación de frutas y hortalizas <sup>(1)</sup>, y, en particular, el apartado 1 de su artículo 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) nº 3223/94 establece, en aplicación de los resultados de las negociaciones comerciales multilaterales de la Ronda Uruguay, los criterios para que la Comisión fije los valores a tanto alzado de importación de terceros países correspondientes a los productos y períodos que se precisan en su anexo.

- (2) En aplicación de los criterios antes indicados, los valores globales de importación deben fijarse en los niveles que figuran en el anexo del presente Reglamento.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

Los valores globales de importación a que se refiere el artículo 4 del Reglamento (CE) nº 3223/94 quedan fijados según se indica en el cuadro del anexo.

*Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor el 30 de mayo de 2006.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 29 de mayo de 2006.

*Por la Comisión*

J. L. DEMARTY

*Director General de Agricultura  
y Desarrollo Rural*

<sup>(1)</sup> DO L 337 de 24.12.1994, p. 66. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) nº 386/2005 (DO L 62 de 9.3.2005, p. 3).

## ANEXO

**del Reglamento de la Comisión, de 29 de mayo de 2006, por el que se establecen los valores globales de importación para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas**

(EUR/100 kg)

Código NC	Código país tercero <sup>(1)</sup>	Valor global de importación
0702 00 00	052	86,5
	204	37,0
	999	61,8
0707 00 05	052	114,7
	999	114,7
0709 90 70	052	98,4
	999	98,4
0805 10 20	204	34,0
	220	39,7
	388	80,8
	624	52,0
	999	51,6
0805 50 10	388	83,1
	528	54,5
	999	68,8
0808 10 80	388	88,1
	400	126,4
	404	100,2
	508	83,9
	512	85,2
	524	88,5
	528	89,8
	720	111,6
	804	109,0
	999	98,1
0809 20 95	052	227,5
	999	227,5

<sup>(1)</sup> Nomenclatura de países fijada por el Reglamento (CE) nº 750/2005 de la Comisión (DO L 126 de 19.5.2005, p. 12). El código «999» significa «otros orígenes».

**REGLAMENTO (CE) N° 795/2006 DE LA COMISIÓN****de 29 de mayo de 2006****que modifica el Reglamento (CE) n° 27/2006 en lo relativo a la cantidad cubierta por la licitación permanente para la exportación de trigo blando en poder del organismo de intervención alemán**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 1784/2003 del Consejo, de 29 de septiembre de 2003, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de los cereales <sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 6,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 27/2006 de la Comisión <sup>(2)</sup> abre una licitación permanente para la exportación de 1 500 000 toneladas de trigo blando en poder del organismo de intervención alemán.
- (2) Las adjudicaciones efectuadas desde la apertura de esta adjudicación han tenido como consecuencia el agotamiento casi total de las cantidades puestas a la disposición de los agentes económicos. Teniendo en cuenta la fuerte demanda observada durante las últimas semanas y la situación del mercado, conviene poner a la disposición nuevas cantidades y autorizar al organismo de intervención alemán a proceder a un aumento en 500 000 toneladas de la cantidad sacada a licitación para la exportación.
- (3) Procede modificar el Reglamento (CE) n° 27/2006 en consecuencia.

- (4) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de los cereales.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

El artículo 2 del Reglamento (CE) n° 27/2006 se sustituirá por el texto siguiente:

*«Artículo 2*

La licitación se referirá a una cantidad máxima de 2 000 000 toneladas de trigo blando que habrán de exportarse a terceros países, excepto Albania, la Antigua República Yugoslava de Macedonia, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Croacia, Liechtenstein, Rumanía, Serbia y Montenegro <sup>(\*)</sup> y Suiza.

<sup>(\*)</sup> Incluido Kosovo, tal y como se define en la Resolución n° 1244 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas de 10 junio de 1999.».

*Artículo 2*El presente Reglamento entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 29 de mayo de 2006.

*Por la Comisión*

Mariann FISCHER BOEL

*Miembro de la Comisión*

<sup>(1)</sup> DO L 270 de 21.10.2003, p. 78. Reglamento modificado por el Reglamento (CE) n° 1154/2005 de la Comisión (DO L 187 de 19.7.2005, p. 11).

<sup>(2)</sup> DO L 6 de 11.1.2006, p. 15. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) n° 505/2006 de la Comisión (DO L 92 de 30.3.2006, p. 4).

**REGLAMENTO (CE) Nº 796/2006 DE LA COMISIÓN****de 29 de mayo de 2006****por el que se suspende la compra de mantequilla al 90 % del precio de intervención y se abre la compra mediante licitación para el período que expira el 31 de agosto de 2006**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 1255/1999 del Consejo, de 17 de mayo de 1999, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de la leche y de los productos lácteos <sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 10,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) nº 343/2006 de la Comisión <sup>(2)</sup> abrió las compras de mantequilla al 90 % del precio de intervención entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2006 en algunos Estados miembros.
- (2) Según establece el artículo 6, apartado 1, párrafo segundo, del Reglamento (CE) nº 1255/1999, la Comisión puede suspender la compra de mantequilla al 90 % del precio de intervención cuando las cantidades ofertadas a la intervención durante el período comprendido entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2006 superen 50 000 toneladas.
- (3) Habida cuenta de que se ha superado ese umbral de 50 000 toneladas, procede suspender la compra de mantequilla al precio fijado y derogar el Reglamento (CE) nº 343/2006.
- (4) A fin de seguir sosteniendo el mercado de la mantequilla, debe autorizarse la compra de este producto mediante licitación permanente, de conformidad con el artículo 6, apartado 1, párrafo tercero, del Reglamento (CE) nº 1255/1999, en aquellos Estados miembros donde el precio de mercado de la mantequilla sea inferior al 92 % del precio de intervención.
- (5) El Reglamento (CE) nº 2771/1999 de la Comisión, de 16 de diciembre de 1999, por el que se establecen las disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) nº 1255/1999 del Consejo en lo que respecta a las medidas de intervención en el mercado de la mantequilla y la nata <sup>(3)</sup>, fija las normas que deben seguirse cuando la Comisión decida que la compra ha de efectuarse mediante licitación permanente.

- (6) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de la leche y de los productos lácteos.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 6, apartado 1, párrafo segundo, del Reglamento (CE) nº 1255/1999, queda suspendida en la Comunidad la compra de mantequilla al 90 % del precio de intervención abierta por el Reglamento (CE) nº 343/2006.

Se deroga el Reglamento (CE) nº 343/2006.

*Artículo 2*

1. Queda abierta entre el 30 de mayo y el 31 de agosto de 2006 la compra de mantequilla mediante licitación conforme a lo dispuesto en el artículo 6, apartado 1, párrafo tercero, del Reglamento (CE) nº 1255/1999 en los siguientes Estados miembros y en las condiciones fijadas en la sección 3 bis del Reglamento (CE) nº 2771/1999:

- Bélgica
- República Checa
- Alemania
- Estonia
- España
- Francia
- Irlanda
- Italia
- Letonia
- Luxemburgo
- Países Bajos
- Polonia
- Portugal
- Finlandia
- Suecia
- Reino Unido.

<sup>(1)</sup> DO L 160 de 26.6.1999, p. 48. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) nº 1913/2005 (DO L 307 de 25.11.2005, p. 2).

<sup>(2)</sup> DO L 55 de 25.2.2006, p. 17. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) nº 697/2006 (DO L 121 de 6.5.2006, p. 29).

<sup>(3)</sup> DO L 333 de 24.12.1999, p. 11. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) nº 2107/2005 (DO L 337 de 22.12.2005, p. 20).

2. La lista que figura en el apartado 1 podrá ser modificada por la Comisión en función de los precios de mercado que se registren durante dos semanas consecutivas a efectos de la aplicación del artículo 6, apartado 1, párrafos tercero y cuarto, del Reglamento (CE) nº 1255/1999.

*Artículo 3*

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

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 29 de mayo de 2006.

*Por la Comisión*  
Mariann FISCHER BOEL  
*Miembro de la Comisión*

---

**DIRECTIVA 2006/50/CE DE LA COMISIÓN****de 29 de mayo de 2006****por la que se modifican los anexos IVA y IVB de la Directiva 98/8/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la comercialización de biocidas****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

*Artículo 1*Vista la Directiva 98/8/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 1998, relativa a la comercialización de biocidas <sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 29,

Los anexos IVA y IVB de la Directiva 98/8/CE se sustituyen por el texto incluido en el anexo de la presente Directiva.

Considerando lo siguiente:

*Artículo 2*

(1) Los anexos IVA y IVB de la Directiva 98/8/CE establecen los requisitos de los expedientes que deben presentar los solicitantes, respectivamente, de la inclusión de una sustancia activa formada por microorganismos, incluidos virus y hongos, en el anexo I o IA de dicha Directiva, y de la autorización de un biocida a base de preparados de tales microorganismos, incluidos virus y hongos.

1. Los Estados miembros aplicarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 1 de enero de 2008. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones, así como una tabla de correspondencias entre las mismas y la presente Directiva.

(2) Es necesario adaptar los anexos IVA y IVB de la Directiva 98/8/CE al progreso técnico y a la evolución de la legislación relacionada, en especial la Directiva 91/414/CEE del Consejo, de 15 de julio de 1991, relativa a la comercialización de productos fitosanitarios <sup>(2)</sup>, y la Directiva 2001/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de marzo de 2001, sobre la liberación intencional en el medio ambiente de organismos modificados genéticamente <sup>(3)</sup>, a fin de mejorar la base para la realización de las evaluaciones del riesgo de los microorganismos y de los biocidas que los contengan. Por otra parte, ha habido avances científicos y técnicos en el ámbito de la microbiología y la biotecnología. Una estructura similar de los requisitos de datos en el ámbito de la Directiva 98/8/CE y de la Directiva 91/414/CEE hará más fácil la tarea de los solicitantes que presenten expedientes en ambos ámbitos jurídicos, así como la tarea de las autoridades de los Estados miembros que evalúen tales expedientes. Por tanto, es adecuado actualizar los requisitos de datos sobre los microorganismos, incluidos virus y hongos, recogidos actualmente en la Directiva 98/8/CE y ajustarlos en lo posible a los establecidos en el ámbito de la Directiva 91/414/CEE.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

(3) Las medidas previstas en la presente Directiva se ajustan al dictamen del Comité permanente de biocidas.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

*Artículo 3*La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.*Artículo 4*

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 29 de mayo de 2006.

*Por la Comisión*

Stavros DIMAS

*Miembro de la Comisión*

<sup>(1)</sup> DO L 123 de 24.4.1998, p. 1. Directiva modificada por el Reglamento (CE) n° 1882/2003 (DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

<sup>(2)</sup> DO L 230 de 19.8.1991, p. 1. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/39/CE de la Comisión (DO L 104 de 13.4.2006, p. 30).

<sup>(3)</sup> DO L 106 de 17.4.2001, p. 1. Directiva modificada en último lugar por el Reglamento (CE) n° 1830/2003 (DO L 268 de 18.10.2003, p. 24).



## ANEXO

## «ANEXO IVA

**DOCUMENTACIÓN SOBRE LAS SUSTANCIAS ACTIVAS****MICROORGANISMOS, INCLUIDOS VIRUS Y HONGOS**

1. A efectos del presente anexo, se entenderá que el término "microorganismos" incluye también virus y hongos. Los expedientes sobre microorganismos activos deberán tratar al menos todos los puntos mencionados en la lista de "Requisitos de la documentación". En relación con todos los microorganismos objeto de una solicitud de inclusión en el anexo I o IA, deberán aportarse todos los datos pertinentes de que se disponga y la información presente en la bibliografía. La información relativa a la identificación y caracterización de un microorganismo, incluido su modo de acción, es especialmente importante, debe consignarse en las secciones I a IV y constituye la base para evaluar su posible impacto sobre la salud humana y sobre el medio ambiente.
2. El artículo 8, apartado 5, se aplicará cuando no sea necesaria alguna información por la naturaleza del microorganismo.
3. Se preparará un expediente según se define en el artículo 11, apartado 1, respecto a la cepa del microorganismo, salvo que se presente información adecuada para demostrar que la especie tiene reconocida una homogeneidad suficiente en relación con todas las características, o que el solicitante aporte otros argumentos de acuerdo con el artículo 8, apartado 5.
4. En caso de que el microorganismo haya sido modificado genéticamente según el artículo 2, apartado 2, de la Directiva 2001/18/CE, se presentará asimismo una copia de la evaluación de los datos en relación con la evaluación del riesgo para el medio ambiente como establece el artículo 4, apartado 2, de dicha Directiva.
5. Si se sabe que la acción del biocida se debe total o parcialmente al efecto de una toxina/metabolito, o si se prevé la presencia importante de residuos de toxinas/metabolitos no relacionados con el efecto del microorganismo activo, se presentará un expediente sobre la toxina/metabolito de acuerdo con los requisitos del anexo IIA y, cuando se indique, con las partes correspondientes del anexo IIIA.

**Requisitos de la documentación**

## SECCIONES:

- I. Identificación del microorganismo
- II. Propiedades biológicas del microorganismo
- III. Otros datos sobre el microorganismo
- IV. Métodos analíticos
- V. Efectos sobre la salud humana
- VI. Residuos en el interior o en la superficie de los materiales tratados, alimentos y piensos
- VII. Destino y comportamiento en el medio ambiente
- VIII. Efectos en los organismos distintos de los organismos objetivo
- IX. Clasificación y etiquetado
- X. Resumen y evaluación de las secciones I a IX, con conclusiones sobre la evaluación del riesgo y recomendaciones

Los puntos anteriores deberán ir apoyados por los datos siguientes:

- I. IDENTIFICACIÓN DEL MICROORGANISMO
  - 1.1. Solicitante
  - 1.2. Fabricante
  - 1.3. Nombre y descripción de la especie, caracterización de la cepa
    - 1.3.1. Denominación común del microorganismo (incluidos nombres alternativos y obsoletos)
    - 1.3.2. Denominación taxonómica y cepa, indicándose si se trata de una variante de estirpe, una cepa mutante o un organismo modificado genéticamente (OMG); en el caso de virus, denominación taxonómica del agente, serotipo, cepa o mutante
    - 1.3.3. Número de referencia del cultivo y colección donde está depositado el cultivo
    - 1.3.4. Métodos, procedimientos y criterios utilizados para determinar la presencia e identidad del microorganismo (por ejemplo, morfología, bioquímica, serología, etc.)
  - 1.4. Especificación del material utilizado en la fabricación de productos formulados
    - 1.4.1. Contenido del microorganismo
    - 1.4.2. Identidad y contenido de impurezas, aditivos y microorganismos contaminantes
    - 1.4.3. Perfil analítico de los lotes
- II. PROPIEDADES BIOLÓGICAS DEL MICROORGANISMO
  - 2.1. Historia del microorganismo y de su utilización. Presencia natural y distribución geográfica
    - 2.1.1. Antecedentes
    - 2.1.2. Origen y presencia natural
  - 2.2. Información sobre el organismo u organismos objetivo
    - 2.2.1. Descripción del organismo u organismos objetivo
    - 2.2.2. Modo de acción
  - 2.3. Gama de especificidad de hospedadores y efectos en especies distintas de los organismos objetivo
  - 2.4. Fases del desarrollo/ciclo vital del microorganismo
  - 2.5. Infecciosidad, capacidad de dispersión y de colonización
  - 2.6. Relaciones con patógenos humanos, animales o vegetales conocidos
  - 2.7. Estabilidad genética y factores de la misma
  - 2.8. Información sobre la producción de metabolitos (especialmente toxinas)
  - 2.9. Antibióticos y otros agentes antimicrobianos
  - 2.10. Resistencia ante los factores ambientales
  - 2.11. Efectos sobre materiales, sustancias y productos
- III. OTROS DATOS SOBRE EL MICROORGANISMO
  - 3.1. Función
  - 3.2. Ámbito de uso previsto
  - 3.3. Tipos de productos y categorías de usuarios respecto a los que el microorganismo debería incluirse en el anexo I, IA o IB

- 3.4. Método de producción y control de calidad
- 3.5. Información sobre la aparición o posible aparición de resistencia en los organismos objetivo
- 3.6. Métodos para evitar la pérdida de virulencia del inóculo del microorganismo
- 3.7. Medidas y precauciones recomendadas para la manipulación, almacenamiento, transporte o en caso de incendio
- 3.8. Procedimientos de destrucción o descontaminación
- 3.9. Medidas en caso de accidente
- 3.10. Procedimientos de gestión de residuos
- 3.11. Plan de seguimiento aplicable al microorganismo activo, incluyendo su manipulación, almacenamiento, transporte y utilización

#### IV. MÉTODOS ANALÍTICOS

- 4.1. Métodos de análisis del microorganismo como se produzca finalmente
- 4.2. Métodos para detectar y cuantificar los residuos (viables e inviables)

#### V. EFECTOS SOBRE LA SALUD HUMANA

##### **ETAPA I**

- 5.1. Información básica
  - 5.1.1. Datos médicos
  - 5.1.2. Control médico del personal de las instalaciones de producción
  - 5.1.3. Observaciones sobre sensibilización/alergenicidad
  - 5.1.4. Observación directa; por ejemplo, casos clínicos
- 5.2. Estudios básicos
  - 5.2.1. Sensibilización
  - 5.2.2. Toxicidad, patogenicidad e infecciosidad agudas
    - 5.2.2.1. Toxicidad, patogenicidad e infecciosidad agudas por vía oral
    - 5.2.2.2. Toxicidad, patogenicidad e infecciosidad agudas por inhalación
    - 5.2.2.3. Administración única intraperitoneal o subcutánea
  - 5.2.3. Ensayo de genotoxicidad *in vitro*
  - 5.2.4. Estudio de cultivos celulares
  - 5.2.5. Información sobre la toxicidad y patogenicidad a corto plazo
    - 5.2.5.1. Efectos sobre la salud tras una exposición repetida por inhalación
  - 5.2.6. Tratamiento propuesto: medidas de primeros auxilios y tratamiento médico
  - 5.2.7. Cualquier tipo de patogenicidad e infecciosidad para el ser humano y otros mamíferos en condiciones de inmunosupresión

##### **FIN DE LA ETAPA I**

**ETAPA II**

- 5.3. Estudios específicos de toxicidad, patogenicidad e infecciosidad
- 5.4. Genotoxicidad: estudios *in vivo* con células somáticas
- 5.5. Genotoxicidad: estudios *in vivo* con células reproductoras

**FIN DE LA ETAPA II**

- 5.6. Resumen de la toxicidad, patogenicidad e infecciosidad en mamíferos y evaluación global
- VI. RESIDUOS EN EL INTERIOR O EN LA SUPERFICIE DE LOS MATERIALES TRATADOS, ALIMENTOS Y PIENSOS
  - 6.1. Persistencia y probabilidad de la multiplicación en la superficie o en el interior de materiales tratados, piensos o alimentos
    - 6.2. Otra información requerida
      - 6.2.1. Residuos inviábiles
      - 6.2.2. Residuos viables
  - 6.3. Resumen y evaluación de la presencia de residuos en el interior o en la superficie de los materiales tratados, alimentos y piensos
- VII. DESTINO Y COMPORTAMIENTO EN EL MEDIO AMBIENTE
  - 7.1. Persistencia y multiplicación
    - 7.1.1. Suelo
    - 7.1.2. Agua
    - 7.1.3. Aire
  - 7.2. Movilidad
  - 7.3. Resumen y evaluación del destino y del comportamiento en el medio ambiente
- VIII. EFECTOS EN LOS ORGANISMOS DISTINTOS DE LOS ORGANISMOS OBJETIVO
  - 8.1. Efectos en las aves
  - 8.2. Efectos en los organismos acuáticos
    - 8.2.1. Efectos en los peces
    - 8.2.2. Efectos en los invertebrados de agua dulce
    - 8.2.3. Efectos en el crecimiento de las algas
    - 8.2.4. Efectos en las plantas distintas de las algas
  - 8.3. Efectos en las abejas
  - 8.4. Efectos en los artrópodos distintos de las abejas
  - 8.5. Efectos en las lombrices de tierra
  - 8.6. Efectos en los microorganismos del suelo

- 8.7. Otros estudios
  - 8.7.1. Plantas terrestres
  - 8.7.2. Mamíferos
  - 8.7.3. Otras especies y procesos pertinentes
- 8.8. Resumen y evaluación de los efectos en los organismos distintos de los organismos objetivo.

IX. CLASIFICACIÓN Y ETIQUETADO

El expediente irá acompañado por una propuesta razonada para asignar una sustancia activa constituida por un microorganismo a uno de los grupos de riesgo especificados en el artículo 2 de la Directiva 2000/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000, sobre la protección de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición a agentes biológicos durante el trabajo <sup>(1)</sup>, junto con indicaciones sobre la necesidad de que los productos lleven la señal de peligro biológico especificada en el anexo II de dicha Directiva.

X. RESUMEN Y EVALUACIÓN DE LAS SECCIONES I A IX, INCLUYENDO CONCLUSIONES SOBRE LA EVALUACIÓN DEL RIESGO Y RECOMENDACIONES

—

<sup>(1)</sup> DO L 262 de 17.10.2000, p. 21.

## ANEXO IVB

**DOCUMENTACIÓN SOBRE LOS BIOCIDAS**

## MICROORGANISMOS, INCLUIDOS VIRUS Y HONGOS

1. A efectos del presente anexo, se entenderá que el término «microorganismos» incluye también virus y hongos. El presente anexo establece requisitos de datos para la autorización de un biocida a base de preparados de microorganismos. Deben presentarse todos los datos pertinentes disponibles así como la información bibliográfica, respecto a todos los biocidas a base de preparados de microorganismos que sean objeto de una solicitud. La información relativa a la identificación y caracterización de todos los componentes de un biocida es especialmente importante, debe consignarse en las secciones I a IV y constituye la base para evaluar su posible impacto sobre la salud humana y sobre el medio ambiente.
2. El artículo 8, apartado 5, se aplicará cuando no sea necesaria alguna información por la naturaleza del biocida.
3. La información podrá obtenerse a partir de datos existentes cuando se presente a la autoridad competente una justificación aceptable. En particular, para reducir los ensayos con animales siempre que sea posible se aplicarán las disposiciones de la Directiva 67/548/CEE y de la Directiva 1999/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de mayo de 1999, sobre la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros relativas a la clasificación, el envasado y el etiquetado de preparados peligrosos <sup>(1)</sup>.
4. En caso de realización de ensayos, deberá presentarse una descripción detallada (especificación) del material utilizado y sus impurezas, según se dispone en la sección II. En caso necesario, se exigirá la presentación de datos según se establece en los anexos IIB y IIIB en relación con todos los componentes químicos del biocida que sean pertinentes toxicológica o ecotoxicológicamente, en particular si los componentes son sustancias de posible riesgo como se definen en el artículo 2, apartado 1, letra e).
5. Cuando se trate de un nuevo preparado, podría aceptarse la extrapolación del anexo IVA, siempre que se evalúen todos los posibles efectos de los componentes, especialmente en lo relativo a la patogenicidad e infecciosidad.

**Requisitos de la documentación**

## SECCIONES:

- I. Identificación del biocida
- II. Propiedades físicas, químicas y técnicas del biocida
- III. Datos sobre la aplicación
- IV. Otros datos sobre el biocida
- V. Métodos analíticos
- VI. Datos sobre la eficacia
- VII. Efectos sobre la salud humana
- VIII. Residuos en el interior o en la superficie de los materiales tratados, alimentos y piensos
- IX. Destino y comportamiento en el medio ambiente
- X. Efectos en los organismos distintos de los organismos objetivo
- XI. Clasificación, envasado y etiquetado del biocida
- XII. Resumen y evaluación de las secciones I a XI, con conclusiones sobre la evaluación del riesgo y recomendaciones

Los puntos anteriores deberán ir apoyados por los datos siguientes:

<sup>(1)</sup> DO L 200 de 30.7.1999, p. 1. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/8/CE de la Comisión (DO L 19 de 24.1.2006, p. 12).

- I. IDENTIFICACIÓN DEL BIOCIDA
  - 1.1. Solicitante
  - 1.2. Fabricante del biocida y de los microorganismos
  - 1.3. Denominación comercial o denominación comercial propuesta, así como número de código de experimentación del biocida, dado por el fabricante
  - 1.4. Información cualitativa y cuantitativa detallada sobre la composición del biocida
  - 1.5. Estado físico y naturaleza del biocida
  - 1.6. Función
  
- II. PROPIEDADES FÍSICAS, QUÍMICAS Y TÉCNICAS DEL BIOCIDA
  - 2.1. Aspecto (color y olor)
  - 2.2. Estabilidad en el almacenamiento y plazo de conservación
    - 2.2.1. Efectos de la luz, temperatura y humedad sobre las características técnicas del biocida
    - 2.2.2. Otros factores que afectan a la estabilidad
  - 2.3. Explosividad y propiedades oxidantes
  - 2.4. Punto de destello y otros datos sobre la inflamabilidad o combustión espontánea
  - 2.5. Acidez, alcalinidad y valor de pH
  - 2.6. Viscosidad y tensión superficial
  - 2.7. Características técnicas del biocida
    - 2.7.1. Mojabilidad
    - 2.7.2. Formación de espuma persistente
    - 2.7.3. Suspensibilidad y estabilidad de la suspensión
    - 2.7.4. Prueba de tamiz seco y prueba de tamiz húmedo
    - 2.7.5. Granulometría (polvos espolvoreables y mojables, gránulos), contenido de polvos o finos (gránulos), resistencia al desgaste y friabilidad (gránulos)
    - 2.7.6. Emulsionabilidad, reemulsionabilidad y estabilidad de la emulsión
    - 2.7.7. Propiedades de flujo, vertido (enjuagado) y pulverización
  - 2.8. Compatibilidad física, química y biológica con otros productos, incluidos otros biocidas con los que vaya a autorizarse o registrarse su uso
    - 2.8.1. Compatibilidad física
    - 2.8.2. Compatibilidad química
    - 2.8.3. Compatibilidad biológica
  - 2.9. Resumen y evaluación de las propiedades físicas, químicas y técnicas del biocida
  
- III. DATOS SOBRE LA APLICACIÓN
  - 3.1. Ámbito de uso previsto
  - 3.2. Modo de acción
  - 3.3. Datos sobre el uso previsto

- 3.4. Tasa de aplicación
  - 3.5. Contenido del microorganismo en el material utilizado (por ejemplo, en el dispositivo de aplicación o en el cebo)
  - 3.6. Método de aplicación
  - 3.7. Número y distribución temporal de las aplicaciones y duración de la protección
  - 3.8. Plazos de espera necesarios u otras precauciones a fin de evitar que se produzcan efectos adversos para la salud humana y animal y para el medio ambiente
  - 3.9. Instrucciones de uso propuestas
  - 3.10. Categoría de usuarios
  - 3.11. Información sobre el posible desarrollo de resistencias
  - 3.12. Efectos sobre los materiales o productos tratados con el biocida
- IV. OTROS DATOS SOBRE EL BIOCIDA
- 4.1. Envasado y compatibilidad del biocida con los materiales propuestos de envasado
  - 4.2. Procedimientos de limpieza del equipo de aplicación
  - 4.3. Plazos para volver a acceder a las zonas tratadas, plazos de espera necesarios u otras precauciones para la protección de las personas, del ganado y del medio ambiente
  - 4.4. Métodos recomendados y precauciones en relación con la manipulación, el almacenamiento, el transporte o en caso de incendio
  - 4.5. Medidas en caso de accidente
  - 4.6. Procedimientos de destrucción o descontaminación del biocida y de sus envases
    - 4.6.1. Incineración controlada
    - 4.6.2. Otros
  - 4.7. Plan de seguimiento aplicable al microorganismo activo y a otros microorganismos contenidos en el biocida, incluyendo su manipulación, almacenamiento, transporte y utilización
- V. MÉTODOS ANALÍTICOS
- 5.1. Métodos para el análisis del biocida
  - 5.2. Métodos para detectar y cuantificar los residuos
- VI. DATOS SOBRE LA EFICACIA
- VII. EFECTOS SOBRE LA SALUD HUMANA
- 7.1. Estudios básicos de toxicidad aguda
    - 7.1.1. Toxicidad aguda oral
    - 7.1.2. Toxicidad aguda por inhalación
    - 7.1.3. Toxicidad aguda por vía cutánea
  - 7.2. Estudios complementarios de toxicidad aguda
    - 7.2.1. Irritación cutánea
    - 7.2.2. Irritación ocular
    - 7.2.3. Sensibilización cutánea



- 7.3. Datos sobre la exposición
  - 7.4. Datos toxicológicos disponibles relativos a las sustancias no activas
  - 7.5. Estudios complementarios sobre combinaciones de biocidas
  - 7.6. Resumen y evaluación de los efectos sobre la salud humana
- VIII. RESIDUOS EN EL INTERIOR O EN LA SUPERFICIE DE LOS MATERIALES TRATADOS, ALIMENTOS Y PIENSOS
- IX. DESTINO Y COMPORTAMIENTO EN EL MEDIO AMBIENTE
- X. EFECTOS EN LOS ORGANISMOS DISTINTOS DE LOS ORGANISMOS OBJETIVO
- 10.1. Efectos en las aves
  - 10.2. Efectos en los organismos acuáticos
  - 10.3. Efectos en las abejas
  - 10.4. Efectos en los artrópodos distintos de las abejas
  - 10.5. Efectos en las lombrices de tierra
  - 10.6. Efectos en los microorganismos del suelo
  - 10.7. Estudios complementarios sobre otras especies o estudios de etapas superiores, como estudios sobre organismos seleccionados distintos de los organismos objetivo
    - 10.7.1. Plantas terrestres
    - 10.7.2. Mamíferos
    - 10.7.3. Otras especies y procesos pertinentes
  - 10.8. Resumen y evaluación de los efectos en organismos distintos de los organismos objetivo
- XI. CLASIFICACIÓN, ENVASADO Y ETIQUETADO DEL BIOCIDA
- Como se establece en el artículo 20, deben presentarse propuestas con su justificación para la clasificación y el etiquetado del biocida de acuerdo con lo dispuesto en la Directiva 67/548/CEE y en la Directiva 1999/45/CE. La clasificación incluye la descripción de la categoría o categorías de peligro y frases sobre la naturaleza de los riesgos relativas a todas las propiedades peligrosas. A partir de la clasificación, debe formularse una propuesta de etiquetado con inclusión de los símbolos de peligro y las indicaciones de peligro, así como las frases sobre la naturaleza de los riesgos y las medidas de seguridad. La clasificación y el etiquetado tendrán en cuenta las sustancias químicas que contenga el biocida. En caso necesario, se presentarán a la autoridad competente de un Estado miembro muestras del envase propuesto.
- El expediente irá acompañado por una propuesta razonada para asignar el biocida a uno de los grupos de riesgo especificados en el artículo 2 de la Directiva 2000/54/CE, junto con indicaciones sobre la necesidad de que los productos lleven la señal de peligro biológico especificada en el anexo II de dicha Directiva.
- XII. RESUMEN Y EVALUACIÓN DE LAS SECCIONES I A XI, INCLUYENDO CONCLUSIONES SOBRE LA EVALUACIÓN DEL RIESGO Y RECOMENDACIONES»
-

## 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<sup>(1)</sup> 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<sup>(2)</sup>] salvo para los vehículos cuya masa máxima sobrepase los 2 500 kg, y la categoría N<sub>1</sub>, 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<sub>1</sub>, clase II, y un valor límite de 60 mg/km para las emisiones de partículas de los vehículos diésel de la categoría N<sub>1</sub>, 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») <sup>(3)</sup>. 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<sub>1</sub>, 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<sub>1</sub>, clase I, cuando hayan transcurrido 36 meses desde la entrada en vigor del Reglamento.

<sup>(1)</sup> DO L 350 de 28.12.1998, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO L 42 de 23.2.1970, p. 1.

<sup>(3)</sup> 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 <sup>(4)</sup>, 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 <sup>(5)</sup>, establece valores límite para las concentraciones de PM<sub>10</sub> en el aire ambiente (definiendo PM<sub>10</sub> 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 µg/m<sup>3</sup>, mientras que el valor límite diario para la protección de la salud humana es de 50 µg/m<sup>3</sup>, 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<sub>1</sub>, clase I) y los vehículos de transporte de personas (vehículos de la categoría M<sub>1</sub>) 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<sub>1</sub>, clase I, y M<sub>1</sub> 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* <sup>(6)</sup>, 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<sub>10</sub> son de un 10 a un 15 % más bajos de lo que se creía.

<sup>(4)</sup> DO L 163 de 29.6.1999, p. 41.

<sup>(5)</sup> DO L 296 de 21.11.1996, p. 55.

<sup>(6)</sup> 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<sub>1</sub>, clase I) y los vehículos de transporte de personas (vehículos de la categoría M<sub>1</sub>), 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:
- novedades científicas relativas a la protección del medio de trabajo o del medio ambiente;
  - 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<sup>(8)</sup>. 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<sup>(9)</sup>.
- (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

<sup>(8)</sup> *Health aspects of Air Pollution with Particulate Matter, Ozone and Nitrogen Dioxide*, informe de un grupo de trabajo de la OMS, 2003.

<sup>(9)</sup> *Meta-analysis of time-series studies and panel studies of Particulate matter (PM) and Ozone (O<sub>3</sub>)*, 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<sup>(10)</sup>. 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<sup>(11)</sup>. 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<sup>(10)</sup>.
- (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<sub>10</sub>, 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 Na-*

*tuurplanbureau*, 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<sub>10</sub> y PM<sub>2,5</sub>) por kilómetro cuadrado en los Países Bajos es solo la mitad que en Bélgica<sup>(11)</sup>.
- (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.

<sup>(10)</sup> Véase el informe TNO, p. 5.

<sup>(11)</sup> 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<sub>1</sub> y N<sub>1</sub>, 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<sub>2</sub>.
- (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<sub>1</sub> y N<sub>1</sub>, 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<sup>(12)</sup>. 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<sup>(12)</sup>.
- (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 <sup>(13)</sup>] 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.
- (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 alcanzarse 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.
- (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

#### 4. Contexto internacional

<sup>(13)</sup> Véase el informe TNO, p. 41.

de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones («Acuerdo revisado de 1958») <sup>(14)</sup>, la Comunidad Europea se adhirió al Reglamento n° 83 de la CEPE <sup>(15)</sup> 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 n° 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 n° 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 n° 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<sub>1</sub>, clase I) y a los vehículos de transporte de personas (vehículos de la categoría M<sub>1</sub>).

#### 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

<sup>(14)</sup> DO L 346 de 17.12.1997, p. 78.

<sup>(15)</sup> Reglamento n° 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.

## DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 11 de mayo de 2006

relativa a la asignación de cuotas de importación de sustancias reguladas con arreglo al Reglamento (CE) nº 2037/2000 del Parlamento Europeo y del Consejo en el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2006

[notificada con el número C(2006) 1819]

(Los textos en lengua alemana, eslovena, española, francesa, griega, húngara, inglesa, italiana, neerlandesa y polaca son los únicos auténticos)

(2006/373/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

operaciones previas a la expedición en los años 1996, 1997 y 1998.

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 2037/2000 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las sustancias que agotan la capa de ozono <sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 7,

Considerando lo siguiente:

(1) Los límites cuantitativos en relación con la puesta en el mercado de sustancias reguladas en la Comunidad se fijan en el artículo 4 y en el anexo III del Reglamento.

(2) El artículo 4, apartado 2, inciso i), letra d), prohíbe a todos los productores e importadores la puesta en el mercado o la utilización por cuenta propia de bromuro de metilo a partir del 31 de diciembre de 2004. Su artículo 4, apartado 4, inciso i), letra b), contempla una excepción a esta prohibición del uso de bromuro de metilo para satisfacer las solicitudes autorizadas para usos críticos por parte de los usuarios identificados como establece el artículo 3, apartado 2, inciso ii). La cantidad de bromuro de metilo autorizada para usos críticos en el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2006 se publicará en otra decisión de la Comisión separada.

(3) El artículo 4, apartado 2), inciso iii), contempla una excepción al artículo 4, apartado 2, inciso i), letra d), si el bromuro de metilo se importa o produce para usos de cuarentena o de operaciones previas a la expedición. La cantidad de bromuro de metilo que puede importarse o producirse para esos usos en 2006 no debe superar la media del nivel calculado de bromuro de metilo que un productor o importador hubiera puesto en el mercado o utilizado por cuenta propia para usos de cuarentena y de

(4) El artículo 4, apartado 4, inciso i), contempla una excepción al artículo 4, apartado 2, si el bromuro de metilo se importa para su destrucción o para su uso como materia prima.

(5) El artículo 4, apartado 3, inciso i), letra e), fija el nivel calculado total de hidroclorofluorocarburos que los productores e importadores pueden poner en el mercado o utilizar por cuenta propia en el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2006.

(6) La Comisión publicó un anuncio a los importadores de la Comunidad Europea de sustancias reguladas que agotan la capa de ozono <sup>(2)</sup> y, en respuesta, recibió declaraciones de importaciones previstas para 2006.

(7) La asignación de las cuotas de hidroclorofluorocarburos a los productores e importadores se ajusta a lo dispuesto en la Decisión 2005/103/CE de la Comisión, de 5 de febrero de 2005, por la que se fija un mecanismo para asignar cuotas a los productores e importadores de hidroclorofluorocarburos para los años 2003 a 2009 en virtud del Reglamento (CE) nº 2037/2000 <sup>(3)</sup>.

(8) Al efecto de velar por que los operadores y empresas aprovechen a su debido tiempo los contingentes de importación asignados de forma que quede garantizada la necesaria continuidad de las operaciones, conviene que la presente Decisión se aplique a partir del 1 de enero de 2006.

(9) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité establecido en el artículo 18, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 2037/2000.

<sup>(1)</sup> DO L 244 de 29.9.2000, p. 1. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) nº 2077/2004 de la Comisión (DO L 359 de 4.12.2004, p. 28).

<sup>(2)</sup> DO C 168 de 8.7.2005, p. 33.

<sup>(3)</sup> DO L 33 de 5.2.2005, p. 65.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### Artículo 1

1. La cantidad de sustancias reguladas del grupo I (clorofluorocarburos 11, 12, 113, 114 y 115) y del grupo II (otros clorofluorocarburos totalmente halogenados) sometidas al Reglamento (CE) n° 2037/2000 que puede despacharse a libre práctica en la Comunidad en 2006 a partir de fuentes exteriores a la Comunidad será de 6 140 000 kilogramos ponderados según el potencial de agotamiento del ozono (PAO).

2. La cantidad de sustancias reguladas del grupo III (halones) sometidas al Reglamento (CE) n° 2037/2000 que puede despacharse a libre práctica en la Comunidad en 2006 a partir de fuentes exteriores a la Comunidad será de 9 211 000 kilogramos ponderados según el PAO.

3. La cantidad de sustancias reguladas del grupo IV (tetracloruro de carbono) sometidas al Reglamento (CE) n° 2037/2000 que puede despacharse a libre práctica en la Comunidad en 2006 a partir de fuentes exteriores a la Comunidad será de 12 099 230 kilogramos ponderados según el PAO.

4. La cantidad de sustancias reguladas del grupo V (1,1,1-tricloroetano) sometidas al Reglamento (CE) n° 2037/2000 que puede despacharse a libre práctica en la Comunidad en 2006 a partir de fuentes exteriores a la Comunidad será de 400 060 kilogramos ponderados según el PAO.

5. La cantidad de sustancias reguladas del grupo VI (bromuro de metilo) sometidas al Reglamento (CE) n° 2037/2000 que puede despacharse a libre práctica en la Comunidad en 2006 a partir de fuentes exteriores a la Comunidad para usos de cuarentena y operaciones previas a la expedición será de 502 606 kilogramos ponderados según el PAO.

6. La cantidad de sustancias reguladas del grupo VI (bromuro de metilo) sometidas al Reglamento (CE) n° 2037/2000 que puede despacharse a libre práctica en la Comunidad en 2006 a partir de fuentes exteriores a la Comunidad para su uso como materia prima y para su destrucción será de 1 503 720 kilogramos ponderados según el PAO.

7. La cantidad de sustancias reguladas del grupo VIII (hidroclorofluorocarburos) sometidas al Reglamento (CE) n° 2037/2000 que puede despacharse a libre práctica en la Comunidad en 2006 a partir de fuentes exteriores a la Comunidad será de 3 078 519,812 kilogramos ponderados según el PAO.

8. La cantidad de sustancias reguladas del grupo IX (bromoclorometano) sometidas al Reglamento (CE) n° 2037/2000 que puede despacharse a libre práctica en la Comunidad en 2006 a partir de fuentes exteriores a la Comunidad será de 162 612 kilogramos ponderados según el PAO.

#### Artículo 2

1. La asignación de cuotas de importación de clorofluorocarburos 11, 12, 113, 114 y 115 y de otros clorofluorocarburos totalmente halogenados durante el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2006 corresponderá a los fines indicados y a las empresas que figuran en el anexo I de la presente Decisión.

2. La asignación de cuotas de importación de halones durante el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2006 corresponderá a los fines indicados y a las empresas que figuran en el anexo II de la presente Decisión.

3. La asignación de cuotas de importación de tetracloruro de carbono durante el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2006 corresponderá a los fines indicados y a las empresas que figuran en el anexo III de la presente Decisión.

4. La asignación de cuotas de importación de 1,1,1-tricloroetano durante el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2006 corresponderá a los fines indicados y a las empresas que figuran en el anexo IV de la presente Decisión.

5. La asignación de cuotas de importación de bromuro de metilo durante el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2006 corresponderá a los fines indicados y a las empresas que figuran en el anexo V de la presente Decisión.

6. La asignación de cuotas de importación de hidroclorofluorocarburos durante el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2006 corresponderá a los fines indicados y a las empresas que figuran en el anexo VI de la presente Decisión.

7. La asignación de cuotas de importación de bromoclorometano durante el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2006 corresponderá a los fines indicados y a las empresas que figuran en el anexo VII de la presente Decisión.

8. Las cuotas de importación de clorofluorocarburos 11, 12, 113, 114 y 115, otros clorofluorocarburos totalmente halogenados, halones, tetracloruro de carbono, 1,1,1-tricloroetano, bromuro de metilo, hidrobromofluorocarburos, hidroclorofluorocarburos y bromoclorometano durante el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2006 se ajustarán a lo dispuesto en el anexo VIII de la presente Decisión.

#### Artículo 3

La presente Decisión será aplicable a partir del 1 de enero de 2006 y expirará el 31 de diciembre de 2006.

## Artículo 4

Los destinatarios de la presente Decisión serán las empresas siguientes:

Agropest S.A. 91-765 Łódź, PL-Górnica 12/14	Albemarle Chemicals Étang de la Gaffette Boulevard Maritime, BP 28 F-13521 Port-de-Bouc
Albemarle Chemicals Parc Scientifique Einstein Rue du Bosquet 9 B-1348 Louvain-la-Neuve	Alcobre S.A. C/Luis I, Nave 6-B Polígono Industrial Vallecas E-28031 Madrid
Άλφα Γεωργικά Εφόδια ΑΕ Οδός Εθνικής Αντιστάσεως 73, GR-152 31 Χαλάνδρι, Αθήνα	Arkema S.A. Cours Michelet — La Défense 10 F-92091 Paris La Défense
Asahi Glass Europe B.V. World Trade Center Strawinskylaan 1525 NL-1077 XX Amsterdam Nederland	Avantec S.A. Bld Henri Cahn, BP 27 F-94363 Bry-sur-Marne Cedex
BaySystems Iberia C/ Pau Clarís 196 E-08037 Barcelona	Bromotirrena Via Torino, 4 I-04022 Fondi (LT)
Calorie S.A. 503 Rue Hélène Boucher Z.I. Buc — BP 33 F-78534 Buc Cedex	Caraibes Froid SARL BP 6033 Ste Thérèse, Route du Lamentin F-97219 Fort-de-France, Martinique
Cleanaway Ltd Airborne Close, Leigh-on-Sea Essex SS9 4EL United Kingdom	Dow Deutschland Buetzflethersand D-21683 Stade
DuPont de Nemours (Nederland) B.V. Baanhoekweg 22 3313 LA Dordrecht Nederland	Dyneon GmbH D-84504 Burgkirchen
Empor d.o.o. Leskoškova 9a SI-1000 Ljubljana, Slovenia	Etis d.o.o. Trzaska 333 SI-1000 Ljubljana, Slovenia
Eurobrom B. V. Postbus 158 2280 AD Rijswijk Nederland	Fenner-Dunlop b.v. Oliemolenstraat 2 Drachten Nederland
Fujifilm Electronic Materials Europe Keetberglaan 1A Haven 1061 B-2070 Zwijndrecht	G.A.L Cycle-Air Ltd Οδός Σινώπης 3, Στρόβολος PO Box 28385, Λευκωσία Κύπρος
Galco S.A. Avenue Carton de Wiart 79 B-1090 Brussels	Galex S.A. BP 128 F-13321 Marseille Cedex 16
Great Lakes Chemical (Europe) Ltd Halebank, Widnes Cheshire WA8 8NS United Kingdom	Harp International Ltd Gellihirion Industrial Estate Rhondda Cynon Taff Pontypridd CF37 5SX United Kingdom

Honeywell Fluorine Products Europe B.V. Kempweg 90 Postbus 264 6000 AG Weert Nederland	Ineos Fluor Ltd PO Box 13, The Heath Runcorn, Cheshire WA7 4QF United Kingdom
Laboratorios Miret SA (LAMIRSA) Geminis 4, Pol. Ind. Can Parellada E-08228 Les Fonts de Terrassa, Barcelona	Matero PO Box 51744 3508 Λεμεσός Κύπρος
Mebrom NV Assenedestraat 4 B-9940 Rieme Ertvelde	Βιομηχανία Φωσφορικών Λιπασμάτων Α.Ε. Εργοστάσιο Θεσσαλονίκης, Ταχ. Θυρίδα 10183 GR-54110 Θεσσαλονίκη
Poz Pliszka (PL) 45, Szczecińska St., PL-80-392 Gdańsk, Poland	P.U.P.H. SOLFUM Sp. z o.o ul. Wojska Polskiego 83 PL-91-755 Łódź
Refrigerant Products Ltd N9 Central Park Estate Westinghouse Road Trafford Park Manchester M17 1PG United Kingdom	Rhodia Organique Fine Ltd PO Box 46 St Andrews Road, Avonmouth Bristol BS11 9YF United Kingdom
Sigma Aldrich Logistik GmbH Kappelweg 1 D-91625 Schnellendorf	Sigma Aldrich Chimie SARL 80, rue de Luzais L'isle d'Abeau Chesnes, F-38297 St Quentin Fallavier
Sigma Aldrich Company Ltd The Old Brickyard New Road Gillingham SP8 4XT United Kingdom	SJB Chemical Products B.V. Wellerondom 11 3230 AG Brielle Nederland
Solquimia Iberia, S.L. C/Duque de Alba N° 3, 1º, E-28012 Madrid	Solvay Organics GmbH Hans-Böckler-Allee 20 D-30173 Hannover
Solvay Solexis SpA Viale Lombardia 20 I-20021 Bollate (MI)	Syngenta Crop Protection Surrey Research Park 30 Priestly Road, Guildford Surrey GU2 7YH United Kingdom
Synthesia Española s.a Conde Borrell, 62 E-08015 Barcelona	Tazzetti Fluids S.r.l. Ms Micaela Brero Corso Europa n. 600/a Volpiano (TO)
Unitor ASA Willembarendzstraat, 50 3165 AB Rotterdam/ Albrandswaard Nederland	Wigmors ul. Irykowa 5 51-117 Wrocław Poland
Zephyr Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. 6000 Kecskemét Tatár sor 18. Hungary	

Hecho en Bruselas, el 11 de mayo de 2006.

Por la Comisión  
Stavros DIMAS  
Miembro de la Comisión

## ANEXO I

## GRUPOS I y II

Cuotas de importación de clorofluorocarburos 11, 12, 113, 114 y 115 y de otros clorofluorocarburos totalmente halogenados que se asignan a los importadores de acuerdo con el Reglamento (CE) nº 2037/2000 para su uso como materia prima y para su destrucción en el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2006.

**Empresas**

Cleanaway Ltd (UK)  
Honeywell Fluorine Products Europe (NL)  
Solvay Organics GmbH (DE)  
Solvay Solexis SpA (IT)  
Syngenta Crop Protection (UK)  
Tazzetti Fluids S.r.l. (IT)  
Unitor ASA (NL)

## ANEXO II

## GRUPO III

Cuotas de importación de halones que se asignan a los importadores de acuerdo con el Reglamento (CE) nº 2037/2000 para usos críticos y para su destrucción en el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2006.

**Empresas**

Cleanaway Ltd (UK)  
Poz Pliszka (PL)  
Unitor SAS (NL)

## ANEXO III

## GRUPO IV

Cuotas de importación de tetracloruro de carbono que se asignan a los importadores de acuerdo con el Reglamento (CE) n° 2037/2000 para su uso como materia prima y para su destrucción en el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2006.

**Empresas**

Dow Deutschland (DE)

Fenner-Dunlop b.v. (NL)

Phosphoric Fertilisers Industry (EL)

## ANEXO IV

## GRUPO V

Cuotas de importación de 1,1,1-tricloroetano que se asignan a los importadores de acuerdo con el Reglamento (CE) n° 2037/2000 para su uso como materia prima y para su destrucción en el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2006.

**Empresas**

Fujifilm Electronic Materials Europe (BE)

Arkema SA (FR)



## ANEXO V

## GRUPO VI

Cuotas de importación de bromuro de metilo que se asignan a los importadores de acuerdo con el Reglamento (CE) nº 2037/2000 para cuarentena y operaciones previas a la expedición, para su uso como materia prima y para su destrucción en el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2006.

**Empresas**

Agropest (PL)  
Albemarle Chemicals (FR)  
Albemarle Europe (BE)  
Alfa Agricultural Supplies (EL)  
Bromotirrena (IT)  
Cleanaway Ltd (UK)  
Eurobrom B.V. (NL)  
Great Lakes Chemicals (UK)  
Mebrom N.V. (BE)  
PUPH Solfum (PL)  
Sigma Aldrich Logistik (DE)  
Zephyr Kereskedelmi (HU)

## ANEXO VI

## GRUPO VIII

Cuotas de importación de hidroclorofluorocarburos que se asignan a productores y a importadores de acuerdo con el Reglamento (CE) n° 2037/2000 y con la Decisión 2005/103 de la Comisión para su uso como materia prima, agentes de transformación, para su regeneración, para su destrucción y otros usos autorizados con arreglo al artículo 5 del Reglamento (CE) n° 2037/2000 en el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2006.

**Productores**

Arkema SA (FR)  
DuPont de Nemours (NL)  
Honeywell Fluorine Products (NL)  
Ineos Fluor Ltd (UK)  
Rhodia Organique (UK)  
Solvay Organics GmbH (DE)  
Solvay Solexis SpA (IT)

**Importadores**

Alcobre (ES)	HARP International (UK)
Asahi Glass (NL)	Matero (CY)
Avantec S.A. (FR)	Mebrom (BE)
BaySystems Iberia (ES)	Refrigerant Products (UK)
Calorie S.A. (FR)	Sigma Aldrich Chimie (FR)
Caraïbes Froid SARL (FR)	Sigma Aldrich Company (UK)
Dyneon (DE)	SJB Chemical Products (NL)
Etis d.o.o. (SI)	Solquimia Iberia, SL (ES)
Empor d.o.o. (SI)	Synthesia Española (ES)
Galco S.A. (BE)	Unitor ASA (NL)
Galex S.A. (FR)	Tazzetti Fluids S.r.l (IT)
G.AL. Cycle Air Ltd (CY)	Wigmors (PL)

## ANEXO VII

## GRUPO IX

Cuotas de importación de bromoclorometano que se asignan a los importadores de acuerdo con el Reglamento (CE) nº 2037/2000 para su uso como materia prima en el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2006.

**Empresas**

Albemarle Europe (BE)

Eurobrom B.V. (NL)

Laboratorios Miret S.A. (LAMIRSA) (ES)

Sigma Aldrich Logistik (DE)

## ANEXO VIII

(El presente anexo no se publica porque contiene información comercial confidencial).

---

**DECISIÓN DE LA COMISIÓN****de 22 de mayo de 2006****por la que se modifica la Decisión 2004/370/CE relativa a la autorización de varios métodos de clasificación de canales de cerdo en el Reino Unido***[notificada con el número C(2006) 1988]***(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)**

(2006/374/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) n° 3220/84 del Consejo, de 13 de noviembre de 1984, por el que se determina el modelo comunitario de clasificación de las canales de cerdo <sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 5, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) En el artículo 2, apartados 1 y 2 del Reglamento (CEE) n° 2967/85 de la Comisión, de 24 de octubre de 1985, por el que se establecen las modalidades de aplicación del modelo comunitario de clasificación de las canales de cerdo <sup>(2)</sup>, se establece un método para calcular el peso de la canal oreada a partir del peso en caliente.
- (2) De acuerdo con el artículo 2, apartado 3, del Reglamento (CEE) n° 2967/85 y no obstante lo dispuesto en sus apartados 1 y 2, mediante la Decisión 2004/370/CE de la Comisión <sup>(3)</sup> se autorizó al Reino Unido para calcular el peso de la canal oreada mediante referencia al baremo predeterminado de reducciones del peso en valor absoluto.
- (3) Debido a adaptaciones técnicas, el Reino Unido solicitó a la Comisión que retirase la citada excepción y así poder aplicar el método de cálculo del peso de la canal oreada previsto en el artículo 2, apartados 1 y 2, del Reglamento (CEE) n° 2967/85.

(4) Por lo tanto, procede modificar en consecuencia la Decisión 2004/370/CE.

(5) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité de gestión de la carne de porcino.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

La Decisión 2004/370/CE queda modificada como sigue:

- 1) Se suprime el artículo 5.
- 2) Se suprime el anexo III.

*Artículo 2*

El destinatario de la presente Decisión será el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

Hecho en Bruselas, el 22 de mayo de 2006.

*Por la Comisión*

Mariann FISCHER BOEL

*Miembro de la Comisión*

<sup>(1)</sup> DO L 301 de 20.11.1984, p. 1. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) n° 3513/93 (DO L 320 de 22.12.1993, p. 5).

<sup>(2)</sup> DO L 285 de 25.10.1985, p. 39. Reglamento modificado por el Reglamento (CE) n° 3127/94 (DO L 330 de 21.12.1994, p. 43).

<sup>(3)</sup> DO L 116 de 22.4.2004, p. 32. Decisión modificada por la Decisión 2006/99/CE (DO L 46 de 16.2.2006, p. 34).

## DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 23 de mayo de 2006

por la que se concede una excepción a determinadas disposiciones de la Directiva 2003/54/CE respecto al archipiélago de Madeira

[notificada con el número C(2006) 2008]

(El texto en lengua portuguesa es el único auténtico)

(2006/375/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista la Directiva 2003/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2003, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad y por la que se deroga la Directiva 96/92/CE<sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 26, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

(1) El artículo 26, apartado 1, de la Directiva 2003/54/CE dispone que los Estados miembros que, tras la entrada en vigor de la Directiva, puedan demostrar que la explotación de sus pequeñas redes aisladas plantea problemas importantes podrán solicitar excepciones a las disposiciones pertinentes de los capítulos IV, V, VI y VII, así como del capítulo III, en el caso de las microrredes aisladas, en lo que respecta a la renovación, el incremento y la expansión de las capacidades existentes, que les podrán ser concedidas por la Comisión.

(2) Portugal presentó a la Comisión, el 18 de agosto de 2005, una solicitud de excepción por un período de tiempo indefinido a las disposiciones de los capítulos III, IV, V, VI y VII de conformidad con el artículo 26, apartado 1, de la Directiva 2003/54/CE respecto al archipiélago de Madeira.

(3) El archipiélago de Madeira se ajusta a la definición de «microrred aislada» del artículo 2, apartado 27, de la Directiva 2003/54/CE.

(4) Las características peculiares del archipiélago de Madeira (gran lejanía, insularidad, reducida superficie, relieve y clima adverso), se han reconocido en el artículo 299, apartado 2, del Tratado CE.

(5) Los documentos adjuntos en anexo a la solicitud portuguesa presentan suficientes pruebas de que el objetivo de un mercado eléctrico competitivo es imposible o poco práctico de conseguir por los bajos niveles de producción y por el hecho de que las islas afectadas del archipiélago están también aisladas entre sí. En una red muy pequeña como ésta, a menudo no es posible tener más de una instalación de generación por isla, por lo que resulta muy poco práctica la presencia de productores de energía en régimen de competencia. El tamaño del mercado es improbable que estimule la solicitud de licencias o las licitaciones por parte de los competidores; en estas circunstancias prevalecen las consideraciones relativas a la seguridad y a la calidad del suministro. Como no existe una red de transporte de alta tensión ni tampoco competencia en la producción no se justifican los requisitos de la Directiva respecto a la separación de las redes de distribución. Lo mismo puede decirse del acceso de terceros a la red.

(6) Tras haber estudiado si está justificada la solicitud de Portugal, la Comisión admite que la excepción y las condiciones de su aplicación no obstaculizarán el cumplimiento de los objetivos de la Directiva.

(7) Sin embargo, habrá que tener en cuenta los posibles progresos tecnológicos a medio y largo plazo que puedan dar lugar a cambios sustanciales.

(8) La Comisión ha consultado a todos los Estados miembros con arreglo a lo dispuesto en el artículo 26, apartado 1, de la Directiva 2003/54/CE.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

## Artículo 1

Se concede a la República de Portugal respecto a las islas del archipiélago de Madeira una excepción a las disposiciones pertinentes de los capítulos IV, V, VI y VII, así como del capítulo III, en lo que respecta a la renovación, el incremento y la expansión de las capacidades existentes.

<sup>(1)</sup> DO L 176 de 15.7.2003, p. 37.

*Artículo 2*

Las autoridades nacionales portuguesas seguirán la evolución del sector eléctrico de Madeira e informarán a la Comisión de cualquier cambio sustancial que pueda exigir la revisión de la excepción concedida. Deberá presentarse un informe general con una periodicidad de cuatro años, a partir de una fecha anterior al 31 de diciembre de 2010.

*Artículo 3*

Esta excepción tendrá validez durante un período de tiempo indefinido. La Comisión la podrá revisar de producirse cambios sustanciales en el sector eléctrico de Madeira.

*Artículo 4*

El destinatario de la presente Decisión es la República de Portugal.

Hecho en Bruselas, el 23 de mayo de 2006.

*Por la Comisión*  
Andris PIEBALGS  
*Miembro de la Comisión*

---