I

(Comunicaciones)

CONSEJO

POSICIÓN COMÚN (CE) Nº 63/2003

aprobada por el Consejo el 9 de octubre de 2003

con vistas a la adopción de la Directiva 2003/. . ./CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de . . ., por la que se modifican las Directivas 70/156/CEE y 80/1268/CEE del Consejo en lo relativo a las mediciones de emisiones de dióxido de carbono y consumo de combustibles de los vehículos de la categoría N_1

(2003/C 305 E/01)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión [1],

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo [2],

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado [3],

Considerando lo siguiente:

(1) La Directiva 80/1268/CEE del Consejo, de 16 de diciembre de 1980, relativa a las emisiones de dióxido de carbono y al consumo de combustible de los vehículos de motor [4] es una de las directivas específicas previstas de conformidad con el procedimiento de homologación establecido por la Directiva 70/156/CEE del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques [5].

(2) La Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo sobre políticas y medidas de la UE para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero: hacia un programa europeo sobre el cambio climático (PECC) propone una estrategia de aplicación para reducir la emisión de gases de efecto invernadero, incluidas medidas para el sector de los transportes. El Libro Verde «Hacia una estrategia europea de seguridad del abastecimiento energético» formula asimismo un llamamiento para reducir el consumo de combustible de los vehículos de motor.

(3) Con arreglo a la estrategia comunitaria para reducir las emisiones de dióxido de carbono (CO_2) de los automóviles, tal como se describe en la Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo «Estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO_2 producidas por los automóviles y potenciar el ahorro de energía» se ha venido utilizando como instrumento básico el método de medición armonizado, establecido en la Directiva 80/1268/CEE. Con el objetivo de permitir la adopción de medidas posteriores destinadas a reducir el consumo de combustible y las emisiones de CO_2 en el sector de los vehículos industriales ligeros, es necesario extender el ámbito de aplicación de dicha Directiva para incluir asimismo los vehículos de la categoría N_1.

(4) Como se indica en la Decisión nº 1753/2000/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 2000, por la que se establece un plan de seguimiento de la media de las emisiones específicas de CO_2 de los turismos nuevos [6], la Comisión ha elaborado un estudio para investigar las posibilidades y los efectos de un método armonizado de medición de las emisiones de CO_2 originadas específicamente por vehículos de la categoría N_1. A este respecto, se considera técnicamente aceptable y ofrece la mayor eficacia en relación con los costes la aplicación del control de emisiones existente de la Directiva 70/220/CEE del Consejo, de 20 de marzo de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de medidas que deben adoptarse contra la contaminación del aire causada por los gases procedentes de los motores de explosión con los que están equipados los vehículos de motor [7], también para la medición del consumo de combustible y de las emisiones de CO_2 para esta categoría de vehículos.

---

[1] DO C 51 E de 26.2.2002, p. 317.

[2] DO C 125 de 27.5.2002, p. 6.

[3] Dictamen del Parlamento Europeo de 24 de septiembre de 2002 (DO C 273 E de 14.11.2003, p. 74), Posición Común del Consejo de 9 de octubre de 2003 y Decisión del Parlamento Europeo de . . . (no publicada aún en el Diario Oficial).

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

[5] DO L 42 de 23.2.1970, p. 1. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 2001/116/CE de la Comisión (DO L 18 de 21.1.2002, p. 1).

[6] DO L 202 de 10.8.2000, p. 1.

[7] DO L 76 de 6.4.1970, p. 1. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 2002/80/CE de la Comisión (DO L 291 de 28.10.2002, p. 20).

(5) Muchos fabricantes con un volumen de producción reducido adquieren a proveedores los motores, homologados respecto a sus emisiones de conformidad con la Directiva 88/77/CEE del Consejo, de 3 de diciembre de 1987, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de motores de encendido por compresión destinados a la propulsión de vehículos, y contra la emisión de gases contaminantes procedentes de motores de encendido por chispa alimentados con gas natural o gas licuado del petróleo destinados a la propulsión de vehículos ([1]). Un considerable número de dichos fabricantes no dispone de la infraestructura ni de los conocimientos técnicos necesarios para llevar a cabo los ensayos de emisiones de gases de escape o CO_2. Por lo tanto, es necesario conceder una exención para los fabricantes con un volumen de producción reducido, dado que los costes adicionales que tendrían que afrontar a fin de ajustarse a la presente Directiva serían desproporcionadamente elevados.

(6) Tales medidas afectan igualmente a los anexos de la Directiva 70/156/CEE.

(7) Procede, pues, modificar en consecuencia las Directivas 70/156/CEE y 80/1268/CEE.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

([1]) DO L 36 de 9.2.1988, p. 33. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 2001/27/CE de la Comisión (DO L 107 de 18.4.2001, p. 10).

Artículo 1

La Directiva 70/156/CEE se modifica como sigue:

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

Asunto	Número de Directiva	Referencia del Diario Oficial	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
«39 Emisiones de CO_2/Consumo de combustible	80/1268/EEC	DO L 375 de 31.12.1980, p. 36	X			X»						

b) En el certificado de conformidad CE para vehículos completos o completados de las categorías N_1, N_2 y N_3 que figura en la página 2 de la parte I del anexo IX, se añade el punto siguiente:

«46.2. (N_1 únicamente): emisiones de CO_2/consumo de combustible ([1])

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

	Emisiones de CO_2	Consumo de combustible
Ciclo urbano:	. . . g/km	. . . l/100 km o m^3/100 km para los combustibles gaseosos ([1])
En carretera:	. . . g/km	. . . l/100 km o m^3/100 km para los combustibles gaseosos ([1])
Mixto:	. . . g/km	. . . l/100 km o m^3/100 km para los combustibles gaseosos ([1])

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

Artículo 2

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

Artículo 3

A más tardar el . . . (*), la Comisión:

a) presentará un estudio de las posibilidades de obtener datos representativos de las emisiones de CO_2 y del consumo de combustible de los vehículos completados carrozados por etapas y de los vehículos cuyas emisiones se midan de conformidad con la Directiva 88/77/CEE, con objeto de tener en cuenta los aspectos de dichas mediciones referentes a la relación entre el coste y la eficacia;

b) presentará una evaluación del concepto de familia de vehículos introducido en la presente Directiva;

c) en su caso, presentará al Comité establecido por el artículo 13 de la Directiva 70/156/CEE, proyectos de medidas relativas a la adaptación de la presente Directiva al progreso técnico.

Artículo 4

Cuando un vehículo producido por un carrocero especializado se ajuste a los criterios de una de las familias de vehículos del fabricante del vehículo de base, el carrocero podrá utilizar los datos sobre la eficiencia energética y la producción de CO_2 facilitados por dicho fabricante.

Artículo 5

1. Con efectos a partir del . . . (**) y respecto de los vehículos de la categoría N_1, los Estados miembros no podrán, por motivos relacionados con las emisiones de CO_2 o con el consumo de combustible:

a) denegar a un tipo de vehículo de motor la concesión de la homologación CE o la homologación nacional;

b) prohibir la matriculación, la venta o la puesta en circulación de los vehículos, con arreglo al artículo 7 de la Directiva 70/156/CEE;

si los valores de las emisiones de CO_2 y el consumo de combustible han sido obtenidos de conformidad con los requisitos de la Directiva 80/1268/CEE, modificada por la presente Directiva.

2. Con efectos a partir del 1 de enero de 2005 respecto de los vehículos de la categoría N_1, clase I, y a partir del 1 de enero de 2007 respecto de los vehículos de la categoría N_1, clases II y III, los Estados miembros:

a) dejarán de conceder la homologación CE con arreglo al apartado 1 del artículo 4 de la Directiva 70/156/CEE; y

b) denegarán la homologación nacional, salvo cuando se invoque lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 8 de la Directiva 70/156/CEE;

si los valores de las emisiones de CO_2 y el consumo de combustible no han sido obtenidos de conformidad con los requisitos de la Directiva 80/1268/CEE, modificada por la presente Directiva.

3. Con efectos a partir del 1 de enero de 2006 respecto de los vehículos de la categoría N_1, clase I, y a partir del 1 de enero de 2008 respecto de los vehículos de la categoría N_1, clases II y III, los Estados miembros:

a) considerarán que los certificados de conformidad de los vehículos nuevos expedidos de conformidad con la Directiva 70/156/CEE no son ya válidos a efectos del apartado 1 del artículo 7 de dicha Directiva; y

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

si los valores de las emisiones de CO_2 y el consumo de combustible no han sido obtenidos de conformidad con los requisitos de la Directiva 80/1268/CEE, modificada por la presente Directiva.

4. Por lo que respecta a los vehículos carrozados por etapas de la categoría N_1, las fechas mencionadas en los apartados 2 y 3 quedan aplazadas 12 meses.

5. A efectos del presente artículo se entenderá por:

— *vehículos de la categoría N_1, clase I:* los vehículos de la categoría N_1 cuya masa de referencia no sea superior a 1 305 kg;

— *vehículos de la categoría N_1, clase II:* los vehículos de la categoría N_1 cuya masa de referencia sea superior a 1 305 kg pero no superior a 1 760 kg;

— *vehículos de la categoría N_1, clase III:* los vehículos de la categoría N_1 cuya masa de referencia sea superior a 1 760 kg.

(*) Dos años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

(**) Un año después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

Artículo` 6

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

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

Artículo 7

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

Artículo 8

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en . . .

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*El Presidente*

(*) Doce meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

ANEXO

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

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

«1. ÁMBITO DE APLICACIÓN

La presente Directiva se aplicará a la medición de las emisiones de dióxido de carbono (CO_2) y el consumo de carburante de los vehículos de motor de las categorías M_1 y N_1.

No se aplicará a un vehículo de la categoría N_1 si:

— el tipo de motor del que está equipada esta categoría de vehículo ha recibido la homologación de conformidad con la Directiva 88/77/CEE, y

— la producción mundial anual total de vehículos de la categoría N_1 del fabricante es inferior a 2 000 unidades.»

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

«2.3. Para el ensayo descrito en el punto 6, se entregará un vehículo representativo del tipo que se quiere homologar al servicio técnico responsable de los ensayos de homologación, cuando este mismo servicio técnico realice los ensayos. En el caso de vehículos M_1 y N_1, homologados respecto a sus emisiones de conformidad con la Directiva 70/220/CEE, el servicio técnico comprobará durante el ensayo que ese vehículo se ajusta a los valores límite aplicables a su tipo, tal y como se describe en la Directiva 70/220/CEE.»

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

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

4. El punto 11 del anexo I se sustituye por el texto siguiente:

«11. EXTENSIÓN DE LA HOMOLOGACIÓN

11.1. La homologación podrá extenderse a los vehículos del mismo tipo o de distinto tipo que difieran con respecto a las siguientes características del anexo II, si las emisiones de CO_2 medidas por el servicio técnico no superan en más del 4 % para los vehículos de la categoría M_1 y del 6 % para los vehículos de la categoría N_1 el valor de la homologación:

— masa de referencia

— masa máxima autorizada

— tipo de carrocería:

para M_1: berlina, con portón trasero, familiar, cupé, descapotable, multiuso

para N_1: camiones, camionetas

— relaciones generales de transmisión

— equipamiento del motor y accesorios.

11.2. Extensión de homologación de los vehículos de la categoría N_1 dentro de una familia:

11.2.1. Para los vehículos de la categoría N_1 homologados como miembros de una familia de vehículos con arreglo al procedimiento establecido en el punto 12.2 del anexo I, la homologación sólo podrá extenderse a los vehículos pertenecientes a la misma familia si el servicio técnico considera que el consumo de combustible del vehículo nuevo no sobrepasa el consumo de combustible del vehículo sobre el que se ha basado el consumo de combustible de la familia de vehículos.

Las homologaciones también podrán extenderse a los vehículos que

— sean hasta 110 kg más pesados que el modelo de la familia sometido a ensayo, siempre que su peso no supere en más de 220 kg al del modelo de familia más ligero; y

— tengan una relación general de transmisión más baja que el modelo de la familia sometido a ensayo únicamente debido a una modificación del tamaño de los neumáticos; y

— sean conformes a la familia según todos los demás criterios.

11.2.2. Para los vehículos de la categoría N_1 homologados como miembros de una familia de vehículos con arreglo al procedimiento establecido en el punto 12.3 del anexo I, la homologación podrá extenderse a los vehículos pertenecientes a la misma familia sin necesidad de ensayos adicionales si el servicio técnico considera que el consumo de combustible del vehículo nuevo no sobrepasa los límites constituidos por el de los dos vehículos de la familia que tienen el consumo de combustible más bajo y más alto respectivamente.»

5. Se añade el punto siguiente:

«12. HOMOLOGACIÓN DE VEHÍCULOS DE LA CATEGORÍA N_1 PERTENECIENTES A UNA FAMILIA

Los vehículos de la categoría N_1 podrán homologarse, como pertenecientes a una familia, tal como se define en el punto 12.1, mediante el recurso a uno de los dos métodos descritos en los puntos 12.2 y 12.3.

12.1. Para los fines de la presente Directiva, los vehículos de la categoría N_1 podrán agruparse en una familia si los siguientes parámetros son idénticos o están dentro de los límites especificados:

12.1.1. Los parámetros idénticos son:

— el fabricante y el tipo, tal como se define en el punto 0.2 de la Sección I del anexo II

— la cilindrada del motor

— el tipo de sistema de control de emisiones

— el tipo de sistema de alimentación, tal como se define en el punto 1.5.2 del anexo II.

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

— las relaciones globales de transmisión (que no sobrepasen en más de un 8 % a la más baja), tal como se definen en el punto 1.6.3 del anexo II

— la masa de referencia (que no sea inferior en más de 220 kg respecto de la mayor)

— el área frontal (que no sea inferior en más de un 15 % respecto de la mayor)

— potencia del motor (que no sea inferior en más del 10 % respecto del valor más elevado).

12.2. Una familia de vehículos, tal como se define en el punto 12.1, podrá homologarse con los datos relativos a las emisiones de CO_2 y de consumo de combustible que sean comunes a todos los miembros de la familia. Para llevar a cabo el ensayo, el servicio técnico deberá seleccionar el miembro de la familia cuyas emisiones de CO_2 considere que son las más altas. Las mediciones se llevarán a cabo como se expone en el punto 6 y los resultados de conformidad con el método que figura en el punto 6.5 se usarán como valores de homologación comunes para todos los miembros de la familia.

12.3. Los vehículos agrupados en una familia, tal como se define en el punto 12.1, podrán homologarse con los datos relativos a las emisiones de CO_2 y de consumo de combustible individuales para cada uno de los miembros de la familia. Para llevar a cabo el ensayo, el servicio técnico elegirá los dos vehículos de dicha familia cuyas emisiones de CO_2 considere que son las más altas y las más bajas, respectivamente. Las mediciones se llevarán a cabo como se expone en el punto 6. Si los datos del fabricante relativos a estos dos vehículos se sitúan dentro de los límites de tolerancia contemplados en el punto 6.5, las emisiones de CO_2 que el fabricante haya declarado para todos los miembros de la familia de vehículos podrán utilizarse como valores de homologación. Si los datos del fabricante no se situaran dentro de los límites de tolerancia, los resultados con arreglo al método del punto 6.5 se utilizarán como valores de homologación y el servicio técnico seleccionará un número adecuado de otros vehículos de la misma familia para llevar a cabo ensayos adicionales.»

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

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

«Adenda del certificado de homologación CE nº:

relativo a la homologación CE de un vehículo ([6]) según la Directiva 80/1268/CEE (emisiones de CO_2 y consumo de combustible) cuya última modificación la constituye la Directiva 2003/. . ./CE.»

2. Se añade la siguiente nota a pie de página en el apéndice:

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

3. El apéndice se modifica como sigue:

a) el punto 1.3 queda redactado como sigue:

«1.3. Tipo de carrocería:

1.3.1. para M_1: berlina, con portón trasero, familiar, cupé, descapotable, multiuso ([1])

1.3.2. para N_1: camión, camioneta»

b) el punto 1.7 queda redactado como sigue:

«1.7. Valores de la homologación»

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

I. INTRODUCCIÓN

La Directiva propuesta se basa en el artículo 95 del Tratado CE.

El Parlamento Europeo terminó su primera lectura y dictaminó el 25 de septiembre de 2002 ([1]).

El Comité Económico y Social lo hizo ([2]) el 20 de marzo de 2002.

El 9 de octubre de 2003, el Consejo adoptó su Posición Común, tal como figura en el doc. 5997/03.

II. OBJETIVO

La Directiva pretende modificar la Directiva 80/1268/CEE, cuya última modificación la constituye la Directiva 1999/100/CE, con el fin de extender su ámbito de aplicación de la Directiva a los vehículos N_1 (vehículos industriales ligeros), pues actualmente la Directiva se aplica únicamente a los vehículos M_1 (vehículos de turismo). La propuesta introduce requisitos obligatorios armonizados para medir las emisiones de dióxido de carbono y el consumo de combustible de los vehículos N_1. Por tanto, constituye un requisito inicial para activar, supervisar y evaluar posibles medidas relacionadas con el ahorro de combustible para los vehículos N_1 en la UE. Esta legislación debería mejorar también la información de que disponen los consumidores o los futuros compradores.

III. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN TAL COMO FIGURA EN EL DOC. 5997/03

1. Generalidades

En la Posición Común, adoptada por unanimidad, el Consejo:

— completó el artículo 1;

— creó dos nuevos artículos (artículos 3 y 4), que introducen concretamente el concepto de «familia de vehículos»;

— aplazó varias fechas de entrada en vigor;

— incluyó las definiciones comunes de las tres clases de masa de los vehículos N_1;

— introdujo 2 nuevos apartados en el anexo, relativos a la modificación del anexo I de la Directiva 80/1268/CE (extensión de la homologación y homologación de los vehículos de la categoría N_1 dentro de una familia);

— introdujo en el anexo una modificación del anexo II de la Directiva 80/1268/CEE.

2. Nuevos elementos contenidos en la Posición Común, en comparación con la propuesta de la Comisión

Artículo 1

El objeto de la línea 39 de la parte I del anexo 4 de la Directiva 70/156/CEE se ha extendido a emisiones de CO_2.

Se ha añadido la letra b) del artículo 1 sobre la información relativa a las emisiones de CO_2 o de consumo de combustible de los vehículos N_1 que deberá constar en el certificado de conformidad CE.

([1]) DO C 273 E de 14.11.2003, p. 74.

([2]) DO C 125 de 27.5.2002, p. 6.

Artículo 2

El ámbito de aplicación de este artículo se ha extendido al anexo II de la Directiva 80/1268/CEE.

Artículo 3

En este nuevo artículo se pide a la Comisión que, a más tardar dos días después de la entrada en vigor de la Directiva,

a) presente un estudio sobre las posibilidades de obtener datos representativos de las emisiones de CO_2 y del consumo de combustible de los vehículos completados carrozados por etapas y de los vehículos cuyas emisiones se midan de conformidad con la Directiva 88/77/CEE, con objeto de tener en cuenta los aspectos de dichas mediciones relativos a la rentabilidad;

b) presente una evaluación del concepto de familia de vehículos introducido en la presente Directiva;

c) en su caso, presente al Comité establecido por el artículo 13 de la Directiva 70/156/CEE, proyectos de medidas relativas a la adaptación de la presente Directiva al progreso técnico.

Artículo 4

Este nuevo artículo, que es una consecuencia de la adopción de la enmienda nº 1 del PE, estipula que cuando un vehículo producido por un carrocero especializado se ajuste a los criterios de una de las familias de vehículos del fabricante del vehículo de base, el carrocero podrá utilizar los datos sobre la eficiencia energética y la producción de CO_2 facilitados por dicho fabricante.

Artículo 5

En el apartado 1, la fecha de aplicación, que antes era el «1 de mayo de 2003», remite ahora a «un año después de la entrada en vigor de la presente Directiva».

En el apartado 2, las fechas de aplicación se han cambiado: en lugar del «1 de julio de 2003», las fechas actuales son el «1 de enero de 2005», para los vehículos de la categoría N_1, clase I, y el «1 de enero de 2007», para los vehículos de la categoría N_1, clases II y III.

En el apartado 3, la fecha de aplicación, que antes era el «1 de enero de 2007», es ahora el «1 de enero de 2008».

Se ha introducido un nuevo apartado 4 en el que se aplazan en doce meses las fechas mencionadas en los apartados 2 y 3 para los vehículos carrozados por etapas.

El nuevo apartado 5 incluye las definiciones comunes de las tres clases de masa de los vehículos N_1.

Artículo 6

Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva «doce meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva», en lugar de «a más tardar el 30 de abril de 2003».

Anexo

Punto I

En el apartado 1 («Ámbito de aplicación»), no se aceptó la enmienda nº 2 del PE en la que se pedía sustituir «y» por «o» en el primer guión.

Se ha introducido un apartado 4 para sustituir el punto 11 del anexo 1 de la Directiva 80/1268/CEE, con objeto de entender la homologación. Este apartado tiene también en cuenta algunos de los aspectos contemplados en la enmienda nº 3 del PE.

Se ha introducido un apartado 5 en el que se añade un nuevo punto 12 al anexo 1 de la Directiva 80/1268/CEE sobre la homologación de vehículos de la categoría N_1 dentro de una familia. Este apartado tiene también en cuenta algunos aspectos contemplados en la enmienda nº 3 del PE.

En el anexo se ha añadido un nuevo punto II. Se refiere a la modificación del anexo II de la Directiva 80/1268/CEE, y clarifica en cierta medida el texto ya existente.

IV. **CONCLUSIÓN**

El Consejo adoptó por unanimidad la Posición Común, que se ajusta en gran medida a la propuesta de la Comisión. Los cambios principales en relación con dicha propuesta son la introducción del concepto de familia de vehículos y las modificaciones de las fechas de adaptación de los ordenamientos jurídicos nacionales y de la entrada en vigor de la Directiva.