



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 21.12.2007  
COM(2007) 851 final

2007/0295 (COD)

Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos**

(presentada por la Comisión)

{SEC(2007)1718}  
{SEC(2007)1720}

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **1) CONTEXTO DE LA PROPUESTA**

#### **Motivación y objetivos de la propuesta**

El objetivo de la propuesta es establecer normas armonizadas sobre la fabricación de vehículos de motor para garantizar el funcionamiento del mercado interior al tiempo que se proporciona un alto nivel de protección medioambiental en lo referente a las emisiones atmosféricas.

El correcto funcionamiento del mercado único en la Unión Europea requiere unas normas comunes que limiten la emisión de contaminantes atmosféricos procedentes de los vehículos de motor. La acción a nivel comunitario impide la aparición de normas sobre productos que difieran de unos Estados miembros a otros, situación que conduce a una fragmentación del mercado interior y a la imposición de barreras innecesarias al comercio intracomunitario.

A los Estados miembros y a sus ciudadanos les preocupan los riesgos que la contaminación del aire conlleva para la salud humana y el medio ambiente. Aunque la calidad del aire ha mejorado en la última década, sigue planteando problemas importantes en toda la Unión Europea, sobre todo en las zonas urbanas y las regiones densamente pobladas.

#### **Contexto general**

Los límites de emisiones de la norma Euro IV para camiones y autobuses se aplican desde el 9 de noviembre de 2006 y los de la norma Euro V se aplicarán a partir del 1 de octubre de 2008, en ambos casos con relación a homologaciones nuevas<sup>1</sup>.

Si no se introduce ningún cambio en la política de reducción de emisiones de los vehículos de motor, existe un alto riesgo de que se deteriore el funcionamiento del mercado interior por las acciones unilaterales que intenten emprender los Estados miembros. Al persistir el efecto nocivo de la contaminación atmosférica en la salud humana, la Unión Europea seguirá preocupada por la mala calidad del aire.

#### **Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta**

En la actualidad, la Directiva 2005/55/CE<sup>1</sup>, que se aplica mediante la Directiva 2005/78/CE<sup>2</sup>, rige los requisitos relativos a las emisiones de los vehículos pesados y sus motores.

---

<sup>1</sup> Directiva 2005/55/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de septiembre de 2005, 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 diésel 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 (DO L 275 de 20.10.2005, p. 1).

<sup>2</sup> Directiva 2005/78/CE de la Comisión, de 14 de noviembre de 2005, por la que se aplica la Directiva 2005/55/CE del Parlamento Europeo y del Consejo 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

## **Coherencia con otras políticas y objetivos de la Unión**

La propuesta se ha elaborado en el contexto del programa «Aire puro para Europa» (Clean Air for Europe, CAFE), que proporcionó la base técnica para preparar la estrategia temática sobre la contaminación atmosférica<sup>3</sup>. El programa CAFE evaluó los niveles de emisiones, la calidad del aire actual y futura y los costes y beneficios de nuevas medidas para mejorarla. Sobre esta base, la Comisión ha determinado las medidas que son necesarias para alcanzar unos niveles de calidad del aire apropiados. Euro VI es una de las medidas importantes para reducir las emisiones de los precursores de ozono (como los NO<sub>x</sub> y los hidrocarburos) y la materia particulada.

Además, la propuesta está plenamente en consonancia con la estrategia de desarrollo sostenible de la Unión Europea y contribuye significativamente a la consecución de los objetivos de la Estrategia de Lisboa.

## **2) CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO**

### **Obtención y utilización de asesoramiento técnico**

#### *Ámbitos científicos y técnicos pertinentes*

La propuesta ha exigido el análisis de las tecnologías que han de emplearse para reducir las emisiones y de los costes que conlleva la puesta en práctica de las diversas hipótesis de valores límite de emisiones de la norma Euro VI.

#### *Metodología utilizada*

A principios de 2004, los servicios de la Comisión enviaron a las partes interesadas un cuestionario sobre los límites de emisiones Euro VI para vehículos pesados. En el cuestionario se planteaban una serie de hipótesis de nuevos valores límite y se pedían datos sobre la tecnología que sería necesaria para respetar esos valores y sobre los costes asociados. Se encargó a un panel de expertos independientes que analizaran las respuestas al cuestionario. La finalidad era evaluar y validar las respuestas de las partes interesadas y llegar a una posición común sobre la tecnología requerida y el coste que supondría cada hipótesis. Esta información se utilizó para crear modelos del impacto de una serie de hipótesis sobre límites de emisiones.

#### *Principales organizaciones y expertos consultados*

Se recogieron datos de una serie de partes interesadas de la industria automovilística, que fueron cotejados por un grupo de asesores dirigidos por TNO, de los Países Bajos.

#### *Resumen del asesoramiento recibido y utilizado*

---

encendido por chispa alimentados con gas natural o gas licuado del petróleo destinados a la propulsión de vehículos, y se modifican sus anexos I, II, III, IV y VI (DO L 313 de 29.11.2005, p. 1).

<sup>3</sup> COM(2005) 446 final de 21.9.2005.

El panel de asesores resumió los datos sobre costes aportados por las partes interesadas. La Comisión utilizó el informe del panel para analizar las diversas hipótesis de valores límite de emisiones. Los valores límite escogidos se han seleccionado por su viabilidad técnica y su buena relación coste-eficacia.

#### *Medios utilizados para divulgar los dictámenes técnicos*

El informe del panel de expertos está disponible en el sitio web<sup>4</sup> de la DG Empresa e Industria.

### **Evaluación de impacto**

Se está trabajando actualmente en una evaluación de impacto que considera cinco opciones:

- 1) *Mantener la legislación vigente:* conservar los valores límite de emisiones Euro V (Directiva 2005/55/CE modificada) para los vehículos pesados

Si no se introduce ningún cambio en la política de reducción de las emisiones de los vehículos de motor, se corre un alto riesgo de que se deteriore el funcionamiento del mercado interior. Es probable que, en ausencia de unas normas sobre emisiones más estrictas a nivel europeo, los Estados miembros comiencen a legislar por sí mismos o a aplicar otras medidas, como la de prohibir que determinados tipos de vehículos entren en las ciudades o la de crear zonas de emisiones bajas.

Al persistir el efecto nocivo de la contaminación atmosférica en la salud humana, la Unión Europea seguirá preocupada por la mala calidad del aire. El programa CAFE ha demostrado que, a pesar de las mejoras introducidas en materia de emisiones de sustancias contaminantes, se prevé que los efectos de la contaminación atmosférica en toda la UE sigan siendo considerables en 2020.

Por lo tanto, esta opción no se considera válida.

- 2) *Regulación europea:* revisar la legislación vigente sobre Euro V fijando nuevos valores límite de emisiones Euro VI en la Unión Europea

Frente a la hipótesis de no introducir cambio alguno, la opción reguladora aportará beneficios claros, pues garantizará el correcto funcionamiento del mercado interior y mejorará la calidad del aire. Ello redundará en beneficio de la salud pública y, por tanto, disminuirá los costes sanitarios.

Los efectos indirectos de la opción reguladora podrían ser positivos para la competitividad internacional de la industria de la UE, sobre todo en mercados donde está en vigor una estricta normativa medioambiental.

En esta opción, se planteó la posibilidad de aplicar la norma Euro VI en una o dos fases, pero considerando la mayoría de las respuestas al cuestionario de la consulta pública, se decidió que era mejor introducir Euro VI en una sola fase.

Así pues, en la propuesta se ha optado por la regulación.

---

<sup>4</sup> [http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pollutant\\_emission/index.htm](http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pollutant_emission/index.htm)

- 3) *Regulación de los Estados miembros*: los Estados miembros desarrollan sus propias normas sobre emisiones o imponen otras medidas (p. ej., restricciones temporales a la circulación de vehículos que incumplan normas más estrictas)

Este enfoque repercutiría negativamente en el funcionamiento del mercado interior, por ejemplo, en relación con el mercado de los vehículos comerciales, pero también en la libre circulación de las mercancías que transportan estos vehículos. En consecuencia, se ha rechazado este planteamiento.

- 4) *Incentivos fiscales de los Estados miembros*: los Estados miembros introducen voluntariamente incentivos fiscales para los vehículos que respetan unos valores límite de emisiones más estrictos que los de la norma Euro V

La sostenibilidad de este tipo de medidas a largo plazo es cuestionable. Por consiguiente, esta política podría generar una incertidumbre considerable para los fabricantes por lo que se refiere a la demanda de vehículos más limpios.

Además, los diferentes tipos de regímenes de incentivación en países vecinos podrían dar lugar a unos efectos transfronterizos impredecibles, tanto por lo que respecta a los patrones de adquisición de vehículos como a los efectos sobre la contaminación atmosférica. La pervivencia del mercado único de vehículos podría, pues, correr peligro.

Por lo tanto, esta opción no garantiza la consecución de los objetivos perseguidos y podría incluso tener un efecto negativo en el funcionamiento del mercado interior al interferir en la demanda de tipos concretos de vehículos.

No es éste, por tanto, el planteamiento que ha de seguirse.

- 5) *Ausencia de regulación*: autorregulación a través de compromisos negociados con la industria automovilística para reducir las emisiones de los vehículos nuevos

No está claro que un compromiso de este tipo ofrezca garantías adecuadas de que se vaya a alcanzar un nivel de emisiones específico o de que se impongan sanciones apropiadas si no se respeta. Además, nada indica que la aplicación de un enfoque voluntario aporte beneficios adicionales a la industria, las administraciones o el público en general.

La serie Euro de reglamentos sobre emisiones tiene un amplio uso en muchos mercados emergentes. Por lo tanto, la evolución del sistema regulador de las emisiones que se establece en la UE tiene repercusiones importantes en todo el mundo. El paso de un planteamiento regulador a otro voluntario perturbaría el proceso de armonización mundial.

Por consiguiente, esta opción no volverá a tomarse en consideración.

### **3) ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA**

#### **Resumen de la acción propuesta**

La característica principal de este Reglamento es que impone unos límites aún más estrictos para las emisiones de la materia particulada y los óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) de los vehículos.

Los vehículos con motor de encendido por compresión deberán reducir un 66 % la masa de emisiones de materia particulada. Aunque con la reducción del límite de emisiones no se prescribe ninguna tecnología en concreto, el hecho es que deberán introducirse filtros de partículas diésel.

Los filtros abiertos y cerrados pueden respetar el límite de emisiones determinado para las partículas. Los filtros cerrados tienen la ventaja de reducir las partículas ultrafinas, que se consideran las más nocivas para la salud. Para evitar la posibilidad de que en el futuro se diseñen filtros abiertos que cumplan el nuevo límite de masa de partículas pero permitan el paso de un elevado número de partículas ultrafinas, está previsto introducir en una fase posterior una nueva norma que limite el número de partículas que pueden emitirse. Por el momento, no es oportuno definir una norma respecto al número, pues se está investigando en el contexto del Programa de Medición de Partículas de la CEPE. El grupo de trabajo de la CEPE no ha terminado de estudiar esta cuestión. Una vez se disponga de los resultados del citado programa, se establecerá, mediante el procedimiento comitológico, una norma relativa al número de partículas.

Los vehículos con motor de encendido por compresión deberán reducir un 80 % sus emisiones de NO<sub>x</sub>. Para cumplir con este límite de emisiones, se necesitarán en la situación actual medidas internas aplicadas al motor (p. ej., recirculación de los gases de escape) y dispositivos de postratamiento (p. ej., reducción catalítica selectiva). La propuesta incluye también reducciones en las emisiones de los motores de encendido por chispa.

En la propuesta se incluye el requisito de proporcionar información mediante sitios web acerca del diagnóstico a bordo (DAB) y de la reparación y mantenimiento de los vehículos en el formato estandarizado que ha diseñado un comité técnico de partes interesadas (el denominado «formato OASIS»).

La introducción de requisitos armonizados a escala mundial constituye un elemento importante para reducir los gastos de los ensayos en la industria automovilística que favorecerá la competitividad de los fabricantes europeos de vehículos y de motores. En este contexto, la presente propuesta introduce requisitos desarrollados en el marco del Grupo de trabajo 29 de la CEPE —Foro mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos— por lo que se refiere a lo siguiente:

1. uso de los ciclos de pruebas de conducción armonizados a escala mundial de condiciones estacionarias (WHSC) o transitorias (WHTC) para la evaluación de las emisiones de contaminantes;
2. metodología de ensayo y medición de las emisiones;
3. sistemas armonizados a escala mundial de diagnóstico a bordo.

La propuesta también introduce requisitos para la homologación de los componentes de postratamiento relativos a los gases de escape como los catalizadores y los filtros de partículas de diésel.

### **Base jurídica**

La base jurídica de la propuesta es el artículo 95 del Tratado.

### **Principio de subsidiariedad**

El principio de subsidiariedad se aplica en la medida en que el ámbito de la propuesta no es competencia exclusiva de la Comunidad.

Los objetivos de la propuesta no pueden alcanzarse suficientemente con acciones de los Estados miembros, dado que es necesario evitar que surjan barreras al mercado único y a la vista de las implicaciones transfronterizas que tiene la contaminación atmosférica.

La modelización atmosférica demuestra que la contaminación atmosférica emitida en un Estado miembro contribuye a la registrada en otro Estado miembro, de manera que, para resolver este problema, se requiere una actuación concertada en la UE.

Con la acción comunitaria se alcanzarán mejor los objetivos de la propuesta, pues evitará la fragmentación del mercado interior que de otro modo se produciría. Al establecer normas uniformes sobre el nivel de emisiones de sustancias contaminantes procedentes de los vehículos de motor, la propuesta garantiza una mejor calidad del aire en la Unión Europea y aborda el problema de la contaminación atmosférica transfronteriza.

La propuesta se atiene, pues, al principio de subsidiariedad.

### **Principio de proporcionalidad**

La propuesta cumple este principio, pues no va más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos de asegurar el correcto funcionamiento del mercado interior y ofrecer, al mismo tiempo, un nivel elevado de protección medioambiental.

El análisis de coste-beneficio llevado a cabo en el marco de la evaluación de impacto de la propuesta pone de relieve que los valores límite de emisiones que se han escogido benefician a la sociedad en su conjunto.

### **Instrumentos elegidos**

El instrumento propuesto es un reglamento. No proceden otros instrumentos por la siguiente razón:

- Un reglamento resulta adecuado para garantizar el cumplimiento sin necesidad de transposición a la legislación de los Estados miembros.

La propuesta ha seguido el planteamiento por niveles utilizado en otros actos legislativos, como, por ejemplo, la Directiva anterior sobre emisiones de los vehículos pesados<sup>5</sup>. Según este planteamiento, la propuesta y la adopción de la legislación seguirán dos rutas diferentes, si bien paralelas:

- En primer lugar, las disposiciones fundamentales serán establecidas por el Parlamento Europeo y el Consejo en un reglamento basado en el artículo 95 del Tratado CE siguiendo el procedimiento de codecisión (la «propuesta de codecisión»).

---

<sup>5</sup> Directiva 2005/55/CE (DO L 275 de 20.10.2005, p. 1), aplicada por la Directiva 2005/78/CE (DO L 313 de 29.11.2005, p. 1).

- En segundo lugar, las especificaciones técnicas por las se apliquen las disposiciones fundamentales se establecerán en un reglamento adoptado por la Comisión con ayuda de un comité regulador (la «propuesta comitológica»).

#### **4) REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS**

La propuesta no tiene incidencia en el presupuesto comunitario.

#### **5) INFORMACIÓN ADICIONAL**

##### **Simulación, fase piloto y periodo transitorio**

La propuesta contempla periodos transitorios generales para que los fabricantes de vehículos cuenten con plazos de ejecución suficientes.

##### **Simplificación**

La propuesta representa una simplificación de la normativa.

La Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «Actualizar y simplificar el acervo comunitario»<sup>6</sup> señala como ámbito prioritario para la simplificación de la legislación comunitaria el sistema de homologación de los vehículos de motor. Se derogarán las Directivas 2005/55/CE, 2005/78/CE y 2006/51/CE. Asimismo, también se derogará la Directiva 80/1269/CEE<sup>7</sup> (sobre la potencia de los motores de los vehículos a motor) y sus modificaciones, y se incluirán sus requisitos técnicos en esta propuesta.

La propuesta supone una simplificación de los procedimientos administrativos para las autoridades públicas (UE o nacionales). La propuesta se inscribe en el programa continuo de la Comisión para la actualización y la simplificación del acervo comunitario, así como en su programa de trabajo y legislativo, con la referencia 2007/ENTR/009.

##### **Derogación de disposiciones legales vigentes**

La adopción de la propuesta dará lugar a la derogación de la legislación vigente que se detalla en el artículo 15.

##### **Espacio Económico Europeo**

El acto propuesto se refiere a una cuestión de interés para el Espacio Económico Europeo (EEE) y debería, por lo tanto, extenderse a él.

---

<sup>6</sup> COM(2003) 71 final de 11.2.2003.

<sup>7</sup> Directiva 80/1269/CEE del Consejo, de 16 de diciembre de 1980, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la potencia de los motores de los vehículos a motor (DO L 375 de 31.12.1980, p. 46).

Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos**

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión<sup>8</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo<sup>9</sup>,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado<sup>10</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) El mercado interior comprende un espacio sin fronteras interiores en el que la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales debe estar garantizada. A este efecto, existe un sistema comunitario de homologación de los vehículos de motor. Por lo tanto, deben armonizarse los requisitos técnicos para la homologación de los vehículos de motor respecto a las emisiones, para evitar que difieran de un Estado miembro a otro y asegurar un elevado nivel de protección medioambiental.
- (2) El presente Reglamento es uno de los actos jurídicos independientes en el contexto del procedimiento comunitario de homologación conforme a la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes técnicos y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco)<sup>11</sup>. Por consiguiente, procede modificar en consecuencia los anexos IV, VI y XI de dicha Directiva.
- (3) A petición del Parlamento Europeo, en la legislación comunitaria sobre vehículos se ha introducido un nuevo planteamiento regulador. Así pues, el presente Reglamento establece únicamente las disposiciones fundamentales sobre las emisiones de los vehículos, mientras que las especificaciones técnicas deben estipularse mediante medidas de aplicación adoptadas con arreglo a los procedimientos de comitología.

---

<sup>8</sup> DO C [...] de xx.xx.xxxx, p. [...].

<sup>9</sup> DO C [...] de xx.xx.xxxx, p. [...].

<sup>10</sup> DO C [...] de xx.xx.xxxx, p. [...].

<sup>11</sup> DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

- (4) El Sexto Programa de Acción Comunitario en Materia de Medio Ambiente, adoptado mediante la Decisión nº 1600/2002/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de julio de 2002, determina la necesidad de reducir la contaminación a niveles que resulten mínimamente perjudiciales para la salud humana, con una atención especial hacia la población más sensible y al medio ambiente en su conjunto. La legislación comunitaria ha establecido las normas oportunas para la calidad del aire ambiente a efectos de proteger la salud humana y las personas más sensibles en particular, así como en relación con los límites máximos de emisiones nacionales. El programa «Aire puro para Europa» (*Clean Air for Europe, CAFE*) derivó en la adopción de una estrategia temática sobre la contaminación atmosférica<sup>12</sup>. Una de las conclusiones de la estrategia temática es la necesidad de seguir reduciendo las emisiones del sector del transporte (ya sea aéreo, marítimo o terrestre), de los hogares y de los sectores energético, agrícola e industrial para poder alcanzar los objetivos de la UE en materia de calidad del aire. En este contexto, la reducción de las emisiones de los vehículos debe abordarse como parte de una estrategia global. Las normas Euro VI constituyen una de las medidas proyectadas para reducir las emisiones reales de contaminantes atmosféricos de los vehículos, tales como los contaminantes en partículas (materia particulada) y los precursores de ozono como los óxidos de nitrógeno y los hidrocarburos.
- (5) La realización de los objetivos de la UE en materia de calidad del aire precisa un esfuerzo continuo para reducir las emisiones de los vehículos. Por esta razón, debe proporcionarse al sector industrial una información clara sobre los futuros valores límite para las emisiones.
- (6) En concreto, deben reducirse las emisiones de óxidos de nitrógeno de los vehículos pesados a fin de mejorar la calidad del aire y de que se respeten los valores límite de contaminación atmosférica y los límites nacionales de emisiones. El establecimiento temprano de valores límite para las emisiones de óxidos de nitrógeno permitirá a los fabricantes de automóviles planificar con seguridad a largo plazo en toda Europa.
- (7) Al establecer normas sobre emisiones, es importante tener en cuenta las repercusiones para la competitividad de los mercados y los fabricantes, los costes directos e indirectos para el sector y los beneficios en términos de estímulo de la innovación, mejora de la calidad del aire, reducción de los costes sanitarios y aumento de la esperanza de vida.
- (8) A efectos de mejorar el funcionamiento del mercado interior, especialmente por lo que se refiere a la libre circulación de mercancías, la libertad de establecimiento y la libertad de prestación de servicios, es necesario contar con un acceso sin restricciones a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos mediante un formato normalizado que pueda utilizarse para obtener la información técnica, así como con una competencia efectiva en el mercado de servicios de reparación e información. Gran parte de esa información se refiere a los sistemas de diagnóstico a bordo y su interacción con otros sistemas del vehículo. Conviene establecer especificaciones técnicas que se recojan en los sitios web de los fabricantes, junto con las medidas específicas destinadas a garantizar a las pequeñas y medianas empresas (PYME) un acceso razonable.

---

<sup>12</sup> COM(2005) 446 de 21.9.2005.

- (9) La Comisión debe examinar periódicamente las emisiones que aún no han sido objeto de regulación y que se originan como consecuencia de un uso más amplio de nuevas formulaciones de carburante, nuevas tecnologías en los motores y nuevos sistemas de control de las emisiones y, en caso necesario, presentar al Parlamento Europeo y al Consejo una propuesta destinada a regular dichas emisiones.
- (10) Procede potenciar la introducción de vehículos con carburantes alternativos que presenten bajas emisiones de óxidos de nitrógeno y partículas. Por tanto, es conveniente introducir valores límite para los hidrocarburos, los hidrocarburos no metánicos y el metano.
- (11) Para garantizar el control de las emisiones de partículas contaminantes ultrafinas (materia particulada igual o inferior a  $0,1 \mu\text{m}$ ), debe habilitarse a la Comisión para que adopte un planteamiento de las emisiones de materia particulada en función del número de partículas, además del planteamiento que se aplica actualmente, basado en la masa. El planteamiento basado en el número de emisiones de partículas debe sustentarse en los resultados del programa de la CEPE sobre medición de partículas (Programa de Medición de Partículas) y ser coherente con los objetivos ambiciosos existentes para el medio ambiente.
- (12) La Comisión debería adoptar los ciclos de pruebas de conducción armonizados a escala mundial en el procedimiento de ensayo en que se basan las disposiciones sobre emisiones de la homologación CE. Procede asimismo considerar la aplicación de sistemas portátiles de medición de emisiones para verificar las emisiones reales del vehículo y la introducción de procedimientos de control de las emisiones fuera de ciclo.
- (13) Los sistemas de diagnóstico a bordo son importantes para el control de las emisiones con un vehículo en funcionamiento. Dada la importancia de controlar las emisiones reales, la Comisión debe examinar periódicamente los requisitos que deben cumplir tales sistemas y los umbrales de tolerancia aplicables a los errores de seguimiento.
- (14) A fin de estar informada de la contribución de este sector a las emisiones globales de gases de efecto invernadero, es conveniente que la Comisión introduzca la medición del consumo de carburante y de las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos pesados.
- (15) Con objeto de controlar mejor las emisiones reales de los vehículos, incluidas las emisiones fuera de ciclo, y de facilitar el proceso de conformidad del vehículo o motor en servicio, deben adoptarse una metodología de ensayo y unos requisitos de rendimiento basados en el uso de sistemas portátiles de medición de emisiones.
- (16) A efectos de cumplir los objetivos de calidad del aire, la Comisión debe introducir disposiciones armonizadas para velar por que las emisiones fuera de ciclo de los motores y los vehículos pesados se controlen oportunamente considerando una amplia gama de condiciones de funcionamiento ambientales y de motor.
- (17) El requisito básico para el cumplimiento de las normas establecidas en relación con las emisiones de contaminantes, especialmente en el caso de los  $\text{NO}_x$ , es un funcionamiento correcto del sistema de postratamiento. En este contexto, convendría

introducir medidas que garanticen un funcionamiento adecuado de los sistemas basados en el uso de un reactivo.

- (18) Los Estados miembros pueden acelerar, por medio de incentivos financieros, la comercialización de vehículos que satisfagan los requisitos adoptados a nivel comunitario. El presente Reglamento no debe afectar al derecho de los Estados miembros a tener en cuenta las emisiones cuando calculen los impuestos aplicados a los vehículos.
- (19) Los Estados miembros deben establecer reglas sobre las sanciones aplicables en caso de incumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento y velar por su ejecución. Estas sanciones deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.
- (20) Deberían incluirse en el presente Reglamento y en el Reglamento (CE) nº 715/2007 los requisitos relativos a la potencia de los motores de los vehículos a motor contemplados en la Directiva 80/1269/CEE. Por consiguiente, procede modificar en consecuencia el Reglamento (CE) nº 715/2007 y derogar la Directiva 80/1269/CEE.
- (21) Debe suprimirse el apartado 6 del artículo 14 del Reglamento (CE) nº 715/2007, ya que el presente Reglamento deroga la Directiva mencionada en el mismo. Es necesario, por tanto, modificar en consonancia el Reglamento (CE) nº 715/2007.
- (22) En aras de simplificar la legislación comunitaria, es conveniente sustituir las Directivas actuales por un reglamento. El empleo de un reglamento permite que las disposiciones técnicas detalladas sean directamente aplicables a los fabricantes, las autoridades competentes en materia de homologación y los servicios técnicos, y que puedan actualizarse de modo rápido y eficaz. Por tanto, deben derogarse las Directivas 2005/55/CE, 2005/78/CE y 2006/51/CE, que hacen referencia a las emisiones de los vehículos pesados.
- (23) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión<sup>13</sup>.
- (24) Asimismo, deben atribuirse competencias a la Comisión a fin de que: introduzca en el anexo I valores límite basados en el número de partículas; especifique el valor del nivel admisible del componente NO<sub>2</sub> en el valor límite de los NO<sub>x</sub>; establezca procedimientos, ensayos y requisitos específicos para la homologación, y un procedimiento revisado de medición del número de partículas; y adopte medidas referentes a las emisiones fuera de ciclo, al acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento del vehículo y a los ciclos de pruebas utilizados en la medición de emisiones. Dado que estas medidas son de alcance general y están destinadas a completar el presente Reglamento mediante la adición de nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 5 *bis* de la Decisión 1999/468/CE.

---

<sup>13</sup> DO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisión modificada por la Decisión 2006/512/CE (DO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

- (25) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, la realización del mercado interior mediante la introducción de requisitos técnicos comunes relativos a las emisiones de los vehículos de motor y la garantía de un acceso a la información referente a la reparación y el mantenimiento del vehículo a los agentes independientes en los mismos términos que los que disfrutaban los concesionarios y talleres de reparación autorizados no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en ese mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

### *Artículo 1*

#### ***Objeto***

El presente Reglamento establece requisitos técnicos comunes para la homologación de los vehículos de motor, los motores y las piezas de recambio por lo que se refiere a sus emisiones.

Asimismo, el presente Reglamento establece normas sobre la conformidad del vehículo o el motor en servicio, la durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación, los sistemas de diagnóstico a bordo (DAB), la medición del consumo de carburante y de las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) y de los gases de escape de motores diésel, así como la accesibilidad al citado sistema de diagnóstico y a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos.

### *Artículo 2*

#### ***Ámbito de aplicación***

El presente Reglamento se aplicará a los vehículos de las categorías M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> y N<sub>2</sub>, como se definen en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE, con una masa de referencia superior a 2 610 kg, y a todos los vehículos de motor de las categorías M<sub>3</sub> y N<sub>3</sub>, tal y como se definen en dicho anexo.

El presente Reglamento se aplicará sin perjuicio del artículo 2, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 715/2007.

### *Artículo 3*

#### ***Definiciones***

A efectos del presente Reglamento, se aplicarán las siguientes definiciones:

- 1) Motor: la fuente de propulsión de un vehículo que puede ser objeto de una homologación como unidad técnica independiente, tal como se define en el artículo 3, apartado 25, de la Directiva 2007/46/CE.

- 2) Contaminantes gaseosos: las emisiones de escape de monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno expresados en equivalente de dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>) e hidrocarburos.
- 3) Partículas contaminantes: los componentes que se separan del gas de escape diluido a una temperatura máxima de 325 K (52 °C) mediante los filtros descritos en el procedimiento de ensayo para la verificación de las emisiones medias del tubo de escape.
- 4) Emisiones del tubo de escape: las emisiones de contaminantes gaseosos y de partículas contaminantes.
- 5) Cáster: los espacios existentes dentro o fuera del motor y unidos al colector del lubricante por conductos internos o externos por los que se da salida a los gases y vapores.
- 6) Dispositivo de control de la contaminación: los componentes de un vehículo que controlan o limitan las emisiones del tubo de escape.
- 7) Sistema de diagnóstico a bordo o sistema DAB: el sistema para el control de las emisiones que puede determinar la zona probable de disfunción por medio de códigos de error almacenados en la memoria del ordenador.
- 8) Estrategia de inhibición: una estrategia de manipulación de los controles de las emisiones que reduce la eficacia de éstos cuando se efectúan en las condiciones ambientales o de funcionamiento del motor características de una utilización ordinaria del vehículo o fuera de los procedimientos de ensayo de homologación.
- 9) Dispositivo de control de la contaminación original: un dispositivo de control de la contaminación o un conjunto de tales dispositivos incluidos en la homologación concedida al vehículo de que se trate.
- 10) Recambio de un dispositivo de control de la contaminación: un dispositivo de control de la contaminación o un conjunto de tales dispositivos que están destinados a reemplazar a un dispositivo de control de la contaminación original y pueden ser homologados como unidades técnicas independientes según la definición del artículo 3 de la Directiva 2007/46/CE.
- 11) Información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo: toda la información necesaria para el diagnóstico, el mantenimiento, la inspección, el seguimiento periódico, la reparación, la reprogramación o la reinicialización del vehículo que los fabricantes ponen a disposición de los concesionarios y los talleres de reparación autorizados, incluidos las modificaciones y los suplementos posteriores. Se trata de toda la información necesaria para el montaje de piezas o equipos en los vehículos.
- 12) Agente independiente: las empresas, distintas de los concesionarios y talleres de reparación autorizados, que participan directa o indirectamente en la reparación y el mantenimiento de los vehículos de motor, en especial los talleres de reparación, los fabricantes o distribuidores de equipos, herramientas o piezas de recambio para la reparación, las editoriales de información técnica, los clubes de automóviles, las

empresas de asistencia en carretera, las que ofrecen servicios de inspección y ensayo, así como las que imparten formación destinada a instaladores, fabricantes y talleres de reparación de equipos para vehículos que utilizan carburante alternativo.

- 13) Vehículo de carburante alternativo: un vehículo destinado a funcionar con al menos un tipo de carburante, bien gaseoso a temperatura y presión atmosféricas o bien derivado primordialmente de aceites no minerales.
- 14) Masa de referencia: la masa del vehículo en orden de marcha restándole la masa uniforme de un conductor de 75 kg y sumándole una masa uniforme de 100 kg.

#### *Artículo 4*

##### ***Obligaciones de los fabricantes***

1. Los fabricantes deberán demostrar que todos los vehículos nuevos que vayan a matricularse, venderse o ponerse en circulación en la Comunidad, todos los motores nuevos vendidos o comercializados en la Comunidad, y todos los recambios de dispositivos de control de la contaminación nuevos que deban ser homologados conforme al artículo 8, vendidos o comercializados en la Comunidad, estén homologados con arreglo al presente Reglamento.
2. Los fabricantes se asegurarán de que se cumplen los procedimientos de homologación para la verificación de la conformidad de la producción, la durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación y la conformidad del vehículo o el motor en servicio.

Los fabricantes deberán adoptar medidas técnicas que garanticen la limitación efectiva de las emisiones de gases de escape, con arreglo al presente Reglamento, durante la vida útil ordinaria del vehículo y en condiciones habituales de utilización.

A este efecto, el kilometraje y el tiempo de referencia a los que deben ajustarse los ensayos de durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación que deban homologarse y los ensayos de conformidad del vehículo o motor en servicio serán los siguientes:

- a) 160 000 km, o cinco años, lo que antes se alcance, en el caso de motores destinados a vehículos de las categorías M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub> o M<sub>2</sub>;
- b) 300 000 km, o seis años, lo que antes se alcance, en el caso de motores destinados a vehículos de las categorías N<sub>2</sub> o N<sub>3</sub> con una masa máxima técnicamente admisible igual o inferior a 16 toneladas y M<sub>3</sub> de las clases I, II, A y B, con una masa máxima técnicamente admisible igual o inferior a las 7,5 toneladas;
- c) 700 000 km, o siete años, lo que antes se alcance, en el caso de motores destinados a vehículos de las categorías N<sub>3</sub> con una masa máxima técnicamente admisible superior a las 16 toneladas y M<sub>3</sub>, de las clases III y B, con una masa máxima técnicamente admisible superior a 7,5 toneladas.

3. La Comisión establecerá, de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 39, apartado 9, de la Directiva 2007/46/CE, los procedimientos y requisitos específicos para la aplicación de los apartados 1 y 2 de este artículo.

### *Artículo 5*

#### ***Requisitos y ensayos***

1. Los fabricantes velarán por el cumplimiento de los límites de emisiones contemplados en el anexo I.
2. Los fabricantes equiparán los vehículos y los motores de manera que los componentes que puedan afectar a las emisiones estén diseñados, construidos y montados de modo que los vehículos o motores, con un funcionamiento ordinario, cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento.
3. Estará prohibido el uso de estrategias de inhibición que reduzcan la eficacia de los equipos de control de las emisiones.
4. De conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 39, apartado 9, de la Directiva 2007/46/CE, la Comisión adoptará medidas para la ejecución del presente artículo. Estas medidas se referirán a los siguientes elementos:
  - a) las emisiones del tubo de escape, incluidos los ciclos de pruebas, las emisiones fuera de ciclo, el número de partículas, las emisiones al ralentí, la opacidad de los humos, y el funcionamiento y la regeneración correctos de los sistemas de postratamiento;
  - b) las emisiones del cárter;
  - c) los sistemas DAB y el comportamiento de los dispositivos de control de la contaminación en servicio;
  - d) la durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación, los recambios de los dispositivos de control de la contaminación, la conformidad de los vehículos y motores en servicio, la conformidad de la producción y la inspección técnica de vehículos;
  - e) las emisiones de dióxido de carbono y el consumo de carburante;
  - f) la concesión de ampliaciones de homologación;
  - g) los equipos de ensayo;
  - h) los carburantes de referencia;
  - i) la medición de la potencia del motor;
  - j) las disposiciones específicas para velar por un funcionamiento correcto de las medidas de control de los NOx; dichas medidas garantizarán que los vehículos

que necesiten un reactivo para respetar los valores límite respecto a las emisiones de NOx no puedan utilizarse sin este reactivo.

De conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 39, apartado 9, de la Directiva 2007/46/CE, la Comisión podrá adoptar otras medidas relativas a procedimientos, ensayos y requisitos específicos de homologación.

#### *Artículo 6*

##### ***Acceso a la información***

1. Los fabricantes facilitarán a los agentes independientes un acceso normalizado y sin restricciones a la información relativa al diagnóstico a bordo y a la reparación y el mantenimiento de los vehículos.

Serán aplicables los artículos 6 y 7 del Reglamento (CE) nº 715/2007.

2. De conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 39, apartado 9, de la Directiva 2007/46/CE, la Comisión establecerá y actualizará a efectos de aplicar el apartado 1 del presente artículo, las especificaciones técnicas sobre el modo en que debe facilitarse la información relativa al diagnóstico a bordo y a la reparación y el mantenimiento de los vehículos.

De conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 39, apartado 9, de la Directiva 2007/46/CE, la Comisión podrá adoptar otras medidas necesarias para la ejecución del apartado 1 del presente artículo.

#### *Artículo 7*

##### ***Obligaciones relativas a los sistemas con un reactivo fungible***

1. Los fabricantes, talleres de reparación u operadores de los vehículos no manipularán los sistemas que requieran un reactivo fungible.
2. Los operadores de los vehículos velarán por que éstos no se utilicen sin el correspondiente reactivo fungible.

#### *Artículo 8*

##### ***Calendario para la aplicación de la homologación de vehículos y motores***

1. Con efectos a partir de la fecha establecida en el párrafo segundo del artículo 16, primera frase, las autoridades nacionales denegarán la concesión de la homologación CE o la homologación nacional correspondiente, por motivo de las emisiones, a los nuevos tipos de vehículos o motores que incumplan lo dispuesto en el presente Reglamento.

Se autoriza la concesión de certificados técnicos de homologación correspondientes a las fases de emisiones anteriores a Euro VI en relación con vehículos o motores

destinados a la exportación a terceros países siempre que en dichos certificados conste claramente que los vehículos o motores en cuestión no pueden comercializarse en el mercado comunitario.

2. Con efectos a partir del 1 de octubre de 2014, las autoridades nacionales considerarán que los certificados de conformidad de los vehículos nuevos que incumplan lo dispuesto en el presente Reglamento carecen de validez en lo referente al artículo 26 de la Directiva 2007/46/CE y, por motivo de las emisiones, prohibirán su matriculación, venta y puesta en circulación.

Con efectos a partir de la misma fecha y exceptuando los casos de motores de recambio para vehículos en servicio, las autoridades nacionales prohibirán la venta o el uso de motores nuevos que incumplan lo dispuesto en el presente Reglamento.

3. Sin perjuicio de los apartados 1 y 2 del presente artículo, y estando sujetas a la entrada en vigor de las medidas de aplicación contempladas en el artículo 4, apartado 3, en el párrafo primero del artículo 5, apartado 4, y en el párrafo primero del artículo 6, apartado 2, las autoridades nacionales no podrán denegar al fabricante que lo solicite, por motivo de las emisiones de los vehículos, la homologación CE o la homologación nacional de tipos nuevos de vehículos o motores, o bien la matriculación, la venta y la puesta en circulación de vehículos nuevos o la venta o utilización de motores nuevos si dichos vehículos o motores cumplen lo dispuesto en el presente Reglamento.

#### *Artículo 9*

#### ***Obligaciones de los Estados miembros relativas a la homologación de las piezas de recambio***

Las autoridades nacionales prohibirán la venta o la instalación en un vehículo de nuevos recambios de dispositivos de control de la contaminación destinados a ser montados en vehículos homologados con arreglo al presente Reglamento, si dichos dispositivos no son de un tipo homologado con arreglo al presente Reglamento.

#### *Artículo 10*

#### ***Incentivos financieros***

1. A reserva de la entrada en vigor de las medidas de aplicación del presente Reglamento, los Estados miembros podrán ofrecer incentivos financieros en relación con los vehículos producidos en serie que cumplan lo establecido en el presente Reglamento.

Estos incentivos serán válidos para todos los vehículos nuevos comercializados en el Estado miembro afectado que cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento. No obstante, dejarán de aplicar dichas disposiciones a partir del 1 de octubre de 2014 a más tardar.

2. A reserva de la entrada en vigor de las medidas de aplicación del presente Reglamento, los Estados miembros podrán ofrecer incentivos financieros en relación

con el equipamiento *a posteriori* de vehículos de modo que cumplan los límites de emisiones establecidos en el anexo I, así como para la eliminación de los vehículos que incumplan lo dispuesto en el presente Reglamento.

3. En relación con cada tipo de vehículo, los incentivos financieros contemplados en los apartados 1 y 2 serán de un importe igual o inferior al coste adicional de los dispositivos técnicos instalados para garantizar el cumplimiento de los límites de emisiones especificados en el anexo I, incluido el coste de la instalación en el vehículo.
4. Se informará a la Comisión de los planes para establecer o modificar los incentivos financieros contemplados en los apartados 1 y 2.

### *Artículo 11*

#### ***Sanciones***

1. Los Estados miembros establecerán disposiciones sobre sanciones por incumplimiento de lo dispuesto en el presente Reglamento y tomarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Las sanciones establecidas deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán dichas disposiciones a la Comisión a más tardar [*dieciocho meses tras de la entrada en vigor del presente Reglamento*], y comunicarán a la mayor brevedad cualquier modificación posterior de las mismas.
2. Los incumplimientos de los fabricantes sujetos a sanción incluirán, como mínimo, las infracciones siguientes:
  - a) la prestación de declaraciones falsas durante los procedimientos de homologación o los procedimientos encaminados a una recuperación;
  - b) la falsificación de los resultados de los ensayos para la homologación o la conformidad de los vehículos o motores en servicio;
  - c) la omisión de datos o especificaciones técnicas que pueden entrañar una recuperación o retirada de la homologación;
  - d) el uso de estrategias de inhibición;
  - e) la denegación del acceso a información.

La manipulación por parte de los fabricantes, talleres de reparación u operadores de los sistemas que requieran un reactivo fungible constituirá un tipo de infracción sujeta a sanción.

La utilización de un vehículo por parte de los operadores sin el reactivo fungible correspondiente constituirá un tipo de infracción sujeta a sanción.

## *Artículo 12*

### ***Redefinición de las especificaciones***

1. Una vez terminado el Programa de Medición de Partículas de la CEPE, realizado bajo los auspicios del Foro mundial para la armonización de los reglamentos sobre vehículos, la Comisión, sin rebajar el nivel de protección medioambiental en la Comunidad, tomará las siguientes medidas:
  - a) introducir valores límite basados en el número de partículas y, en su caso, especificar el valor del nivel admisible del componente NO<sub>2</sub> en el valor límite de los NO<sub>x</sub> de conformidad con el artículo 39, apartado 2, de la Directiva 2007/46/CE;
  - b) adoptar un procedimiento de medición del número de partículas.
2. La Comisión establecerá factores de correlación entre los ciclos de pruebas europeos (de condiciones transitorias [ciclo europeo transitorio o ETC] o de condiciones estacionarias [ciclo europeo estacionario o ESC]), descritos en la Directiva 2005/55/CE, y los ciclos de pruebas de conducción armonizadas a escala mundial (de condiciones transitorias [ciclo mundial transitorio o WHTC]) o de condiciones estacionarias [ciclo mundial estacionario o WHSC]), y adaptará en consecuencia los valores límite.
3. La Comisión examinará de forma periódica los procedimientos, ensayos y requisitos contemplados en el artículo 5, apartado 4, así como los ciclos de pruebas utilizados para medir las emisiones.

Si del examen resultase que dichos procedimientos, ensayos, requisitos o ciclos de pruebas han dejado de ser apropiados o no reflejan ya las emisiones en el mundo real, se adaptarán de forma que reflejen adecuadamente las emisiones generadas por la conducción en carretera en condiciones reales.
4. La Comisión examinará periódicamente los contaminantes enumerados en el apartado 2 del artículo 3. Si concluyese que resulta oportuno regular las emisiones de contaminantes adicionales, modificaría en consecuencia el presente Reglamento.

## *Artículo 13*

### ***Modificaciones del Reglamento (CE) n° 715/2007***

El Reglamento (CE) n° 715/2007 queda modificado como sigue:

1. El artículo 5, apartado 3, se modifica como sigue:
  - i) después de la letra h), se suprime la palabra «y»;
  - ii) se añade la letra j) siguiente:

«j) la medición de la potencia del motor».

2. Se suprime el apartado 6 del artículo 14.

#### *Artículo 14*

#### ***Modificaciones de la Directiva 2007/46/CE***

Los anexos IV, VI y IX de la Directiva 2007/46/CE quedan modificados de conformidad con lo dispuesto en el anexo II del presente Reglamento.

#### *Artículo 15*

#### ***Derogación***

1. Quedan derogadas la Directiva 80/1269/CEE del Consejo, las Directivas 88/195/CEE, 97/21/CE, 1999/99/CE y 2005/78/CE de la Comisión y la Directiva 2005/55/CE del Parlamento Europeo y del Consejo con efectos a partir del 1 de octubre de 2014.
2. Las referencias a las Directivas derogadas se entenderán hechas al presente Reglamento.

#### *Artículo 16*

#### ***Entrada en vigor***

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

El presente Reglamento será aplicable a partir del 1 de abril de 2013. No obstante, el apartado 3 del artículo 8, y el artículo 10 serán aplicables desde la fecha de entrada en vigor del Reglamento, y el punto 1, letras a) y b), inciso i), el punto 2, letra a) y el punto 3, letras a), b), c) y d), inciso i), del anexo II serán aplicables desde el 1 de octubre de 2014.

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

Hecho en Bruselas, el

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*

*Por el Consejo*  
*El Presidente*

## ANEXO I

### Límites de emisiones Euro VI

	Valores límite							
	CO (mg/kWh)	HCT (mg/kWh)	HCNM (mg/kWh)	CH <sub>4</sub> (mg/kWh)	NO <sub>x</sub> <sup>(3)</sup> (mg/kWh)	NH <sub>3</sub> (ppm)	Masa de materia particulada (mg/kWh)	Número de partículas (en la materia particulada) <sup>(1)</sup> (#/kWh)
Ciclo ESC (Eco)	1500	130			400	10	10	
Ciclo ETC (Eco)	4000	160			400	10	10	
Ciclo ETC (Ech)	4000		160	500	400	10	10	
Ciclo WHSC <sup>(2)</sup>								
Ciclo WHTC <sup>(2)</sup>								

Nota:

Ech = Encendido por chispa

Eco = Encendido por compresión

<sup>(1)</sup> Más adelante se establecerá una norma relativa al número de partículas.

<sup>(2)</sup> Los valores límite relativos al ciclo mundial estacionario (WHSC) y al ciclo mundial transitorio (WHTC) se introducirán más adelante, una vez se hayan establecido los factores de correlación con los ciclos de pruebas actuales (los ciclos europeos transitorio [ETC] y estacionario [ESC]).

<sup>(3)</sup> El nivel admisible del componente NO<sub>2</sub> en el valor límite de los NO<sub>x</sub> podrá definirse posteriormente.

## ANEXO II

### Modificaciones de la Directiva 2007/46/CE

La Directiva 2007/46/CE queda modificada como sigue:

1. En el anexo IV, la parte I se modifica como sigue:

a) el cuadro se modifica como sigue:

i) se suprime el punto 40;

ii) se inserta el punto 41 *bis* siguiente:

Asunto	Referencia del acto reglamentario	Referencia del Diario Oficial	Aplicable a											
			M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>		
41 <i>bis</i> . Emisiones (Euro VI) de los vehículos pesados y acceso a información	[.../CE: <i>number of this Regulation to be inserted</i> ]	[L xx de xx.xx..200x, p. xx: <i>reference to this Regulation to be inserted</i> ]	X <sup>1</sup> ( <sup>12</sup> )	X ( <sup>12</sup> )	X	X ( <sup>12</sup> )	X ( <sup>12</sup> )	X						

iii) se añade la nota siguiente:

<sup>(12)</sup> En relación con los vehículos con una masa de referencia superior a 2 610 kg que no estén homologados (a petición del fabricante y siempre que su masa de referencia no supere los 2 840 kg) conforme al Reglamento (CE) n° 715/2007.»

b) en el apéndice, el cuadro se modifica como sigue:

i) se suprime el punto 40;

ii) se inserta el punto 41 *bis* siguiente:

	Asunto	Referencia del acto reglamentario	Referencia del Diario Oficial	M <sub>1</sub>
41 <i>bis</i>	Emisiones (Euro VI) de los vehículos pesados a excepción de todos los requisitos relativos al diagnóstico a bordo (DAB) y el acceso a información	[.../CE: <i>number of this Regulation to be inserted</i> ]	[L xx de xx.xx..200x, p. xx: <i>reference to this Regulation to be inserted</i> ]	A

2. En el apéndice del anexo VI, el cuadro se modifica como sigue:

a) se suprime el punto 40;

b) se inserta el punto 41 *bis* siguiente:

Asunto	Referencia del acto reglamentario	Modificado por	Aplicable a las variantes
41 <i>bis</i> . Emisiones (Euro VI) de los vehículos pesados y acceso a información	[.../CE: <i>number of this Regulation to be inserted</i> ]		

3. El anexo XI queda modificado como sigue:

a) en el apéndice 1, el cuadro se modifica como sigue:

i) se suprime el punto 40;

ii) se inserta el punto 41 *bis* siguiente:

Epígrafe	Asunto	Referencia del acto reglamentario	M <sub>1</sub> ≤ 2 500 kg ( <sup>1</sup> )	M <sub>1</sub> > 2 500 kg ( <sup>1</sup> )	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>
41 <i>bis</i>	Emisiones (Euro VI) de los vehículos pesados y acceso a información	[.../CE: <i>number of this Regulation to be inserted</i> ]	G+H	G+H	G+H	G+H

b) en el apéndice 2, el cuadro se modifica como sigue:

i) se suprime el punto 40;

ii) se inserta en el cuadro el punto 41 *bis* siguiente:

Epígrafe	Asunto	Referencia del acto reglamentario	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
41 <i>bis</i>	Emisiones (Euro VI) de los vehículos pesados y acceso a información	[.../CE: <i>number of this Regulation to be inserted</i> ]	X	X	X	X	X	X				

c) en el apéndice 4, el cuadro se modifica como sigue:

i) se suprime el punto 40;

ii) se inserta el punto 41 *bis* siguiente:

Epígrafe	Asunto	Referencia del acto reglamentario	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
41 bis	Emisiones (Euro VI) de los vehículos pesados y acceso a información	[.../CE: <i>number of this Regulation to be inserted</i> ]	H	H	H	H	H				

d) en el apéndice 5, el cuadro se modifica como sigue:

i) se suprime el punto 40;

ii) se inserta el punto 41 bis siguiente:

Epígrafe	Asunto	Referencia del acto reglamentario	Grúas móviles de categoría N <sub>3</sub>
41 bis	Emisiones (Euro VI) de los vehículos pesados y acceso a información	[.../CE: <i>number of this Regulation to be inserted</i> ]	X