I

(Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación es obligatoria)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO (CE) Nº 715/2007 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 20 de junio de 2007

sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los 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,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo [1],

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado [2],

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. Con este fin existe un sistema comunitario global de homologación de tipo de los vehículos de motor, 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 [3]. Por lo tanto, deben armonizarse los requisitos técnicos para la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere 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 reglamentarios particulares en el contexto del procedimiento comunitario de homologación de tipo conforme a la Directiva 70/156/CEE. Conviene, pues, modificar en consecuencia dicha Directiva.

(3) A petición del Parlamento Europeo, en la legislación de la Unión Europea sobre vehículos se ha introducido un nuevo planteamiento regulador. Así pues, el presente Reglamento establece las disposiciones fundamentales sobre las emisiones de los vehículos, mientras que las especificaciones técnicas serán establecidas mediante medidas de aplicación adoptadas con arreglo a los procedimientos de comitología.

(4) En marzo de 2001 la Comisión lanzó el programa «Aire puro para Europa» (CAFE, Clean Air for Europe), cuyos elementos principales se exponen en una Comunicación de 4 de mayo de 2005. Como resultado de este programa, se ha adoptado una estrategia temática sobre la contaminación atmosférica en una Comunicación de 21 de septiembre de 2005. Una de las conclusiones de la estrategia temática es que es necesario seguir reduciendo las emisiones del sector del transporte (transporte aéreo, marítimo y 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 5 y Euro 6 son una de las medidas encaminadas a reducir las emisiones de partículas y 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 requiere 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. Por este motivo, el presente Reglamento incluye, además de Euro 5, la fase Euro 6 de valores límite de emisiones.

(6) En particular, para mejorar la calidad del aire y respetar los valores límite de contaminación atmosférica se requiere una reducción considerable de las emisiones de óxidos de nitrógeno de los vehículos diésel. A este respecto, es necesario alcanzar valores límite ambiciosos en la fase Euro 6 sin tener que renunciar a las ventajas del motor diésel en cuanto al consumo de carburante y las emisiones de hidrocarburos y de monóxido de carbono. El establecimiento temprano de esta medida para la reducción de las emisiones de óxidos de nitrógeno permitirá a los fabricantes de automóviles planificar con seguridad a largo plazo en toda Europa.

---

[1] DO C 318 de 23.12.2006, p. 62.

[2] Dictamen del Parlamento Europeo de 13 de diciembre de 2006 (no publicado aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 30 de mayo de 2007.

[3] DO L 42 de 23.2.1970, p. 1. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/96/CE (DO L 363 de 20.12.2006, p. 81).

(7) Al establecer normas sobre emisiones, es importante tener en cuenta las implicaciones para los mercados y la competitividad de 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, así como las implicaciones para el impacto total en las emisiones de dióxido de carbono.

(8) Para 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 encontrar la información técnica, y 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 (DAB) y su interacción con otros sistemas del vehículo. Conviene establecer las especificaciones técnicas que los sitios web de los fabricantes deben respetar, junto con las medidas específicas destinadas a garantizar un acceso razonable a las pequeñas y medianas empresas (PYME). Mediante normas comunes acordadas con participación de las partes interesadas, como el formato OASIS ([1]), puede facilitarse el intercambio de información entre fabricantes y prestadores de servicios. Por consiguiente, resulta adecuado requerir inicialmente el uso de las especificaciones técnicas del formato OASIS y solicitar a la Comisión que pida a CEN/ISO que desarrolle en mayor medida dicho formato hasta lograr un estándar destinado a sustituir al formato OASIS llegado el momento.

(9) A más tardar cuatro años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, la Comisión debe examinar el funcionamiento del sistema de acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos con el fin de determinar si resulta adecuado consolidar todas las disposiciones que rigen el acceso a dicha información en una Directiva marco revisada sobre la homologación de tipo. Si las disposiciones que rigen el acceso a toda la información sobre el vehículo se incorporan en dicha Directiva, deben derogarse las disposiciones correspondientes en el presente Reglamento, siempre que se conserven los derechos existentes para el acceso a la información sobre reparación y mantenimiento.

(10) La Comisión debe examinar de forma continuada 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.

(11) Con el fin de facilitar la introducción y mantener la existencia de automóviles que utilizan carburantes alternativos, que pueden presentar bajas emisiones de óxidos de nitrógeno y partículas, y con objeto de apoyar al mismo tiempo la reducción de emisiones procedentes de los vehículos que utilizan gasolina, el presente Reglamento establece valores límite separados para la masa de los hidrocarburos totales y la masa de los hidrocarburos no metano totales.

(12) Deben proseguirse los esfuerzos para aplicar unos valores límite de emisiones más estrictos, incluyendo las reducciones de emisiones de dióxido de carbono, así como para garantizar que esos límites guardan relación con el rendimiento real durante el uso de los vehículos.

(13) Para garantizar el control de las emisiones de masa de partículas ultra finas (PM 0,1 μm o inferior), la Comisión debe adoptar lo antes posible e introducir a más tardar una vez entrada en vigor la fase Euro 6 un planteamiento de las emisiones de masa de partículas basado en el número, además del planteamiento basado en la masa actualmente en uso. El planteamiento basado en el número de emisiones de PM debe aprovecharse de los resultados del programa ONU/CEPE sobre medición de partículas (Particulate Measurement Programme —PMP) y ser coherente con los objetivos ambiciosos existentes para el medio ambiente.

(14) A fin de aumentar la repetibilidad en la medición de las emisiones de la masa y el número de partículas en el laboratorio, la Comisión debe introducir un nuevo procedimiento de medición que sustituya al actual. Ello debe llevarse a cabo lo antes posible e introducirse a más tardar una vez entrada en vigor la fase Euro 6. Dicho procedimiento debe basarse en los resultados del programa PMP. Una vez implantado el nuevo procedimiento de medición, se deben reajustar los límites de emisiones de masa de partículas establecidos en el presente Reglamento, ya que con el nuevo procedimiento se registra un nivel inferior de masa que con el método actual.

(15) La Comisión debe examinar de forma continuada la necesidad de revisar el nuevo ciclo de conducción europeo como el procedimiento de ensayo que ofrece la base de la normativa sobre homologación de tipo en materia de emisiones. Quizá haga falta actualizar o reemplazar los ciclos de ensayo para reflejar los cambios producidos en las especificaciones de los vehículos y en el comportamiento de los conductores. Pueden ser necesarias revisiones para asegurarse de que las emisiones del mundo real se corresponden con las que se miden en la homologación de tipo. Asimismo, debe considerarse el uso de sistemas portátiles de medición de emisiones y la introducción de «no sobrepasar» como concepto reglamentario.

(16) Los sistemas de DAB son importantes para el control de las emisiones mientras se utiliza un vehículo. Es importante controlar las emisiones reales, y por eso la Comisión debe examinar de forma continuada los requisitos que deben cumplir tales sistemas y los umbrales de tolerancia aplicables a los errores de seguimiento.

(17) Para que no surjan barreras técnicas en el comercio intracomunitario es necesario un método normalizado de medición del consumo de carburante y de las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos entre los Estados miembros. Además, es necesario que los clientes y usuarios reciban una información objetiva y precisa.

([1]) Organización para la Mejora de las Normas de Información Estructuradas.

(18) Antes de elaborar su propuesta para futuras normas de emisiones, la Comisión debe llevar a cabo estudios destinados a determinar si aún es necesaria la subdivisión en clases de las categorías de vehículos y si pueden aplicarse límites de emisión independientes de la masa.

(19) Los Estados miembros deben ser capaces de acelerar, por medio de incentivos financieros, la comercialización de vehículos que satisfagan los requisitos adoptados a nivel comunitario. Sin embargo, tales incentivos deben cumplir las disposiciones del Tratado, en particular las normas sobre ayudas estatales. De este modo se evitarán distorsiones del mercado interior. El presente Reglamento no debe afectar al derecho de los Estados miembros a tener en cuenta las emisiones cuando calculen los impuestos sobre vehículos.

(20) Dado que la legislación sobre emisiones de vehículos y consumo de carburante se ha desarrollado a lo largo de más de 35 años y está repartida en más de 24 directivas, es aconsejable sustituirla por un nuevo reglamento y una serie de medidas de aplicación. Un reglamento hará 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 mucho más rápido y de forma más eficaz. Conviene, por lo tanto, derogar las Directivas 70/220/CEE [1], 72/306/CEE [2], 74/290/CEE [3], 80/1268/CEE [4], 83/351/CEE [5], 88/76/CEE [6], 88/436/CEE [7], 89/458/CEE [8], 91/441/CEE [9], 93/59/CEE [10], 94/12/CE [11], 96/69/CE [12], 98/69/CE [13], 2001/1/CE [14], 2001/100/CE [15] y 2004/3/CE [16]. Además, los Estados miembros deben derogar también los actos legislativos por los cuales se hayan incorporado al Derecho nacional las Directivas derogadas.

(21) Con el fin de aclarar el ámbito de aplicación de la legislación sobre emisiones de vehículos, debe modificarse la 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 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 [17], de modo que contemple todos los vehículos pesados y se deje claro que el presente Reglamento se refiere a los vehículos ligeros.

---

(1) 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 contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor (DO L 76 de 6.4.1970, p. 1). Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2003/76/CE de la Comisión (DO L 206 de 15.8.2003, p. 29).

(2) Directiva 72/306/CEE del Consejo, de 2 de agosto de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra las emisiones de contaminantes procedentes de los motores diésel destinados a la propulsión de vehículos (DO L 190 de 20.8.1972, p. 1). Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2005/21/CE de la comisión (DO L 61 de 8.3.2005, p. 25).

(3) Directiva 74/290/CEE del Consejo, de 28 de mayo de 1974, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 70/220/CEE 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 (DO L 159 de 15.6.1974, p. 61). Directiva modificada por la Directiva 2006/101/CE (DO L 363 de 20.12.2006, p. 238).

(4) 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 (DO L 375 de 31.12.1980, p. 36). Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2004/3/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 49 de 19.2.2004, p. 36).

(5) Directiva 83/351/CEE del Consejo, de 16 de junio de 1983, por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE 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 con los que están equipados los vehículos a motor (DO L 197 de 20.7.1983, p. 1).

(6) Directiva 88/76/CEE del Consejo, de 3 de diciembre de 1987, por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros referentes a las medidas contra la contaminación atmosférica provocada por los gases de escape provenientes de los motores de los vehículos de motor (DO L 36 de 9.2.1988, p. 1).

(7) Directiva 88/436/CEE del Consejo, de 16 de junio de 1988, por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de medidas contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor (limitación de las emisiones de partículas contaminantes por los motores diésel) (DO L 214 de 6.8.1988, p. 1).

(8) Directiva 89/458/CEE del Consejo, de 18 de julio de 1989, por la que se modifica, en lo que se refiere a las normas europeas de emisión para vehículos de cilindrada inferior a 1,4 litros, la Directiva 70/220/CEE, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de medidas contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor (DO L 226 de 3.8.1989, p. 1).

(9) Directiva 91/441/CEE del Consejo, de 26 de junio de 1991, por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros en materia de medidas contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor (DO L 242 de 30.8.1991, p. 1).

(10) Directiva 93/59/CEE del Consejo, de 28 de junio de 1993, por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de medidas contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor (DO L 186 de 28.7.1993, p. 21).

(11) Directiva 94/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de marzo de 1994, relativa a las medidas que deben adoptarse contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor (DO L 100 de 19.4.1994, p. 42).

(12) Directiva 96/69/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de octubre de 1996, por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de medidas contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor (DO L 282 de 1.11.1996, p. 64).

(13) 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 (DO L 350 de 28.12.1998, p. 1).

(14) Directiva 2001/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de enero de 2001, por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE del Consejo, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de medidas contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor (DO L 35 de 6.2.2001, p. 34).

(15) Directiva 2001/100/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de diciembre de 2001, por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE del Consejo, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de medidas contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor (DO L 16 de 18.1.2002, p. 32).

(16) Directiva 2004/3/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por la que se modifican las Directivas 70/156/CEE y 80/1268/CEE del Consejo en lo relativo a las mediciones de emisiones de dióxido de carbono y consumo de combustible de los vehículos de la categoría N_1 (DO L 49 de 19.2.2004, p. 36).

(17) DO L 275 de 20.10.2005, p. 1. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/51/CE de la Comisión (DO L 152 de 7.6.2006, p. 11).

(22) Para que la transición de las Directivas existentes al presente Reglamento se lleve a cabo sin problemas, la aplicabilidad de este último debe aplazarse un cierto tiempo tras su entrada en vigor. No obstante, durante ese período los fabricantes deben poder elegir entre homologar sus vehículos conforme a las Directivas existentes u homologarlos conforme al presente Reglamento. Por otro lado, las disposiciones sobre incentivos financieros deben ser aplicables inmediatamente después de entrar en vigor el presente Reglamento. La entrada en vigor del presente Reglamento no afecta a la validez de las homologaciones de tipo concedidas conforme a esas Directivas.

(23) Para que la transición de las Directivas existentes al presente Reglamento se lleve a cabo sin problemas, se han de prever algunas excepciones para los vehículos destinados a satisfacer necesidades sociales específicas en la fase Euro 5. Dichas excepciones deben cesar con la entrada en vigor de la fase Euro 6.

(24) Las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento deben aprobarse 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 [1].

(25) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que introduzca un número de partículas basado en los valores límite del anexo I, así como para que reajuste la masa de partículas basada en los valores límite fijados en dicho anexo. Dado que estas medidas son de alcance general y están destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 5 *bis* de la Decisión 1999/468/CE.

(26) Conviene igualmente, en particular, conferir competencias a la Comisión para que establezca procedimientos, ensayos y requisitos específicos para la homologación de tipo, así como un procedimiento revisado de medición de partículas y un número de partículas basados en valores límite, y para adoptar medidas referentes al uso de dispositivos de desactivación, al acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento del vehículo y a los ciclos de ensayo 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.

(27) 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 disfrutan 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:

CAPÍTULO I

OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

Artículo 1

Objeto

1. El presente Reglamento establece requisitos técnicos comunes para la homologación de tipo de los vehículos de motor («los vehículos») y las piezas de recambio, como los dispositivos de control de la contaminación de recambio, por lo que se refiere a sus emisiones.

2. Además, el presente Reglamento establece normas sobre la conformidad en circulación, la durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación, los sistemas de diagnóstico a bordo (DAB), la medición del consumo de carburante y la accesibilidad de la información relativa a la reparación y mantenimiento de los vehículos.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a los vehículos de las categorías M_1, M_2, N_1 y N_2 como se definen en el anexo II de la Directiva 70/156/CEE con una masa de referencia no superior a 2 610 kg.

2. A petición del fabricante, la homologación de tipo concedida con arreglo al presente Reglamento podrá hacerse extensiva de los vehículos cubiertos por el apartado 1 a las categorías M_1, M_2, N_1 y N_2 según se definen en el anexo II de la Directiva 70/156/CEE con una masa de referencia no superior a 2 840 kg y cumplan las condiciones establecidas en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación.

Artículo 3

Definiciones

A los efectos del presente Reglamento y sus medidas de aplicación, se entenderá por:

1) «vehículo híbrido»: un vehículo con al menos dos convertidores de energía diferentes y dos sistemas de almacenamiento de energía diferentes (en el vehículo) con fines de propulsión del vehículo;

[1] 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).

2) «vehículos destinados a satisfacer necesidades sociales específicas»: los vehículos diésel de la categoría M_1 que son:

   a) vehículos para fines específicos como los define la Directiva 70/156/CEE, con una masa de referencia superior a los 2 000 kg,

   o

   b) vehículos con una masa de referencia superior a los 2 000 kg y destinados a transportar al menos a siete ocupantes, incluido el conductor, excluidos, desde el 1 de septiembre de 2012, los vehículos de la categoría M_1G como se definen en la Directiva 70/156/CEE,

   o

   c) vehículos con una masa de referencia superior a los 1 760 kg construidos expresamente para fines comerciales y con el fin de dar acomodo a sillas de ruedas dentro del vehículo;

3) «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;

4) «contaminantes gaseosos»; las emisiones de escape de monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno expresados en equivalente de dióxido de nitrógeno (NO_2) e hidrocarburos;

5) «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;

6) «emisiones del tubo de escape»: las emisiones de contaminantes gaseosos y partículas contaminantes;

7) «emisiones de evaporación»: los vapores de hidrocarburos emitidos por el sistema de carburante de un vehículo distintas de las emisiones del tubo de escape;

8) «cárter del motor»: los espacios existentes dentro o fuera del motor y unidos al cárter del lubricante por conductos internos o externos por los que pueden escapar los gases y vapores;

9) «sistema de diagnóstico a bordo» o «sistema DAB»: un sistema para el control de las emisiones que puede determinar la zona probable de mal funcionamiento por medio de códigos de error almacenados en la memoria de un ordenador;

10) «dispositivo de desactivación»: todo elemento de diseño que detecta la temperatura, la velocidad del vehículo, las revoluciones por minuto del motor, la marcha introducida, la depresión de admisión y cualquier otro parámetro con el fin de activar, modular, aplazar o desactivar el funcionamiento de cualquier pieza del sistema de control de las emisiones, y reduce la eficacia de dicho sistema en condiciones que puede esperarse razonablemente que se produzcan durante el funcionamiento y la utilización normales del vehículo;

11) «dispositivo de control de la contaminación»: los componentes de un vehículo que controlan o limitan las emisiones del tubo de escape y de evaporación;

12) «dispositivo de control de la contaminación original»: un dispositivo de control de la contaminación o un conjunto de tales dispositivos incluidos en la homologación de tipo concedida para el vehículo de que se trate;

13) «dispositivo de control de la contaminación de recambio»: 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 de la Directiva 70/156/CEE;

14) «información relativa a la reparación y 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. Esta información incluye toda la que se requiere para el montaje de piezas o equipos en los vehículos;

15) «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 las empresas 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, las que imparten formación para instaladores, fabricantes y talleres de reparación de equipos para vehículos que utilizan carburante alternativo;

16) «biocarburantes»: carburante líquido o gaseoso para el transporte producido a partir de la biomasa;

17) «vehículo que utiliza 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.

CAPÍTULO II

OBLIGACIONES DE LOS FABRICANTES EN MATERIA DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO

Artículo 4

Obligaciones de los fabricantes

1. Los fabricantes demostrarán que todos los vehículos nuevos vendidos, registrados o puestos en servicio en la Comunidad disponen de la homologación de tipo con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación. Los fabricantes demostrarán asimismo que todos los dispositivos de control de la contaminación de recambio nuevos que requieren homologación y se venden o ponen en servicio en la Comunidad disponen de la homologación de tipo con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación.

Estas obligaciones incluyen el cumplimiento de los límites de emisiones establecidos en el anexo I y las medidas de aplicación contempladas en el artículo 5.

2. Los fabricantes se asegurarán de que se cumplen los procedimientos de homologación de tipo para la verificación de la conformidad de la producción, la durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación y la conformidad en circulación.

Además, las medidas técnicas adoptadas por el fabricante deberán garantizar que se limiten eficazmente con arreglo al presente Reglamento las emisiones del tubo de escape y las emisiones evaporantes a lo largo de la vida normal del vehículo y en condiciones normales de utilización. Por consiguiente, las medidas relativas a la conformidad en circulación se comprobarán transcurrido un período máximo de cinco años o equivalente a 100 000 km, de ambos el que finalice antes. Los ensayos de durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación efectuados para la homologación de tipo cubrirán 160 000 km. Para cumplir este ensayo de durabilidad, los fabricantes deberán tener la posibilidad de hacer uso del envejecimiento en banco de pruebas, con arreglo a las medidas de aplicación mencionadas en el apartado 4.

La conformidad en circulación se verificará en particular para las emisiones de gases del tubo de escape con arreglo a las pruebas realizadas para límites de emisiones incluidas en el anexo I. La Comisión revisará los procedimientos de ensayo con el fin de mejorar el control de las emisiones de evaporación y las emisiones en baja temperatura ambiente.

3. Los fabricantes indicarán las cifras correspondientes a las emisiones de dióxido de carbono y el consumo de carburante en un documento que se entregará al comprador del vehículo en el momento de la compra.

4. Los procedimientos y requisitos específicos para la puesta en práctica de los apartados 2 y 3 se establecerán de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 15, apartado 2.

Artículo 5

Requisitos y ensayos

1. El fabricante equipará los vehículos de manera que los componentes que puedan afectar a las emisiones estén diseñados, construidos y montados de modo que el vehículo, funcionando normalmente, cumpla lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación.

2. Estará prohibido el uso de dispositivos de desactivación que reduzcan la eficacia de los sistemas de control de las emisiones. La prohibición no se aplicará cuando:

a) la necesidad del dispositivo se justifique como protección del motor contra averías o accidentes y en aras del manejo seguro del vehículo;

b) el dispositivo no funcione más allá de las exigencias de arranque del motor,

o

c) en los procedimientos de ensayo se incluyan las condiciones apropiadas para verificar las emisiones de evaporación y las emisiones medias del tubo de escape.

3. Los procedimientos, ensayos y requisitos específicos para la homologación de tipo establecidos en el presente apartado, así como los requisitos para la aplicación del apartado 2, que están destinados a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento completándolo, se establecerán de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 15, apartado 3. Incluirán los requisitos relativos a:

a) las emisiones del tubo de escape, incluyendo los ciclos de ensayo, las emisiones en baja temperatura ambiente, las emisiones al ralentí, la opacidad de los humos y el funcionamiento y la regeneración correctos de los sistemas de postratamiento;

b) las emisiones de evaporación y las emisiones del cárter del cigüeñal;

c) los sistemas DAB y el comportamiento de los dispositivos de control de la contaminación en los vehículos en circulación;

d) la durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación, los dispositivos de control de la contaminación de recambio, la conformidad en circulación, la conformidad de la producción y la inspección técnica de vehículos;

e) la medición de las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo de carburante;

f) los vehículos híbridos y los vehículos que utilizan carburantes alternativos;

g) la extensión de las homologaciones de tipo y los requisitos aplicables a los pequeños fabricantes;

h) los equipos de ensayo,

y

i) los carburantes de referencia, como la gasolina, el diésel, los carburantes gaseosos y los biocarburantes tales como el bioetanol, el biodiésel y el biogás.

Los requisitos arriba mencionados se aplicarán, cuando proceda, a los vehículos independientemente del tipo de carburante que utilicen.

CAPÍTULO III

ACCESO A LA INFORMACIÓN RELATIVA A LA REPARACIÓN Y EL MANTENIMIENTO DE LOS VEHÍCULOS

Artículo 6

Obligaciones de los fabricantes

1. Los fabricantes darán a los agentes independientes acceso sin restricciones y normalizado a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, a través de sitios web con un formato normalizado donde dicha información será de fácil y rápido acceso y se presentará de forma no discriminatoria en comparación con la información o el acceso que se ofrezca a los concesionarios y talleres de reparación autorizados. Para lograr mejor este objetivo, la información debe proporcionarse de forma coherente, en principio de conformidad con los requisitos técnicos de la norma OASIS [1]. El fabricante también pondrá a disposición de los agentes independientes y concesionarios o talleres de reparación autorizados documentación de formación.

2. La información contemplada en el apartado 1 incluirá:

a) una identificación inequívoca de los vehículos;

b) manuales de mantenimiento;

c) manuales técnicos;

d) información sobre componentes y diagnóstico (por ejemplo, valores teóricos mínimos y máximos para las mediciones);

e) diagramas de cableado;

f) códigos de error de diagnóstico (incluidos los códigos específicos del fabricante);

g) el número de identificación de la calibración del software aplicable a un tipo de vehículo;

h) información sobre herramientas y equipos patentados, proporcionada por estos mismos medios,

e

i) información sobre registro de datos y datos bidireccionales del seguimiento y los ensayos.

3. Los concesionarios o talleres de reparación autorizados dentro del sistema de distribución de un fabricante de vehículos determinado se considerarán agentes independientes a los efectos del presente Reglamento cuando presten servicios de reparación o mantenimiento para vehículos de un fabricante de cuyo sistema de distribución no sean miembros.

4. La información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos estará siempre disponible, salvo cuando haya que proceder al mantenimiento del sistema de información.

5. A efectos de fabricación y mantenimiento de piezas de recambio o mantenimiento compatibles con el sistema DAB y de herramientas de diagnóstico y equipos de ensayo, los fabricantes proporcionarán de forma no discriminatoria información relativa al sistema DAB pertinente y a la reparación y el mantenimiento de los vehículos a todo fabricante o taller de reparación de componentes, herramientas de diagnóstico o equipos de ensayo que esté interesado.

6. A efectos de diseño y fabricación de equipamiento para vehículos que utilizan carburante alternativo, los fabricantes proporcionarán de forma no discriminatoria información relativa al sistema DAB pertinente y a la reparación y el mantenimiento de los vehículos a todo fabricante, instalador o taller de reparación de vehículos de carburante alternativo que esté interesado.

7. Cuando solicite la homologación de tipo CE o la homologación de tipo nacional, el fabricante proporcionará a la autoridad competente en materia de homologación de tipo pruebas de que se cumple lo dispuesto en el presente Reglamento con respecto al acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos y a la información contemplada en el apartado 5. Si en ese momento aún no dispone de tal información o esta todavía no es conforme con el presente Reglamento y sus medidas de aplicación, el fabricante la proporcionará en el plazo de seis meses tras la fecha de homologación. Si durante ese período no se proporcionan pruebas del cumplimiento, la autoridad competente en materia de homologación tomará las medidas apropiadas para garantizarlo.

El fabricante publicará en sus sitios web las modificaciones y suplementos posteriores de la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos al mismo tiempo en que los ponga a disposición de sus talleres de reparación autorizados.

Artículo 7

Tasas por el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos

1. Los fabricantes podrán cobrar unas tasas razonables y proporcionadas por el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos contemplada por el presente Reglamento; se considerará que la tasa no es razonable ni proporcionada si desanima a acceder a la información por no tener en cuenta en qué medida la utiliza el agente independiente.

2. Los fabricantes darán acceso diario, mensual y anual a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, con tasas que variarán según los períodos por los que se conceda el acceso.

[1] La norma OASIS se refiere a las especificaciones técnicas del Documento OASIS SC2-D5, *Format of Automotive Repair Information*, versión 1.0, de 28 de mayo de 2003 (disponible en: http://www.oasis-open.org/committees/download.php/2412/Draft%20Committee%20Specification.pdf) y de las secciones 3.2, 3.5, 3.6, 3.7 y 3.8 del Documento OASIS SC1-D2, *Autorepair Requirements Specification*, versión 6.1, de 10 de enero de 2003 (disponible en: http://lists.oasis-open.org/archives/autorepair/200302/pdf00005.pdf), que utiliza únicamente los formatos open text y gráfico.

Artículo 8

Medidas de aplicación

Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales de este Reglamento completándolo, necesarias para la aplicación de los artículos 6 y 7, se adoptarán de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 15, apartado 3. Ello incluirá la definición y actualización de especificaciones técnicas sobre la manera en que deberá proporcionarse la información relativa al sistema DAB y a la reparación y mantenimiento de los vehículos, concediéndose una atención particular a las necesidades específicas de las PYME.

Artículo 9

Informe

A más tardar el 2 de julio de 2011, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre el funcionamiento del sistema de acceso a la información relativa a la reparación y mantenimiento de los vehículos, en el que se dedicará una atención particular a sus repercusiones para la competencia y el funcionamiento del mercado interior, así como a los beneficios medioambientales. Se examinará en el informe la conveniencia de consolidar todas las disposiciones que regulan el acceso a la información relativa a la reparación y mantenimiento de los vehículos en una directiva marco revisada sobre la homologación de tipo.

CAPÍTULO IV

OBLIGACIONES DE LOS ESTADOS MIEMBROS

Artículo 10

Homologación de tipo

1. Con efectos a partir del 2 de julio de 2007, las autoridades nacionales no podrán denegar al fabricante que la solicite la homologación de tipo CE o la homologación de tipo nacional de un nuevo tipo de vehículo, ni prohibir el registro, la venta o la puesta en servicio de un vehículo nuevo, aduciendo razones relacionadas con las emisiones o el consumo de carburante de los vehículos de motor, si el vehículo en cuestión cumple lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación, y en particular los valores límite Euro 5 establecidos en el cuadro 1 del anexo I o los valores límite Euro 6 establecidos en el cuadro 2 del anexo I.

2. Con efectos a partir del 1 de septiembre de 2009, y del 1 de septiembre de 2010 en el caso de los vehículos de la categoría N_1, clases II y III, y de la categoría N_2, las autoridades nacionales denegarán la homologación de tipo CE o la homologación de tipo nacional, aduciendo razones relacionadas con las emisiones o el consumo de carburante, con respecto a nuevos tipos de vehículos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación, y, en particular, en los anexos, con excepción de los valores límite Euro 6 establecidos en el cuadro 2 del anexo I. Para los ensayos de emisiones del tubo de escape, los valores límite aplicados a los vehículos destinados a satisfacer necesidades sociales específicas serán los mismos que los aplicados a los vehículos de la categoría N_1, clase III.

3. Con efectos a partir del 1 de enero de 2011, y del 1 de enero de 2012 en el caso de los vehículos de la categoría N_1, clases II y III, y de la categoría N_2 y de los vehículos destinados a satisfacer necesidades sociales específicas, las autoridades nacionales considerarán que los certificados de conformidad relativos a vehículos nuevos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación, en particular, en los anexos, con excepción de los valores límite Euro 6 establecidos en el cuadro 2 del anexo I, ya no son válidos a los efectos del artículo 7, apartado 1, de la Directiva 70/156/CEE y, por razones relacionadas con las emisiones o el consumo de carburante, denegarán el registro y prohibirán la venta y la puesta en servicio de esos vehículos. Para los ensayos de emisiones del tubo de escape, los valores límite aplicados a los vehículos destinados a satisfacer necesidades sociales específicas serán los mismos que los aplicados a los vehículos de la categoría N_1, clase III.

4. Con efectos a partir del 1 de septiembre de 2014, y del 1 de septiembre de 2015 en el caso de los vehículos de la categoría N_1, clases II y III, y de la categoría N_2, las autoridades nacionales denegarán la homologación de tipo CE o la homologación de tipo nacional, por motivos referentes a las emisiones o al consumo de carburante, a los nuevos tipos de vehículos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación y, en particular, los valores límite Euro 6 establecidos en el cuadro 2 del anexo I.

5. Con efectos a partir del 1 de septiembre de 2015, y del 1 de septiembre de 2016 en el caso de la categoría N_1, clases II y III, y de la categoría N_2, las autoridades nacionales considerarán que los certificados de conformidad relativos a vehículos nuevos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación y, en particular, los valores límite Euro 6 establecidos en el cuadro 2 del anexo I, ya no son válidos a los efectos del artículo 7, apartado 1, de la Directiva 70/156/CEE y, por motivos referentes a las emisiones o al consumo de carburante, denegarán el registro y prohibirán la venta o la puesta en servicio de esos vehículos.

Artículo 11

Homologación de tipo de las piezas de recambio

1. Las autoridades nacionales prohibirán la venta o la instalación en un vehículo de nuevos dispositivos de control de la contaminación de recambio 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 y sus medidas de aplicación.

2. Las autoridades nacionales podrán seguir concediendo extensiones de las homologaciones de tipo CE para dispositivos de control de la contaminación de recambio destinados a cumplir normas anteriores a las del presente Reglamento en los términos que se aplicaron originalmente. Las autoridades nacionales prohibirán la venta o la instalación en un vehículo de dispositivos de control de la contaminación de recambio salvo si pertenecen a un tipo para el que se ha concedido una homologación de tipo pertinente.

3. Los dispositivos de control de la contaminación de recambio destinados a ser montados en vehículos homologados antes de la adopción de los requisitos relativos a la homologación de tipo del componente estarán exentos de los requisitos incluidos en los apartados 1 y 2.

Artículo 12

Incentivos financieros

1. Los Estados miembros podrán introducir incentivos financieros que se apliquen a los vehículos producidos en serie que cumplan lo establecido en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación.

Esos incentivos serán válidos para todos los vehículos nuevos puestos a la venta en el mercado de un Estado miembro que cumplan al menos los valores límite de emisiones incluidos en el cuadro 1 del anexo I con anterioridad a las fechas fijadas en el artículo 10, apartado 3; dejarán de tener validez en dichas fechas.

Los incentivos económicos aplicados exclusivamente a los vehículos que cumplen los valores límite de emisiones incluidos en el cuadro 2 del anexo I podrán concederse a los vehículos nuevos en venta en un Estado miembro a partir de las fechas fijadas en el artículo 10, apartado 3, con anterioridad a las fechas establecidas en el artículo 10, apartado 5; dejarán de tener validez en las fechas establecidas en el artículo 10, apartado 5.

2. Los Estados miembros podrán conceder incentivos financieros para el equipamiento de vehículos ya en uso, así como para la eliminación de los vehículos que no los cumplan.

3. Para cada tipo de vehículo, los incentivos financieros contemplados en los apartados 1 y 2 serán de un importe que no sobrepasará el coste adicional de los dispositivos técnicos introducidos 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 con tiempo suficiente de los planes para instituir o modificar los incentivos financieros contemplados en los apartados 1 y 2.

Artículo 13

Sanciones

1. Los Estados miembros establecerán disposiciones sobre las sanciones aplicables por infracción por parte de los fabricantes de lo dispuesto en el presente Reglamento y tomarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Esas sanciones deberán ser eficaces, proporcionadas y disuasivas. Los Estados miembros notificarán dichas disposiciones a la Comisión a más tardar el 2 de enero de 2009 y le comunicarán sin demora cualquier modificación posterior de las mismas.

2. Los tipos de infracciones sometidas a sanción incluirán:

a) la presentación de declaraciones falsas durante los procedimientos de homologación o los procedimientos que desembocan en una retirada;

b) la falsificación de los resultados de los ensayos para la homologación de tipo o la conformidad en circulación;

c) la omisión de datos o especificaciones técnicas que pueden entrañar una retirada del producto o de la homologación;

d) el uso de dispositivos de desactivación,

y

e) la negativa a suministrar información.

CAPÍTULO V

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 14

Redefinición de las especificaciones

1. La Comisión estudiará la posibilidad de incluir las emisiones de metano en el cálculo de las emisiones de dióxido de carbono. Si es necesario, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo una propuesta con medidas para tener en cuenta o limitar las emisiones de metano.

2. Una vez terminado el programa ONU/CEPE de medición de partículas, realizado bajo los auspicios del Foro mundial para la armonización de los reglamentos sobre vehículos, y a más tardar una vez entrada en vigor la fase Euro 6, la Comisión tomará las siguientes medidas que están destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento completando sus disposiciones, sin rebajar los ambiciosos objetivos vigentes en materia de medio ambiente:

a) modificación del presente Reglamento de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 15, apartado 3, para reajustar los valores límite basados en la masa de partículas establecidos en el anexo I del presente Reglamento e introducir en dicho anexo valores límite basados en el número de partículas de manera que sean, en general, correlativos con los valores límite de masa de gasolina y diésel;

b) adopción de un procedimiento de medición revisado para las partículas y un valor límite del número de partículas de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 15, apartado 3.

3. La Comisión examinará de forma continuada los procedimientos, ensayos y requisitos contemplados en el artículo 5, apartado 3, así como los ciclos de ensayo utilizados para medir las emisiones. Si del examen resultase que estos 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. Las medidas necesarias, destinadas a modificar elementos no esenciales de este Reglamento completándolo, se establecerán de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 15, apartado 3.

4. La Comisión examinará de forma continuada los contaminantes sometidos a los procedimientos y ensayos contemplados en el artículo 5, apartado 3. Si la Comisión concluyese que resulta pertinente regular las emisiones de contaminantes adicionales, presentará una propuesta al Parlamento Europeo y al Consejo con el fin de modificar en consecuencia el presente Reglamento.

5. La Comisión volverá a examinar los límites de las emisiones fijados en el cuadro 4 del anexo I para el monóxido de carbono e hidrocarburos del tubo de escape tras un ensayo de arranque en frío, y presentará, si procede, al Parlamento Europeo y al Consejo una propuesta destinada a hacer más estrictos los límites de emisiones.

6. Los anexos pertinentes de la Directiva 2005/55/CE se modificarán de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 15, apartado 3, con el fin de que incluyan requisitos para la homologación de tipo de todos los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva.

Artículo 15

Comité

1. La Comisión estará asistida por un comité.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 *bis*, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

Artículo 16

Modificaciones de las Directivas 70/156/CEE y 2005/55/CE

1. La Directiva 70/156/CEE queda modificada de acuerdo con lo dispuesto en el anexo II del presente Reglamento.

2. La Directiva 2005/55/CE queda modificada como sigue:

a) El título se sustituye por el texto siguiente:

«Directiva 2005/55/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de septiembre de 2005, relativa a la homologación de tipo de los vehículos pesados y motores con respecto a sus emisiones (Euro IV y V)».

b) El artículo 1 se sustituye por el texto siguiente:

«*Artículo 1*

A los efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

a) "vehículo": cualquier vehículo de motor como lo define el artículo 2 de la Directiva 70/156/CEE, con una masa de referencia superior a los 2 610 kg;

b) "motor": la fuente de propulsión de un vehículo que puede ser objeto de una homologación de tipo en tanto que entidad independiente, tal como se define en el artículo 2 de la Directiva 70/156/CEE;

c) "vehículo ecológico mejorado (VEM)": un vehículo movido por un motor que satisface los valores límite permisibles de las emisiones fijados en la columna C de los cuadros de la sección 6.2.1 del anexo I.».

c) En el anexo I, la sección 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. La presente Directiva se aplicará al control de los gases y partículas contaminantes, la vida útil de los dispositivos de control de emisiones, la conformidad de los motores/vehículos en circulación y los sistemas de diagnóstico a bordo (DAB) de todos los vehículos de motor, y a los motores previstos en el artículo 1, con excepción de los vehículos de las categorías M_1, N_1, N_2 y M_2 a los que se haya concedido la homologación con arreglo al Reglamento (CE) nº 715/2007 (*).

(*) DO L 171 de 29.6.2007, p. 1.».

Artículo 17

Derogación

1. Quedan derogadas las Directivas siguientes con efectos a partir del 2 de enero de 2013:

— Directiva 70/220/CEE,

— Directiva 72/306/CEE,

— Directiva 74/290/CEE,

— Directiva 77/102/CEE,

— Directiva 78/665/CEE,

— Directiva 80/1268/CEE,

— Directiva 83/351/CEE,

— Directiva 88/76/CEE,

— Directiva 88/436/CEE,

— Directiva 89/458/CEE,

— Directiva 91/441/CEE,

— Directiva 93/59/CEE,

— Directiva 93/116/CE,

— Directiva 94/12/CE,

— Directiva 96/44/CE,

— Directiva 96/69/CE,

— Directiva 98/69/CE,

— Directiva 98/77/CE,

— Directiva 1999/100/CE,

— Directiva 1999/102/CE,

— Directiva 2001/1/CE,

— Directiva 2001/100/CE,

— Directiva 2002/80/CE,

— Directiva 2003/76/CE,

— Directiva 2004/3/CE.

2. Se suprimen los anexos II y V de la Directiva 89/491/CEE de la Comisión, de 17 de julio de 1989, por la que se adaptan al progreso técnico las Directivas 70/157/CEE, 70/220/CEE, 72/245/CEE, 72/306/CEE, 80/1268/CEE y 80/1269/CEE del Consejo relativas a los vehículos de motor [1], con efectos a partir del 2 de enero de 2013.

3. Las referencias a las Directivas derogadas se entenderán hechas al presente Reglamento.

4. Los Estados miembros derogarán su legislación de aplicación adoptada con arreglo a las Directivas mencionadas en el apartado 1 con efectos a partir del 2 de enero de 2013.

Artículo 18

Entrada en vigor

1. El presente Reglamento entrará en vigor a los tres días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

2. Será aplicable a partir del 3 de enero de 2009, a excepción del artículo 10, apartado 1, y del artículo 12, que se aplicarán a partir del 2 de julio de 2007.

3. Las modificaciones o las medidas de aplicación contempladas en el artículo 5, apartado 3, y en el artículo 14, apartado 6, se adoptarán a más tardar el 2 de julio de 2008.

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

Hecho en Estrasburgo, el 20 de junio de 2007.

Por el Parlamento Europeo
El Presidente
H.-G. PÖTTERING

Por el Consejo
El Presidente
G. GLOSER

[1] DO L 238 de 15.8.1989, p. 43.

ANEXO I

LÍMITES DE EMISIONES

Cuadro 1

Límites de emisiones Euro 5

		Masa de referencia (MR) (kg)	Valores límite													
			Masa de monóxido de carbono (CO)		Masa total de hidrocarburos (HCT)		Masa de hidrocarburos no metanos (HCNM)		Masa de óxidos de nitrógeno (NO_x)		Masa combinada total de hidrocarburos y óxidos de nitrógeno totales (HCT + NO_x)		Masa de partículas (MP)		Número de partículas (1) (P)	
			L_1 (mg/km)		L_2 (mg/km)		L_3 (mg/km)		L_4 (mg/km)		$L_2 + L_4$ (mg/km)		L_5 (mg/km)		L_6 (#/km)	
Categoría	Clase		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI (2)	CI	PI	CI
M	—	Todos	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0	5,0		
N_1	I	MR ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0	5,0		
	II	1 305 < MR ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	235	—	295	5,0	5,0		
	III	1 760 < MR	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0	5,0		
N_2			2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0	5,0		

Clave: PI = encendido por chispa, CI = encendido por compresión.

(1) Se establecerá una norma relativa al número lo antes posible y, a más tardar, tras la entrada en vigor de Euro 6.

(2) Las normas sobre masa de partículas de los vehículos de encendido por chispa se aplican únicamente a los vehículos con motores de inyección directa.

Cuadro 2

Límites de emisiones Euro 6

		Masa de referencia (MR) (kg)	Valores límite													
			Masa de monóxido de carbono (CO)		Masa total de hidrocarburos (HCT)		Masa de hidrocarburos no metanos (HCNM)		Masa de óxidos de nitrógeno (NO_x)		Masa combinada de hidrocarburos y óxidos de nitrógeno totales (HCT + NO_x)		Masa de partículas (PM)		Número de partículas (1) (P)	
			L_1 (mg/km)		L_2 (mg/km)		L_3 (mg/km)		L_4 (mg/km)		$L_2 + L_4$ (mg/km)		L_5 (mg/km)		L_6 (#/km)	
Categoría	Clase		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI (2)	CI	PI	CI
M	—	Todos	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	5,0	5,0		
N_1	I	MR ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	5,0	5,0		
	II	1 305 < MR ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	5,0	5,0		
	III	1 760 < MR	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	5,0	5,0		
N_2			2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	5,0	5,0		

Clave: PI = encendido por chispa, CI = encendido por compresión.

(1) Se establecerá una norma relativa al número para esta etapa.

(2) Las normas sobre masa de partículas de los vehículos de encendido por chispa se aplican únicamente a los vehículos con motores de inyección directa.

Cuadro 3

Límite de emisiones para el ensayo de emisiones de evaporación

Masa de emisiones de evaporación (g/ensayo)
2,0

Cuadro 4

Límite de las emisiones de monóxido de carbono e hidrocarburos del tubo de escape tras un ensayo de arranque en frío

Temperatura de ensayo 266 K (– 7 °C)			
Categoría de vehículos	Clase	Masa de monóxido de carbono (CO) L_1 (g/km)	Masa de hidrocarburos (HC) L_2 (g/km)
M	—	15	1,8
N_1	I	15	1,8
	II	24	2,7
	III	30	3,2
N_2		30	3,2

ANEXO II

Modificaciones de la Directiva 70/156/CEE

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

1) En el artículo 2, se añade la siguiente frase después del último guión:

«Si se hiciera referencia en la presente Directiva a una Directiva o a un Reglamento particular, se incluirá dicha referencia asimismo en los actos de ejecución.».

2) Se añaden las palabras «o Reglamento» después de las palabras «Directiva particular» en las disposiciones siguientes:

artículo 2, primer guión; artículo 2, noveno guión; artículo 2, décimo guión; artículo 2, decimocuarto guión; artículo 3, apartado 1; artículo 3, apartado 4; artículo 4, apartado 1, letra c); artículo 4, apartado 1, letra d); artículo 5, apartado 5; artículo 6, apartado 3; artículo 7, apartado 2; artículo 13, apartado 4; artículo 13, apartado 5; anexo I, párrafo primero; anexo III, parte III; anexo IV, parte II, párrafo primero; anexo V, sección 1, letra a); anexo V, sección 1, letra b); anexo V, sección 1, letra c); anexo VI, cara 2 del certificado de homologación CE de un vehículo; anexo VII, punto 1, sección IV; anexo VII, nota a pie de página 1; anexo X, sección 2.1; anexo X, sección 3.3; anexo XI, apéndice 4, Significado de las letras: X; anexo XII, sección B, apartado 2; anexo XIV, sección 2, letra a); anexo XIV, sección 2, letra c); anexo XIV, sección 2, letra d).

3) Se añaden las palabras «o Reglamentos» después de las palabras «Directivas particulares» en las disposiciones siguientes:

artículo 2, octavo guión; artículo 3, apartado 1; artículo 3, apartado 2; artículo 4, apartado 1, letra a), guiones primero y segundo; artículo 4, apartado 1, letra b); artículo 4, apartado 3; artículo 5, apartado 4, párrafo tercero; artículo 5, apartado 6; artículo 8, apartado 2; artículo 8, apartado 2, letra c); artículo 9, apartado 2; artículo 10, apartado 2; artículo 11, apartado 1; artículo 13, apartado 2; artículo 14, apartado 1, inciso i); Lista de anexos: título del anexo XIII; anexo I, párrafo primero; anexo IV, parte I, líneas primera y segunda; anexo IV, parte II, nota a pie de página 1 del cuadro; anexo V, sección 1, letra b); anexo V, sección 3; anexo V, sección 3, letra a); anexo V, sección 3, letra b); anexo VI, puntos 1 y 2; anexo VI, cara 2 del certificado de homologación CE de un vehículo; anexo X, sección 2.2; anexo X, sección 2.3.5; anexo X, sección 3.5; anexo XII, título; anexo XIV, sección 1.1; anexo XIV, sección 2, letra c).

4) Se añaden las palabras «o Reglamento» después de la palabra «Directiva» en las disposiciones siguientes:

artículo 5, apartado 3, párrafo tercero; anexo IV, parte I, nota a pie de página X del cuadro; anexo VI, cara 2 del certificado de homologación CE de un vehículo, encabezamiento de los cuadros; anexo VII, punto 1, sección 2; anexo VII, punto 1, sección 3; anexo VII, punto 1, sección 4; anexo VIII, secciones 1, 2, 2.1, 2.2 y 3; anexo IX, cara 2 para vehículos completos o completados de la categoría M_1, puntos 45, 46.1 y 46.2; anexo IX, cara 2 para vehículos completos o completados de las categorías M_2 y M_3, puntos 45 y 46.1; anexo IX, cara 2 para vehículos completos o completados de las categorías N_1, N_2 y N_3, puntos 45 y 46.1; anexo IX, cara 2 para vehículos incompletos de la categoría M_1, puntos 45 y 46.1; anexo IX, cara 2 para vehículos incompletos de las categorías M_2 y M_3, puntos 45 y 46.1; anexo IX, cara 2 para vehículos incompletos de las categorías N_1, N_2 y N_3, puntos 45 y 46.1; anexo X, nota a pie de página 2; anexo X, sección 1.2.2; anexo XI, apéndice 4, significado de las letras: N/A; anexo XV, encabezamiento del cuadro.

Se añaden las palabras «o Reglamentos» después de la palabra «Directivas» en las disposiciones siguientes:

anexo IX, cara 2 para vehículos completos o completados de la categoría M_1; anexo IX, cara 2 para vehículos completos o completados de las categorías M_2 y M_3; anexo IX, cara 2 para vehículos completos o completados de las categorías N_1, N_2 y N_3; anexo IX, cara 2 para vehículos incompletos de la categoría M_1; anexo IX, cara 2 para vehículos incompletos de las categorías M_2 y M_3; anexo IX, cara 2 para vehículos incompletos de las categorías N_1, N_2 y N_3; anexo XV.

5) En el artículo 8, apartado 2, letra c), las palabras «o Reglamentos» se añaden tras la palabra «Directivas».

6) En el anexo IV, parte I, el encabezamiento del cuadro y el punto 2 se sustituyen por el texto siguiente:

«Asunto	Número de Directiva/ Reglamento	Referencia del Diario Oficial	Aplicabilidad									
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2. Emisiones/Acceso a la información	…/…/CE (CE) nº …/…	L … de …, p. …	X (10)	X (10)		X (10)	X (10)					

(10) Para vehículos con una masa de referencia no superior a 2 610 kg. A petición del fabricante se podrá aplicar a vehículos con una masa de referencia igual o inferior a 2 840 kg.».

7) En el anexo IV, parte I, se suprimen los puntos 11 y 39.

8) En el anexo VII, punto 4, se añaden las palabras «o Reglamento» después de las palabras «en caso de una Directiva».

9) En el anexo VII, punto 5, se añaden las palabras «o Reglamento» después de las palabras «la Directiva más reciente».

10) En el anexo XI, apéndice 1, el encabezamiento del cuadro y el punto 2 se sustituyen por el texto siguiente:

«Epígrafe	Asunto	Número de Directiva/Reglamento	$M_1 \leq 2\,500$ ([1]) kg	$M_1 > 2\,500$ ([1]) kg	M_2	M_3
2	Emisiones/Acceso a la información	…/…/CE (CE) nº …/…	Q	G + Q	G + Q»	

11) En el anexo XI, apéndice 1, se suprimen los puntos 11 y 39.

12) En el anexo XI, apéndice 2, el encabezamiento del cuadro y el punto 2 se sustituyen por el texto siguiente:

«Epígrafe	Asunto	Número de Directiva/Reglamento	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2	Emisiones/Acceso a la información	…/…/CE (CE) nº …/…	A	A		A	A»					

13) En el anexo XI, apéndice 2, se suprimen los puntos 11 y 39.

14) En el anexo XI, apéndice 3, el encabezamiento del cuadro y el punto 2 se sustituyen por el texto siguiente:

«Epígrafe	Asunto	Número de Directiva/Reglamento	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2	Emisiones/Acceso a la información	…/…/CE (CE) nº …/…	Q		Q	Q»					

15) En el anexo XI, apéndice 3, se suprime el punto 11.

16) En el anexo XI, apéndice 4, el encabezamiento del cuadro y el punto 2 se sustituyen por el texto siguiente:

«Epígrafe	Asunto	Número de Directiva/Reglamento	Grúa móvil de la categoría N
2	Emisiones/Acceso a la información	…/…/CE (CE) nº …/…	S/O»

17) En el anexo XI, apéndice 4, se suprime el punto 11.