



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 21.12.2005  
COM(2005) 683 final

2005/0282 (COD)

Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones y sobre el acceso a la información relativa a la reparación de los vehículos, y por la que se modifican las Directivas 72/306/CEE y .../.../CE**

(presentada por la Comisión)

{SEC(2005) 1745}

## **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 construcción de vehículos de motor para garantizar el funcionamiento del mercado interior al tiempo que se proporciona un alto nivel de protección medioambiental por lo que se refiere 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 que aparezcan normas sobre productos que difieran de unos Estados miembros a otros, algo 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 Euro 4 aplicables a los coches entraron en vigor el 1 de enero de 2005 para las nuevas homologaciones de tipo<sup>1</sup>. Varios Estados miembros llevan tiempo utilizando incentivos fiscales para acelerar la introducción de vehículos más limpios. Para evitar la distorsión del mercado único que se produciría si varios Estados miembros introdujeran en enero de 2005 incentivos fiscales basándose en diferentes valores límite, los servicios de la Comisión publicaron un documento de trabajo<sup>2</sup> en el que se proponía un valor límite para la materia particulada. En el documento de trabajo se invitaba a los Estados miembros que desearan introducir incentivos fiscales a que los basaran en el valor de 5 mg/km establecido en ese mismo documento.

Si no se introduce ningún cambio en la política de reducción de emisiones de los vehículos de motor, existe un alto riesgo de que el funcionamiento del mercado interior salga deteriorado por las acciones unilaterales que intenten emprender los Estados miembros. La mala calidad del aire seguirá siendo objeto de atención en la Unión Europea, pues la contaminación atmosférica continúa siendo perjudicial para la salud humana.

---

<sup>1</sup> Directiva 98/69/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 1998, relativa a las medidas que deben adoptarse contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor y por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE del Consejo (DO L 350 de 28.12.1998, p. 1).

<sup>2</sup> SEC(2005) 43 de 12.1.2005.

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

Los requisitos sobre la construcción de vehículos de motor se rigen actualmente por la Directiva 70/220/CEE<sup>3</sup> (modificada), 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.

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

La propuesta se ha elaborado en el contexto del programa «Aire puro para Europa» (CAFE, *Clean Air for Europe*), que proporcionó la base técnica para preparar la estrategia temática sobre la contaminación atmosférica<sup>4</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 5 es una de las medidas importantes para reducir las emisiones de precursores de ozono (como NO<sub>x</sub> y HC) y 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**

### **Consulta de las partes interesadas**

#### *Métodos y principales sectores de consulta, perfil general de los consultados*

Al elaborar la propuesta, la Comisión ha consultado a las partes interesadas de diversas formas:

- Hubo una consulta con el grupo de emisiones de los vehículos de motor, un grupo de trabajo formado por expertos de las partes interesadas encargado de apoyar los procesos reguladores de la Comisión en cuestiones relacionadas con las emisiones. En la labor de este grupo participan una amplia gama de partes interesadas: autoridades nacionales, fabricantes de vehículos, proveedores de componentes, asociaciones de la industria y organizaciones no gubernamentales.
- En febrero de 2004 se envió a las partes interesadas un cuestionario que planteaba diversas situaciones en relación con los nuevos valores límite de emisiones Euro 5 para turismos y vehículos ligeros. La finalidad del cuestionario era reunir opiniones con respecto a la tecnología necesaria y los costes que acarrearía el cumplimiento de diversos valores límite hipotéticos. Los resultados fueron analizados por un panel de expertos independiente.
- A comienzos de 2005 se presentaron a las principales partes interesadas los resultados del análisis efectuado por el panel de expertos, que presentó un diagrama de tecnologías y una gama de los costes que conllevarían las diversas hipótesis de reducción de emisiones.

---

<sup>3</sup> DO L 76 de 6.4.1970, p. 1.

<sup>4</sup> COM(2005) 446 de 21.9.2005.

- La propuesta Euro 5 se desarrolló al mismo tiempo que la estrategia temática sobre la contaminación atmosférica de la Comisión (programa CAFE). Las partes interesadas participaron activamente en el debate de este programa.
- Los elementos clave del proyecto de propuesta se presentaron al grupo de alto nivel CARS 21 y al grupo de sherpas, ofreciendo a las partes interesadas una oportunidad temprana para comentar los nuevos valores límite de emisiones Euro 5.
- En julio de 2005, la Comisión lanzó una consulta a través de internet acerca de un proyecto preliminar de propuesta sobre Euro 5. Esta consulta generó unas cincuenta respuestas procedentes de diversas partes interesadas.

#### *Resumen de las respuestas y forma en que se han tenido en cuenta*

En la consulta a través de internet, las partes interesadas plantearon varias cuestiones<sup>5</sup>. La evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta informa en detalle de las principales cuestiones planteadas y expone la manera en han sido tomadas en consideración.

### **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 realización de las diversas hipótesis de valores límite de emisiones Euro 5.

#### *Metodología utilizada*

A principios de 2004, los servicios de la Comisión enviaron a las partes interesadas un cuestionario sobre los límites de emisiones Euro 5 para vehículos ligeros. 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 formular modelos del impacto de una serie de hipótesis de límites de emisiones.

#### *Principales organizaciones y expertos consultados*

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

#### *Asesoramiento recibido y utilizado*

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

---

<sup>5</sup>[http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pollutant\\_emission/stakeholder\\_consultation/contributions.htm](http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pollutant_emission/stakeholder_consultation/contributions.htm).

buena relación coste-eficacia, como se explica en la evaluación de impacto que acompaña a la propuesta.

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

El informe del panel de expertos está disponible en el sitio web de la DG Empresa e Industria<sup>6</sup>.

## **Evaluación de impacto**

Se han planteado cuatro opciones de actuación:

- (1) *Ningún cambio en la política:* los valores límite de emisiones Euro 4 (Directiva 70/220/CEE modificada) siguen vigentes para los vehículos diésel y gasolina.

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.

La mala calidad del aire seguirá siendo objeto de atención en la Unión Europea, pues la contaminación atmosférica continuará siendo perjudicial para la salud humana. 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) *Planteamiento regulador:* revisar la legislación vigente sobre Euro 4 fijando nuevos valores límite de emisiones Euro 5 a nivel de 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, a su vez, mejorará la salud pública y, de este modo, permitirá ahorrar a los gobiernos.

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.

Así pues, en la propuesta se ha optado por el planteamiento regulador.

- (3) *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 Euro 4.

---

<sup>6</sup> [http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/mveg\\_meetings/meeting97/tno\\_report.pdf](http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/mveg_meetings/meeting97/tno_report.pdf).

Hasta la fecha, sólo unos pocos Estados miembros han introducido alguna vez incentivos fiscales, de manera que la aceptación de esta medida podría ser limitada. Por otro lado, la sostenibilidad de este tipo de medidas a largo plazo es cuestionable. Por lo tanto, 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 podría 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 de la política y podría incluso tener un efecto negativo sobre el funcionamiento del mercado interior al disminuir la certidumbre con respecto a la demanda de tipos concretos de vehículos.

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

(4) *Planteamiento no regulador*: consistiría en la 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 vayan a imponer sanciones apropiadas si no se respeta. Además, no es evidente que la aplicación de un enfoque voluntario aporte beneficios adicionales a la industria, los gobiernos 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 implicaciones importantes en todo el mundo. El paso de un planteamiento regulador a otro voluntario perturbaría el proceso de armonización mundial.

Por eso, el planteamiento no regulador dejó de tomarse en consideración.

Los servicios de la Comisión llevaron a cabo una evaluación de impacto que figura en el programa de trabajo con el número de referencia 2005/ENTR/018.

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

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

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

La masa de emisiones de partículas de los vehículos diésel tendrá que reducirse enormemente (80 %). 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.

En la actualidad, los únicos capaces de respetar el límite de emisiones escogido son los filtros cerrados, que además tienen la ventaja de reducir las partículas ultrafinas, consideradas 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 adecuado definir una norma respecto al número, pues se está investigando en el contexto del programa ONU/CEPE sobre medición de partículas. El grupo de trabajo ONU/CEPE está todavía estudiando esta cuestión. Una vez se disponga de los resultados del citado programa, se establecerá, mediante el procedimiento comitológico, una norma relativa al número.

Dentro del programa sobre medición de partículas se está poniendo a prueba también un protocolo para la medición de emisiones de partículas. Una de las principales ventajas de este nuevo enfoque es que permite una mayor repetibilidad en la medición de emisiones en el laboratorio. Cuando se complete el programa se estudiará la posibilidad de ajustar el actual procedimiento de medición al nuevo enfoque. Una vez implantado el nuevo procedimiento de medición, la Comisión tendrá que recalibrar los límites de emisión de masa de materia particulada establecidos en la presente propuesta, ya que con la nueva técnica se registra un nivel inferior de masa que con el método actual.

Para los vehículos diésel se ha planeado sólo una pequeña reducción (20 %) en cuanto a los  $\text{NO}_x$ . Este límite de emisiones se ha fijado de manera que se puedan seguir reduciendo las emisiones con medidas internas aplicadas al motor. Dado que la propuesta conducirá a la instalación de filtros de partículas en el flujo de escape, la Comisión quiere evitar en esta fase la obligación de instalar un sistema adicional para el tratamiento posterior de los  $\text{NO}_x$ . La tecnología para una mayor reducción de los  $\text{NO}_x$  aún no está madura; por eso se propone no reducir las emisiones de  $\text{NO}_x$  más allá del valor límite de 200 mg/km.

La propuesta incluye una mayor reducción de las emisiones en los coches de gasolina. La Comisión propone una reducción del 25 % en cuanto a los  $\text{NO}_x$ , con un valor límite de 60 mg/km, y una reducción del 25 % en relación con los hidrocarburos (HC), con un valor límite de 75 mg/km. Muchos de los coches de gasolina que se venden hoy en día en la UE están cómodamente por debajo del límite de emisiones propuesto, y otros pueden ajustarse para que lo cumplan con un coste relativamente bajo.

También se proponen límites para la masa de emisiones de partículas de los motores de gasolina. Estos límites sólo se aplican a los vehículos de inyección directa que funcionan con combustión pobre, ya que las emisiones de materia particulada no son un problema para los vehículos de gasolina con combustión puramente estequiométrica.

Otro cambio reside en la propuesta de ampliar el periodo de durabilidad en que los fabricantes deben garantizar el funcionamiento de los dispositivos de control de la contaminación, de 80 000 km a 160 000 km. Este cambio plasmará de forma más realista la vida real de los vehículos y hará que los sistemas de control de las emisiones sigan funcionando durante toda la vida útil del vehículo.

En la propuesta se incluye el requisito de proporcionar información sobre la reparación de los vehículos en sitios web y en el formato estandarizado que ha diseñado un comité técnico de partes interesadas (la conocida como «norma OASIS»).

Por último, se ha suprimido la excepción que en la legislación previa permitía la homologación de tipo de vehículos pesados de pasajeros (clase  $M_1$  de más de 2 500 kg) como vehículos comerciales ligeros, pues ya no se considera justificada.

## **Fundamento jurídico**

El fundamento jurídico 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.

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 respeta, pues, el 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 demuestra que los valores límite de emisiones que se han escogido benefician a la sociedad en su conjunto, sin descuidar la competitividad de la industria del automóvil.

## **Instrumentos elegidos**

El instrumento propuesto es un reglamento. Otros instrumentos no serían adecuados 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 sobre emisiones de los vehículos pesados<sup>7</sup>. Según este planteamiento, la propuesta y la adopción de la legislación seguirán dos rutas diferentes pero 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>7</sup> Directiva 2005/55/CE (DO L 275 de 20.10.2005, p. 1) y 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 de la Comunidad.

#### **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>8</sup> señala como ámbito prioritario para la simplificación de la legislación comunitaria el sistema de homologación de tipo de los vehículos de motor. La propuesta de una nueva legislación sobre emisiones que derogue la Directiva 70/220/CEE figura específicamente en el programa de trabajo de la Comisión.

Además, esta propuesta persigue una simplificación aún mayor de la legislación comunitaria integrando en este Reglamento y sus medidas de aplicación los requisitos y procedimientos de ensayo que se establecen en la Directiva 80/1268/CEE<sup>9</sup> (modificada) para la medición de las emisiones de dióxido de carbono y del consumo de carburante de los vehículos ligeros. En consecuencia, dicha Directiva puede ser derogada.

Otra simplificación se deriva de la integración en la presente propuesta de los requisitos de ensayo contenidos en la Directiva 72/306/CEE<sup>10</sup> para la medición de los humos diésel. Esta Directiva podrá derogarse en el futuro, cuando se introduzcan requisitos similares en la legislación sobre emisiones en relación con los vehículos pesados.

La propuesta supone una simplificación de los procedimientos administrativos para las autoridades públicas (de la 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 2005/ENTR/018.

---

<sup>8</sup> COM(2003) 71 de 11.2.2003.

<sup>9</sup> Directiva 80/1268/CEE del Consejo, de 16 de diciembre de 1980, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre el consumo de carburante de los vehículos a motor (DO L 375 de 31.12.1980, p. 36).

<sup>10</sup> 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).

### **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 17.

### **Cláusula de reexamen / revisión / expiración**

La Comisión tiene previsto examinar en 2009 la posibilidad de introducir más mejoras en materia de emisiones, tras el examen intermedio del informe CARS 21, a fin de proponer una nueva reducción significativa de los valores límite (también para los NO<sub>x</sub>) en función de cómo haya evolucionado hasta entonces la tecnología de emisiones de los vehículos y de la relación coste-beneficio. Cualquier propuesta que se haga se basará en una evaluación de impacto ampliada y en la consulta a las partes interesadas.

### **Espacio Económico Europeo**

El acto propuesto se refiere a un asunto pertinente para el EEE y, por tanto, debe hacerse extensivo a su territorio.

Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones y sobre el acceso a la información relativa a la reparación de los vehículos, y por la que se modifican las Directivas 72/306/CEE y .../.../CE**

**(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>11</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo<sup>12</sup>,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado<sup>13</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. Con este fin existe un sistema comunitario global de homologación de tipo de los vehículos de motor, establecido por la Directiva [XXXX/XX/CE] del Parlamento Europeo y del Consejo, de [fecha], relativa a la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos<sup>14</sup>. 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 reguladores aparte en el contexto del procedimiento comunitario de homologación de tipo conforme a la Directiva [XXXX/XX/CE]. Conviene, pues, modificar en consecuencia dicha Directiva.
- (3) A petición del Parlamento Europeo, en la legislación de la UE sobre vehículos se ha introducido un nuevo planteamiento regulador. Así pues, el presente Reglamento

---

<sup>11</sup> DO C de , p.

<sup>12</sup> DO C de , p.

<sup>13</sup> DO C de , p.

<sup>14</sup> DO L de , p. [Se trata de la propuesta de la Comisión COM(2003) 418, 2003/0153 (COD), modificada por la COM(2004) 738, pendiente en el proceso de codecisión. Las referencias a la Directiva marco se actualizarán tan pronto como se adopte.]

establece las disposiciones fundamentales sobre las emisiones de los vehículos, mientras que las especificaciones técnicas serán establecidas mediante medidas de aplicación adoptadas conforme al [artículo 36] de la Directiva marco.

- (4) En marzo de 2001, la Comisión lanzó el programa «Aire puro para Europa» (CAFE, Clean Air for Europe), cuyo elementos principales se exponen en una Comunicación<sup>15</sup>. Como resultado de este programa se ha adoptado una estrategia temática sobre la contaminación atmosférica<sup>16</sup>. Una de las conclusiones de la estrategia temática es que es necesario seguir reduciendo las emisiones de los vehículos para poder alcanzar los objetivos europeos de calidad del aire.
- (5) 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 y reducción de los costes sanitarios.
- (6) Para facilitar la libre circulación de vehículos en el mercado interior es necesario contar con un acceso sin restricciones y estandarizado a la información relativa a la reparación de los vehículos 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 y su interacción con otros sistemas del vehículo. Conviene establecer las especificaciones técnicas que los sitios web de los fabricantes deben respetar.
- (7) La Comisión debe seguir de cerca los avances tecnológicos en materia de control de emisiones y, en su caso, adaptar en consecuencia el presente Reglamento.
- (8) La Comisión debe examinar de forma continuada y, en caso necesario, regular 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 de escape. Ello debería incluir un examen de las ventajas de cambiar de una regulación de las emisiones de hidrocarburos totales (HCT) a un sistema basado en hidrocarburos no metánicos (HCNM) y metano (CH<sub>4</sub>).
- (9) Para garantizar el control de las emisiones de materia particulada ultrafina, la Comisión debe tomar en consideración la adopción de un planteamiento de las emisiones de materia particulada basado en el número, además del planteamiento basado en la masa actualmente en uso.
- (10) A fin de aumentar la repetibilidad en la medición de la masa de emisiones de partículas en el laboratorio, la Comisión debe introducir un nuevo protocolo de ensayo. Cuando se complete el programa de investigación pertinente, se estudiará la posibilidad de sustituir el actual procedimiento de medición por el nuevo enfoque. Una vez implantado el nuevo procedimiento de medición, se recalibrarán los límites de emisiones de masa de materia particulada establecidos en la presente propuesta, ya que con la nueva técnica se registra un nivel inferior de masa que con el método actual.

---

<sup>15</sup> COM(2001) 245 de 4.5.2001.

<sup>16</sup> COM(2005) 446 de 21.9.2005.

- (11) 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 la aplicación de sistemas portátiles de medición de emisiones y la introducción de un concepto regulador limitador.
- (12) Los sistemas de diagnóstico a bordo 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.
- (13) Para que no surjan barreras técnicas en el comercio intracomunitario es necesario un método estandarizado de medición del consumo de carburante y de las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos. Además, es necesario que los clientes y usuarios reciban una información objetiva y precisa.
- (14) 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 han de cumplirse determinadas condiciones cuya finalidad es evitar 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.
- (15) Dado que la legislación comunitaria sobre emisiones y consumo de carburante se ha desarrollado a lo largo de más de treinta y cinco años y está repartida en más de veinticuatro directivas, es aconsejable sustituirlas por un nuevo Reglamento y una serie de medidas de aplicación. El empleo de 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 la Directiva 70/220/CEE del Consejo, de 20 de marzo de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de medidas contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor<sup>17</sup>, y la Directiva 80/1268/CEE del Consejo, de 16 de diciembre de 1980, relativa a las emisiones de dióxido de carbono y al consumo de combustible de los vehículos de motor<sup>18</sup>. Asimismo, conviene derogar las Directivas 89/458/CEE<sup>19</sup>, 91/441/CEE<sup>20</sup>,

---

<sup>17</sup> DO L 76 de 6.4.1970, p. 1. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2003/76 de la Comisión (DO L 206 de 15.8.2003, p. 29).

<sup>18</sup> 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).

<sup>19</sup> 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 a motor (DO L 226 de 3.8.1989, p. 1).

93/59/CEE<sup>21</sup>, 94/12/CE<sup>22</sup>, 96/69/CE<sup>23</sup>, 98/69/CE<sup>24</sup> y 2004/3/CE<sup>25</sup>. Además, los Estados miembros deben derogar también los actos legislativos por los cuales se hayan incorporado al Derecho nacional las Directivas derogadas.

- (16) Debe modificarse la 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<sup>26</sup>, pues todos los requisitos relativos a la medición de la opacidad de los humos en vehículos ligeros deben incluirse en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación.
- (17) 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 periodo, 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 Reglamento no afecta a la validez de las homologaciones de tipo concedidas conforme a esas Directivas.
- (18) Procede aprobar las medidas necesarias para la aplicación del presente Reglamento de acuerdo con 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>27</sup>.
- (19) Los Estados miembros no pueden alcanzar suficientemente el objetivo del presente Reglamento, a saber, la realización del mercado interior mediante la introducción de

---

<sup>20</sup> 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).

<sup>21</sup> 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).

<sup>22</sup> 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 y por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE (DO L 100 de 19.4.1994, p. 42).

<sup>23</sup> 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).

<sup>24</sup> Directiva 98/69/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 1998, relativa a las medidas que deben adoptarse contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor y por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE del Consejo (DO L 350 de 28.12.1998, p. 1).

<sup>25</sup> 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 N1 (DO L 49 de 19.2.2004, p. 36).

<sup>26</sup> 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).

<sup>27</sup> DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

requisitos técnicos comunes relativos a las emisiones de los vehículos de motor. Dada la escala de la acción requerida, ese objetivo puede alcanzarse mejor a nivel comunitario. La Comunidad puede, por lo tanto, adoptar medidas, de conformidad con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado. Con arreglo al principio de proporcionalidad establecido en ese mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para tal fin.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

## **CAPÍTULO I**

### **Objeto, ámbito de aplicación y definiciones**

#### *Artículo 1* *Objeto*

El presente Reglamento establece requisitos para la homologación de tipo de los vehículos de motor y las piezas de recambio, como los convertidores catalíticos de recambio, por lo que se refiere a sus emisiones.

Además, establece normas sobre el cumplimiento por los vehículos ya en uso, la durabilidad de los dispositivos anticontaminación, los sistemas de diagnóstico a bordo, la medición del consumo de carburante y la accesibilidad de la información relativa a la reparación de los vehículos.

#### *Artículo 2* *Ámbito de aplicación*

1. El presente Reglamento se aplicará a los vehículos de motor equipados con:
  - a) motores de encendido por chispa;
  - b) motores de encendido por chispa con carburante de gas de las categorías M<sub>1</sub> y N<sub>1</sub>, según se definen en el [anexo II] de la Directiva [XXXX/XX/CE] y
  - c) motores de encendido por compresión de las categorías M<sub>1</sub> y N<sub>1</sub>, según se definen en el [anexo II] de la Directiva [XXXX/XX/CE].
2. A petición del fabricante, el presente Reglamento podrá aplicarse también a vehículos de motor equipados con motores de encendido por compresión de las categorías M<sub>2</sub> y N<sub>2</sub>, según se definen en el [anexo II] de la Directiva [XXXX/XX/CE], que tengan 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 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;
- 2) «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;
- 3) «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, con una proporción de: C<sub>1</sub>H<sub>1.85</sub> para la gasolina, C<sub>1</sub>H<sub>1.86</sub> para el diésel, C<sub>1</sub>H<sub>2.525</sub> para el gas licuado de petróleo y CH<sub>4</sub> para el gas natural;
- 4) «contaminantes particulados», 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;
- 5) «emisiones del tubo de escape», las emisiones de contaminantes gaseosos y particulados;
- 6) «emisiones de evaporación», los vapores de hidrocarburos procedentes del sistema de carburante de un vehículo de motor distintas de las emisiones del tubo de escape;
- 7) «cárter del cigüeñal», 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;
- 8) «dispositivo anticontaminación», los componentes de un vehículo que controlan o limitan las emisiones del tubo de escape y de evaporación;
- 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 del ordenador;
- 10) «dispositivo de manipulación», 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 emisiones, reduciendo la eficacia de dicho sistema en condiciones que puede esperarse razonablemente que se produzcan durante el funcionamiento y la utilización normales del vehículo;
- 11) «convertidor catalítico original», un convertidor catalítico o un conjunto de convertidores catalíticos incluidos en la homologación de tipo expedida para el vehículo;



- 12) «convertidor catalítico de recambio», un convertidor catalítico o un conjunto de convertidores catalíticos que están destinados a reemplazar a un convertidor catalítico original y pueden ser homologados como unidades técnicas independientes según la definición de la Directiva [XXXX/XX/CE];
- 13) «información relativa a la reparación de los vehículos», 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 o talleres de reparación autorizados, incluidos las modificaciones y los suplementos posteriores;
- 14) «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 de equipos o herramientas de reparación, los distribuidores de piezas de recambio, las editoriales de información técnica, los clubes de automóviles, las empresas de asistencia en carretera, las que ofrecen servicios de inspección y ensayo y las que imparten formación sobre reparación de vehículos.

## **Capítulo II**

### **Obligaciones de los fabricantes**

#### *Artículo 4* *Obligaciones de los fabricantes*

1. Los fabricantes se asegurarán de que todos los vehículos presentados a homologación de tipo que vayan a venderse, registrarse o ponerse en servicio en la Comunidad cumplen lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación.  
  
Parte de esa obligación la constituye 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 el cumplimiento por los vehículos ya en uso. Las medidas relativas al cumplimiento por los vehículos ya en uso se comprobarán transcurrido un periodo 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.
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. La Comisión establecerá, de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 37, apartado 2, de la Directiva [XXXX/XX/CE], los procedimientos y requisitos específicos para la puesta en práctica de los apartados 2 y 3.

*Artículo 5*  
*Requisitos y ensayos*

1. El fabricante equipará los vehículos de manera que los componentes que puedan afectar a las emisiones estén diseñados, contruidos 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, salvo que:
  - 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. Par obtener la homologación de tipo de sus vehículos, los fabricantes deberán demostrar que se cumple lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación.
4. La Comisión establecerá los procedimientos, ensayos y requisitos específicos para la homologación de tipo, concretando los requisitos relativos a:
  - a) las emisiones del tubo de escape, en especial 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 de diagnóstico a bordo y el comportamiento de los dispositivos anticontaminación en los vehículos ya en uso;
  - d) la durabilidad de los dispositivos anticontaminación, los sistemas de control de emisiones de recambio, el cumplimiento por los vehículos ya en uso, la conformidad de la producción y la inspección técnica de vehículos;
  - e) las emisiones de dióxido de carbono y el consumo de carburante;
  - f) los vehículos híbridos;
  - g) la extensión de las homologaciones de tipo y los requisitos aplicables a los pequeños fabricantes;
  - h) los requisitos aplicables a los equipos de ensayo e
  - i) los carburantes de referencia, como la gasolina, el diésel, los carburantes gaseosos y los biocarburantes.

5. La Comisión examinará de forma continuada los contaminantes sujetos a los requisitos y ensayos contemplados en el apartado 4, así como los ciclos de ensayo utilizados para medir las emisiones, y adoptará las medidas necesarias si descubre que los procedimientos o los ensayos dejan de ser adecuados o ya no se ajustan a las emisiones del mundo real.
6. La Comisión establecerá, de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 37, apartado 2, de la Directiva [XXXX/XX/CE], los procedimientos, ensayos y requisitos específicos para la puesta en práctica de los apartados 2 a 5.

## **CAPÍTULO III**

### **Acceso a la información relativa a la reparación de los vehículos**

#### *Artículo 6*

#### *Obligaciones de los fabricantes*

1. Los fabricantes darán a los agentes independientes acceso sin restricciones y estandarizado a la información relativa a la reparación de los vehículos, a través de sitios web donde dicha información será de fácil y rápido acceso y se presentará de forma no discriminatoria en comparación con el acceso que se ofrezca a los concesionarios y talleres de reparación autorizados.
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 problemas 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 de los vehículos estará siempre disponible, salvo cuando haya que proceder a su mantenimiento.
5. A efectos de fabricación y mantenimiento de piezas de recambio o mantenimiento compatibles con el sistema de diagnóstico a bordo y de herramientas de diagnóstico y equipos de ensayo, los fabricantes proporcionarán de forma no discriminatoria información relativa a la reparación de los vehículos a todo fabricante o taller de reparación de componentes, herramientas de diagnóstico o equipos de ensayo que esté interesado.
6. 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 de los vehículos y a la información contemplada en el apartado 5.

Si en ese momento aún no dispone de tal información o ésta 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 periodo no se proporcionan pruebas del cumplimiento, la autoridad competente en materia de homologación tomará las medidas apropiadas para garantizarlo, incluida la retirada de la homologación de tipo.

El fabricante publicará en sus sitios web las modificaciones y suplementos posteriores de la información relativa a la reparación 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 de los vehículos*

1. Los fabricantes podrán cobrar unas tasas razonables y proporcionadas por el acceso a la información relativa a la reparación 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 de los vehículos, con tasas que variarán según los periodos por los que se conceda el acceso.

*Artículo 8*  
*Medidas de aplicación*

La Comisión establecerá, de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 37, apartado 2, de la Directiva [XXXX/XX/CE], las medidas necesarias para la puesta en práctica de los artículos 6 y 7. Ello incluirá la definición de especificaciones técnicas sobre la manera en que deberá proporcionarse la información relativa a la reparación de los vehículos.

## **CAPÍTULO IV**

### **Obligaciones de los Estados miembros**

*Artículo 9*  
*Homologación de tipo*

1. Con efectos a partir del [fecha de entrada en vigor], 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.
2. Con efectos a partir del [dieciocho meses y un día tras la fecha de entrada en vigor], y del [treinta meses tras la fecha de entrada en vigor] en el caso de las clases II y III de la categoría N<sub>1</sub>, 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.
3. Con efectos a partir del [treinta y seis meses tras la fecha de entrada en vigor], y del [cuarenta y ocho meses tras la fecha de entrada en vigor] en el caso de las clases II y III de la categoría N<sub>1</sub>, 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 ya no son válidos a los efectos del [artículo 25] de la Directiva [XXXX/XX/CE] 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.

*Artículo 10*  
*Homologación de tipo de los componentes de recambio*

1. Las autoridades nacionales denegarán la venta o la instalación en un vehículo de nuevos convertidores catalíticos de recambio destinados a ser montados en vehículos con homologación de tipo CE no equipados con sistemas de diagnóstico a bordo, si dichos convertidores no son de un tipo homologado con arreglo al presente Reglamento.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, las autoridades nacionales podrán seguir concediendo extensiones de las homologaciones de tipo CE para convertidores catalíticos de recambio en los mismos términos en que se concedieron originalmente.

### *Artículo 11* *Incentivos financieros*

1. Los Estados miembros podrán introducir incentivos financieros con respecto a vehículos de motor producidos en serie que cumplan lo establecido en el presente Reglamento.

Esos incentivos serán válidos para todos los vehículos nuevos puestos a la venta en el mercado de un Estado miembro que cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación con anterioridad a las fechas fijadas en el artículo 9, apartado 3.

Dejarán de tener validez en las fechas establecidas en el artículo 9, apartado 3.

2. Los Estados miembros podrán introducir incentivos financieros para el equipamiento de vehículos ya en uso de modo que cumplan los límites de emisiones establecidos en el presente Reglamento, así como para la eliminación de los vehículos que no los cumplan.
3. Para cada tipo de vehículo de motor, los incentivos financieros contemplados en los apartados 1 y 2 serán de un importe inferior al 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 12* *Sanciones*

Los Estados miembros establecerán disposiciones sobre las sanciones aplicables por infracción 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 en un plazo máximo de dieciocho meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento y le comunicarán sin demora cualquier modificación posterior de las mismas.

## **CAPÍTULO V**

### **Disposiciones finales**

#### *Artículo 13* *Redefinición de las especificaciones*

1. El [seis meses tras la entrada en vigor], a más tardar, la Comisión examinará la necesidad de redefinir el valor límite de emisiones de hidrocarburos establecido en el anexo I, para considerar por separado las emisiones de hidrocarburos no metánicos y las de metano.
2. Asimismo, se estudiará la posibilidad de incluir las emisiones de metano en el cálculo de las emisiones de dióxido de carbono.
3. Si es necesario, la Comisión podrá tomar las siguientes medidas con respecto a los apartados 1 y 2:
  - a) modificar el presente Reglamento de acuerdo con el artículo 14 con el fin de recalibrar los valores límite para los hidrocarburos establecidos en su anexo I;
  - b) adoptar, de conformidad con el artículo 37, apartado 2, de la Directiva [XXXX/XX/CE], medidas para someter a ensayo, tener en cuenta o limitar las emisiones de metano.
4. 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, la Comisión tomará las siguientes medidas:
  - a) modificará el presente Reglamento de acuerdo con el artículo 14 para recalibrar 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) adoptará, de conformidad con el artículo 37, apartado 2, de la Directiva [XXXX/XX/CE], un procedimiento de medición revisado para las partículas y un valor límite del número de partículas.

#### *Artículo 14* *Modificaciones*

La Comisión podrá, de conformidad con el artículo 37, apartado 2, de la Directiva [XXXX/XX/CE], modificar el presente Reglamento con arreglo al artículo [36, apartados 2, 3 y 4], de dicha Directiva.

*Artículo 15*  
*Modificaciones de la Directiva [XXXX/XX./CE]*

Los anexos IV, VI y XI de la Directiva [XXXX/XX/CE] quedan modificados de acuerdo con lo dispuesto en el anexo II del presente Reglamento.

*Artículo 16*  
*Modificación de la Directiva 72/306/CEE*

En el artículo 1 de la Directiva 72/306/CEE se añade el siguiente párrafo:

«Sin embargo, la presente Directiva no se aplicará a los vehículos contemplados en el artículo 2 del [presente Reglamento]».

*Artículo 17*  
*Derogación*

1. Quedan derogadas las Directivas 70/220/CEE, 80/1268/CEE, 89/458/CEE, 91/441/CEE, 93/59/CEE, 94/12/CE, 96/69/CE, 98/69/CE y 2004/3/CE con efectos a partir del [dieciocho meses tras la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].
2. Las referencias a las Directivas derogadas se entenderán hechas al presente Reglamento.

*Artículo 18*  
*Entrada en vigor*

1. El presente Reglamento entrará en vigor el tercer día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
2. Será aplicable a partir del [dieciocho meses y un día tras su entrada en vigor], a excepción del artículo 9, apartado 1, y del artículo 11.
3. Si la adopción de las modificaciones o las medidas de aplicación contempladas en el artículo 5, apartado 6, y en el artículo 13, apartados 1 y 3, se posterga más allá del [seis meses tras la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], las fechas mencionadas en los apartados 2 y 3 del artículo 9 se sustituirán por las mencionadas en las modificaciones o las medidas de aplicación.

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*

## ANEXOS

ANEXO I: límites de emisiones

ANEXO II: Modificaciones de la Directiva [XXXX/XX/CE]

## ANEXO I: límites de emisiones

**Cuadro 1: límites de emisiones Euro 5**

|                |       | Masa de referencia<br>(MR)<br>(kg) | Valores límite                      |     |                               |    |   |     |  |     |                            |     |   |    |
|----------------|-------|------------------------------------|-------------------------------------|-----|-------------------------------|----|---|-----|--|-----|----------------------------|-----|---|----|
|                |       |                                    | Masa de monóxido de carbono<br>(CO) |     | Masa de hidrocarburos<br>(HC) |    | Masa de óxidos de nitrógeno<br>(NO <sub>x</sub> ) |     | Masa combinada de hidrocarburos y óxidos de nitrógeno<br>(HC + NO <sub>x</sub> ) |     | Masa de partículas<br>(MP) |     | Número de partículas <sup>(1)</sup><br>(MP) |    |
|                |       |                                    | L <sub>1</sub><br>(mg/km)           |     | L <sub>2</sub><br>(mg/km)     |    | L <sub>3</sub><br>(mg/km)                         |     | L <sub>2</sub> + L <sub>3</sub><br>(mg/km)                                       |     | L <sub>4</sub><br>(mg/km)  |     | L <sub>5</sub><br>(#/km)                    |    |
| Categoría      | Clase |                                    | PI                                  | CI  | PI                            | CI | PI  | CI  | PI   | CI  | PI <sup>(2)</sup>          | CI  | PI  | CI |
| M              | —     | Todas                              | 1 000                               | 500 | 75                            | —  | 60  | 200 | —  | 250 | 5,0                        | 5,0 |   |    |
| N <sub>1</sub> | I     | MR ≤ 1 305                         | 1 000                               | 500 | 75                            | —  | 60  | 200 | —  | 250 | 5,0                        | 5,0 |   |    |
|                | II    | 1 305 < MR ≤ 1760                  | 1 810                               | 630 | 100                           | —  | 75  | 260 | —  | 320 | 5,0                        | 5,0 |   |    |
|                | III   | 1760 < MR                          | 2 270                               | 740 | 120                           | —  | 82  | 310 | —  | 380 | 5,0                        | 5,0 |   |    |

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

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

<sup>(2)</sup> Las normas sobre masa de partículas de los vehículos de encendido por chispa se aplican únicamente a los vehículos con motores de inyección directa que funcionan parcial o enteramente con combustión pobre.

**Cuadro 2: límite de emisiones para el ensayo de emisiones de evaporación**

|   |
|---|
| Masa de emisiones de evaporación (g/ensayo) |
| 2   |

**Cuadro 3: 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)<br>L <sub>1</sub> (g/km) | Masa de hidrocarburos (HC)<br>L <sub>2</sub> (g/km) |
| M                                   | —     | 15  | 1,8   |
| N <sub>1</sub>                      | I     | 15  | 1,8   |
|                                     | II    | 24  | 2,7   |
|                                     | III   | 30  | 3,2   |

## ANEXO II: Modificaciones de la Directiva [XXXX/XX/CE]

La Directiva [XXXX/XX/CE] queda modificada como sigue:

1. En el anexo IV, parte I, el punto 2 del cuadro se sustituye por el texto siguiente:

| Asunto       | Referencia del acto regulador | 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> |
| 2. Emisiones | [.../.../CE]                  | L .. de ..., p. ...           | X              | X              | X              | X              | X              | X              |                |                |                |                |

2. En el anexo IV, parte I, apéndice 1, el punto 2 del cuadro se sustituye por el texto siguiente:

|    | Asunto    | Referencia del acto regulador | Referencia del Diario Oficial | M <sub>1</sub> |
|----|-----------|-------------------------------|-------------------------------|----------------|
| 2. | Emisiones | [.../.../CE]                  | L .. de ..., p. ...           | A              |

3. En el anexo VI, apéndice 1, el punto 2 del cuadro se sustituye por el texto siguiente:

| Asunto       | Referencia del acto regulador | Modificado por | Aplicable a Variantes |
|--------------|-------------------------------|----------------|-----------------------|
| 2. Emisiones | [.../.../CE]                  |                |                       |

4. En el anexo XI, apéndice 1, el punto 2 del cuadro se sustituye por el texto siguiente:

| Epígrafe | Asunto    | Referencia del acto regulador | M <sub>1</sub> ≤ 2 500 (l) kg | M <sub>1</sub> > 2 500 (l) kg | M <sub>2</sub> | M <sub>3</sub> |
|----------|-----------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|----------------|----------------|
| 2        | Emisiones | [.../.../CE]                  | Q                             | G+Q                           | G+Q            | G+Q            |

5. En el anexo XI, apéndice 2, el punto 2 del cuadro se sustituye por el texto siguiente:

| Epígrafe | Asunto    | Referencia del acto regulador | 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> |
|----------|-----------|-------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 2        | Emisiones | [.../.../CE]                  | A              | A              | A              | A              | A              | A              |                |                |                |                |

6. En el anexo XI, apéndice 3, el punto 2 del cuadro se sustituye por el texto siguiente:

| Epígrafe | Asunto    | Referencia del acto regulador | 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> |
|----------|-----------|-------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 2        | Emisiones | [.../.../CE]                  | Q              | Q              | Q              | Q              | Q              |                |                |                |                |

7. En el anexo XI, apéndice 4, el punto 2 del cuadro se sustituye por el texto siguiente:

| Epígrafe | Asunto    | Referencia del acto regulador | Grúas móviles de la categoría N <sub>3</sub> |
|----------|-----------|-------------------------------|--|
| 2        | Emisiones | [.../.../CE]                  | X  |