

Este texto es exclusivamente un instrumento de documentación y no surte efecto jurídico. Las instituciones de la UE no asumen responsabilidad alguna por su contenido. Las versiones auténticas de los actos pertinentes, incluidos sus preámbulos, son las publicadas en el Diario Oficial de la Unión Europea, que pueden consultarse a través de EUR-Lex. Los textos oficiales son accesibles directamente mediante los enlaces integrados en este documento

► **B** ► **M5** **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) ◀

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(DO L 171 de 29.6.2007, p. 1)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		nº	página	fecha
► M1	Reglamento (CE) nº 692/2008 de la Comisión de 18 de julio de 2008	L 199	1	28.7.2008
► M2	Reglamento (CE) nº 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de junio de 2009	L 188	1	18.7.2009
► M3	Reglamento (UE) nº 566/2011 de la Comisión de 8 de junio de 2011	L 158	1	16.6.2011
► M4	Reglamento (UE) nº 459/2012 de la Comisión de 29 de mayo de 2012	L 142	16	1.6.2012
► M5	Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de mayo de 2018	L 151	1	14.6.2018

▼ B

▼ M5

REGLAMENTO (CE) N° 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)

▼ B

(Texto pertinente a efectos del EEE)

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.

▼ M5

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) del vehículo y la medición del consumo de carburante.

▼ B

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a los vehículos de las categorías M₁, M₂, N₁ y N₂ 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 M₁, M₂, N₁ y N₂ 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;
- 2) «vehículos destinados a satisfacer necesidades sociales específicas»: los vehículos diésel de la categoría M₁ que son:

▼ B

- 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 M₁G 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 (NO₂) 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;

▼B

- 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;

▼M5

▼B

- 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;

▼M4

- 18) «motor de inyección directa»: motor que puede funcionar de modo que el carburante se inyecta en el aire de admisión después del aire haya pasado a través de las válvulas de admisión.

▼B

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.

▼B

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, 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. 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:

▼ B

- 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;

▼ M2

▼ B

- 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;

▼ M2

- j) la medición de la potencia del motor.

▼ B

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

▼ M5

▼ B

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.

▼B

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 N₁, clases II y III, y de la categoría N₂, 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 N₁, 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 N₁, clases II y III, y de la categoría N₂ 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 N₁, 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 N₁, clases II y III, y de la categoría N₂, 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 N₁, clases II y III, y de la categoría N₂, 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.

▼M1

6. El límite de emisiones de 5,0 mg/kg para la masa de partículas al que se hace referencia en los cuadros 1 y 2 del anexo I será efectivo a partir de las fechas aplicables establecidas en los apartados 1, 2 y 3.

El límite de emisiones de 4,5 mg/km para la masa de partículas y el número límite de partículas a los que se hace referencia en los cuadros 1 y 2 del anexo I serán efectivos a partir del 1 de septiembre de 2011 para la homologación de nuevos tipos de vehículos y a partir del 1 de enero de 2013 para todos los vehículos nuevos vendidos, matriculados o puestos en circulación en la Comunidad.

▼M4

7. Hasta un plazo de tres años después de las fechas aplicables que se establecen en los apartados 4 y 5 para las nuevas homologaciones de tipo y la matriculación, la venta o la puesta en servicio de vehículos nuevos, y a elección del fabricante, se aplicará a los vehículos con motor de encendido por chispa con inyección directa un límite de emisiones de número de partículas 6×10^{12} #/km.

▼B*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.

▼B

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.

▼M5

▼B

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:

▼B

- 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.

▼M2

▼B*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.

▼B*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 M₁, N₁, N₂ y M₂ a los que se haya concedido la homologación con arreglo al Reglamento (CE) n^o 715/2007 (*).

(*) DO L 171 de 29.6.2007, p. 1.».

▼B*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.

⁽¹⁾ DO L 238 de 15.8.1989, p. 43.

▼B

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.



ANEXO I

LÍMITES DE EMISIONES



Cuadro 1

Límites de emisiones Euro 5

Categoría	Clase	Masa de referencia (MR) (kg)	Valores límite													
			Masa de monóxido de carbono (CO)		Masa de hidrocarburos totales (HCT)		Masa de hidrocarburos no metánicos (HCNM)		Masa de óxidos de nitrógeno (NO _x)		Masa combinada de hidrocarburos y óxidos de nitrógeno (HCT + NO _x)		Masa de partículas (MP)		► M4 Número de partículas (NP) ◀	
			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)	
			PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽³⁾	CI	PI	CI
M	—	Todos	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 ¹¹
N ₁	I	MR ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 ¹¹
	II	1 305 < MR ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	235	—	295	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 ¹¹
	III	1 760 < MR	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 ¹¹
N ₂	—	Todos	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 ¹¹

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

► **M3** ◀⁽³⁾ Los niveles relativos a la masa de partículas de encendido por chispa se aplicarán únicamente a los vehículos equipados con motores de inyección directa.

Cuadro 2

Límites de emisiones Euro 6

Categoría	Clase	Masa de referencia (MR) (kg)	Valores límite																			
			Masa de monóxido de carbono (CO)		Masa total de hidrocarburos (THC)		Masa de hidrocarburos no metánicos (HCNM)		Masa de óxidos de nitrógeno (NO _x)		Masa combinada de hidrocarburos y óxidos de nitrógeno (HCT + NO _x)		Masa de materia particulada (PM) (1)		Número de partículas (NP)							
			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)	PI	CI	PI	CI	PI (2) (3)	CI							
M	—	Todos	1 000	100	68	60	—	170	—	4,5	—	6,0 × 10 ¹¹	1 000	100	68	60	—	170	—	4,5	—	6,0 × 10 ¹¹
			1 000	100	68	60	—	4,5	—	6,0 × 10 ¹¹	1 000	100	68	60	—	170	—	4,5	—	6,0 × 10 ¹¹		
N ₁	I	MR ≤ 1 305	1 810	130	90	75	—	195	—	4,5	—	6,0 × 10 ¹¹	1 810	130	90	75	—	195	—	4,5	—	6,0 × 10 ¹¹
			2 270	160	108	82	—	215	—	4,5	—	6,0 × 10 ¹¹	2 270	160	108	82	—	215	—	4,5	—	6,0 × 10 ¹¹
N ₂	—	Todos	2 270	160	108	82	—	215	—	4,5	—	6,0 × 10 ¹¹	2 270	160	108	82	—	215	—	4,5	—	6,0 × 10 ¹¹
			2 270	160	108	82	—	215	—	4,5	—	6,0 × 10 ¹¹	2 270	160	108	82	—	215	—	4,5	—	6,0 × 10 ¹¹

Clase: PI = encendido por chispa; CI = encendido por compresión.

(1) Se aplica un límite de 5,0 mg/km de emisión máscica de partículas a los vehículos que han recibido la homologación de tipo con respecto a los límites de emisión de este cuadro mediante el anterior protocolo de medición de la masa de partículas, antes del 1 de septiembre de 2011.

(2) Los límites relativos a la masa y al número de partículas correspondientes al encendido por chispa se aplicarán únicamente a los vehículos equipados con motores de inyección directa.

(3) Hasta tres años después de las fechas indicadas en el artículo 10, apartados 4 y 5, para las nuevas homologaciones de tipo, y los vehículos nuevos, respectivamente, a elección del fabricante se aplicará un límite de emisiones de número de partículas de $6,0 \times 10^{12}$ #/km a los vehículos Euro 6 PI de inyección directa. Como máximo hasta dichas fechas se aplicará un método de ensayo de homologación de tipo que garantice la limitación efectiva del número de partículas emitidas por los vehículos en condiciones reales de conducción.

▼B*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 M₁, puntos 45, 46.1 y 46.2; anexo IX, cara 2 para vehículos completos o completados de las categorías M₂ y M₃, puntos 45 y 46.1; anexo IX, cara 2 para vehículos completos o completados de las categorías N₁, N₂ y N₃, puntos 45 y 46.1; anexo IX, cara 2 para vehículos incompletos de la categoría M₁, puntos 45 y 46.1; anexo IX, cara 2 para vehículos incompletos de las categorías M₂ y M₃, puntos 45 y 46.1; anexo IX, cara 2 para vehículos incompletos de las categorías N₁, N₂ y N₃, 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.

▼B

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 M₁; anexo IX, cara 2 para vehículos completos o completados de las categorías M₂ y M₃; anexo IX, cara 2 para vehículos completos o completados de las categorías N₁, N₂ y N₃; anexo IX, cara 2 para vehículos incompletos de la categoría M₁; anexo IX, cara 2 para vehículos incompletos de las categorías M₂ y M₃; anexo IX, cara 2 para vehículos incompletos de las categorías N₁, N₂ y N₃; 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) n° .../...	L ... de ..., p. ...	X ⁽¹⁾	X ⁽¹⁾		X ⁽¹⁾	X ⁽¹⁾						

(¹) 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 ≤ 2 500 ⁽¹⁾ kg	M ₁ > 2 500 ⁽¹⁾ kg	M ₂	M ₃
2	Emisiones/Acceso a la información	.../.../CE (CE) n° .../...	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 Direc- tiva/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) n° .../...	A	A		A	A»					

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

▼B

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

«Epigrafe	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) n° .../...	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:

«Epigrafe	Asunto	Número de Directiva/Reglamento	Grúa móvil de la categoría N
2	Emisiones/Acceso a la información	.../.../CE (CE) n° .../...	S/O»

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