

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** **REGLAMENTO (CE) N° 595/2009 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**
de 18 de junio de 2009

relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(DO L 188 de 18.7.2009, p. 1)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		n°	página	fecha
► <u>M1</u>	Reglamento (UE) n° 582/2011 de la Comisión de 25 de mayo de 2011	L 167	1	25.6.2011
► <u>M2</u>	Reglamento (UE) n° 133/2014 de la Comisión de 31 de enero de 2014	L 47	1	18.2.2014
► <u>M3</u>	Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de junio de 2019	L 198	202	25.7.2019

Rectificado por:

- **C1** Rectificación, DO L 200 de 31.7.2009, p. 52 (595/2009)



REGLAMENTO (CE) N° 595/2009 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 18 de junio de 2009

relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE

(Texto pertinente a efectos del EEE)

Artículo 1

Objeto

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

Asimismo, el presente Reglamento establece normas sobre la conformidad del vehículo o el motor en servicio, la durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación, los sistemas de diagnóstico a bordo (DAB), la medición del consumo de carburante y de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), así como la accesibilidad al citado sistema de diagnóstico y a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

El presente Reglamento se aplicará a los vehículos de motor de las categorías M₁, M₂, N₁ y N₂, según se definen en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE, con una masa de referencia superior a 2 610 kg, y a todos los vehículos de motor de las categorías M₃ y N₃, tal y como se definen en dicho anexo. ► **M3** También se aplicará, a los fines de los artículos 5 *bis*, 5 *ter* y 5 *quater*, a los vehículos de las categorías O₃ y O₄. ◀

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

A petición del fabricante, la homologación de un vehículo completo concedida con arreglo al presente Reglamento y sus medidas de ejecución se extenderá al vehículo incompleto correspondiente cuya masa de referencia no exceda de 2 610 kg. Se extenderán las homologaciones si el fabricante puede demostrar que todas las combinaciones de carrocería que está previsto incorporar al vehículo incompleto aumentan la masa de referencia del vehículo por encima de los 2 610 kg.

A petición del fabricante, la homologación de un vehículo concedida con arreglo al presente Reglamento y sus medidas de ejecución se extenderá a sus variantes y versiones cuya masa de referencia exceda de 2 380 kg, siempre y cuando también cumpla los requisitos relativos a la medición de los gases de efecto invernadero y al consumo de carburante establecidos en el Reglamento (CE) n° 715/2007 y sus medidas de aplicación.

Artículo 3

Definiciones

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

▼B

- 1) «motor»: la fuente de propulsión de un vehículo que puede ser objeto de una homologación como unidad técnica independiente, tal como se define en el artículo 3, punto 25, de la Directiva 2007/46/CE;
- 2) «contaminantes gaseosos»: las emisiones de escape de monóxido de carbono, NO_x, expresadas en equivalente de NO₂ e hidrocarburos;
- 3) «partículas contaminantes»: los componentes que se separan del gas de escape diluido a una temperatura máxima de 325 K (52 °C) mediante los filtros descritos en el procedimiento de ensayo para la verificación de las emisiones medias del tubo de escape;
- 4) «emisiones del tubo de escape»: las emisiones de contaminantes gaseosos y de partículas contaminantes;
- 5) «cárter»: los espacios existentes dentro o fuera del motor y unidos al colector del lubricante por conductos internos o externos por los que se da salida a los gases y vapores;
- 6) «dispositivo de control de la contaminación»: los componentes de un vehículo que controlan o limitan las emisiones del tubo de escape;
- 7) «sistema de diagnóstico a bordo (DAB)»: el sistema a bordo de, o conectado a, un vehículo o motor que puede detectar disfunciones y, si procede, indicar mediante un sistema de alerta que estas se están produciendo, determinar la zona probable de disfunción por medio de la información almacenada en la memoria del ordenador y comunicar esa información al exterior;
- 8) «estrategia de inhibición»: una estrategia de manipulación de los controles de las emisiones que reduce la eficacia de estos cuando se efectúan en las condiciones ambientales o de funcionamiento del motor características de una utilización ordinaria del vehículo o fuera de los procedimientos de ensayo de homologación;
- 9) «dispositivo de control de la contaminación original»: un dispositivo de control de la contaminación o un conjunto de tales dispositivos incluidos en la homologación concedida al vehículo de que se trate;
- 10) «recambio de un dispositivo de control de la contaminación»: un dispositivo de control de la contaminación o un conjunto de tales dispositivos que están destinados a reemplazar a un dispositivo de control de la contaminación original y pueden ser homologados como unidades técnicas independientes según la definición del artículo 3, punto 25, de la Directiva 2007/46/CE;
- 11) «información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo»: toda la información necesaria para el diagnóstico, el mantenimiento, la inspección, el seguimiento periódico, la reparación, la reprogramación, la reinicialización o la ayuda al diagnóstico a distancia del vehículo que los fabricantes ponen a disposición de los concesionarios y los talleres de reparación autorizados, incluidas las modificaciones y los suplementos posteriores. Se trata de toda la información necesaria para el montaje de piezas o equipos en los vehículos;

▼B

- 12) «fabricante»: la persona u organismo responsable ante la autoridad de homologación de todos los aspectos del proceso de homologación o de autorización, y de garantizar la conformidad de la producción. No es esencial que la persona u organismo participen directamente en todas las fases de la fabricación de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente sujeta al proceso de homologación;
- 13) «agente independiente»: las empresas, distintas de los concesionarios y talleres de reparación autorizados, que participan directa o indirectamente en la reparación y el mantenimiento de los vehículos de motor, en especial los talleres de reparación, los fabricantes o distribuidores de equipos, herramientas o piezas de recambio para la reparación, las editoriales de información técnica, los clubes de automóviles, las empresas de asistencia en carretera, las que ofrecen servicios de inspección y ensayo, así como las que imparten formación destinada a instaladores, fabricantes y talleres de reparación de equipos para vehículos que utilizan carburante alternativo;
- 14) «vehículo de carburante alternativo»: un vehículo destinado a funcionar con al menos un tipo de carburante, bien gaseoso a temperatura y presión atmosféricas o bien derivado primordialmente de aceites no minerales;
- 15) «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;
- 16) «manipulación»: la desactivación, la adaptación o la modificación del sistema de control o propulsión de las emisiones de los vehículos, incluidos todos los programas informáticos u otros dispositivos de control lógico de dichos sistemas, que tenga el efecto, intencionado o no, de empeorar el rendimiento del vehículo en materia de emisiones.

La Comisión podrá adaptar la definición del punto 7 del primer párrafo para tener en cuenta el progreso técnico en los sistemas DAB. Esta medida, destinada a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 13, apartado 2.

Artículo 4

Obligaciones de los fabricantes

1. Los fabricantes deberán demostrar que todos los vehículos nuevos que vayan a matricularse, venderse o ponerse en circulación en la Comunidad, todos los motores nuevos vendidos o comercializados en la Comunidad, y todos los recambios de dispositivos de control de la contaminación nuevos que deban ser homologados conforme a los artículos 8 y 9, vendidos o comercializados en la Comunidad, estén homologados con arreglo al presente Reglamento y sus medidas de ejecución.
2. Los fabricantes se asegurarán de que se cumplen los procedimientos de homologación para la verificación de la conformidad de la producción, la durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación y la conformidad del vehículo o el motor en servicio.

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

▼B

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

- a) 160 000 km o cinco años, lo que antes se alcance, en el caso de motores destinados a vehículos de las categorías M₁, N₁ o M₂;
- b) 300 000 km o seis años, lo que antes se alcance, en el caso de motores destinados a vehículos de las categorías N₂ o N₃ con una masa máxima técnicamente admisible igual o inferior a 16 toneladas y M₃ de las clases I, II, A y B, con una masa máxima técnicamente admisible igual o inferior a las 7,5 toneladas;
- c) 700 000 km o siete años, lo que antes se alcance, en el caso de motores destinados a vehículos de las categorías N₃ con una masa máxima técnicamente admisible superior a las 16 toneladas y M₃, de las clases III y B, con una masa máxima técnicamente admisible superior a 7,5 toneladas.

3. La Comisión establecerá los procedimientos y requisitos específicos para la aplicación de los apartados 1 y 2. Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento completándolo, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 13, apartado 2.

*Artículo 5***Requisitos y ensayos**

1. Los fabricantes velarán por el cumplimiento de los límites de emisiones contemplados en el anexo I.
2. Los fabricantes equiparán los vehículos y los motores de manera que los componentes que puedan afectar a las emisiones estén diseñados, construidos y montados de modo que los vehículos o motores, con un funcionamiento ordinario, cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de ejecución.
3. Estará prohibido el uso de estrategias de inhibición que reduzcan la eficacia de los equipos de control de las emisiones.
4. La Comisión adoptará medidas para la ejecución del presente artículo incluidas las que se refieren a los siguientes elementos:
 - a) las emisiones del tubo de escape, incluidos:
 - los ciclos de pruebas,
 - la introducción de sistemas portátiles de medición de emisiones para comprobar las emisiones reales en régimen de funcionamiento, controlar y limitar las emisiones fuera de ciclo,
 - el establecimiento de valores límite para el número de partículas que respeten los exigentes requisitos para la protección del medio ambiente en vigor, y
 - las emisiones al ralentí;
 - b) las emisiones del cárter;
 - c) los sistemas DAB y el comportamiento de los dispositivos de control de la contaminación en servicio;

▼B

- d) la durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación, los recambios de los dispositivos de control de la contaminación, la conformidad de los vehículos y motores en servicio, la conformidad de la producción y la inspección técnica de vehículos;
- e) las emisiones de CO₂ y el consumo de carburante;
- f) la concesión de ampliaciones de homologación;
- g) los equipos de ensayo;
- h) los carburantes de referencia, como la gasolina, el diésel, los carburantes gaseosos y los biocarburantes tales como el bioetanol, el biodiésel y el biogás;
- i) la medición de la potencia del motor;
- j) funcionamiento y regeneración correctos de los dispositivos de control de la contaminación;
- k) las disposiciones específicas para velar por un funcionamiento correcto de las medidas de control de los NO_x; dichas disposiciones garantizarán que los vehículos no puedan utilizarse si las medidas de control del NO_x no están operativas debido, por ejemplo, a la falta de algún reactivo necesario, a una incorrecta recirculación de los gases de escape (RGE) o a su desactivación.

Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, incluso completándolo, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 13, apartado 2.

▼M3*Artículo 5 bis*

Requisitos específicos para los fabricantes en relación con el comportamiento medioambiental de los vehículos de las categorías M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ y O₄

1. Los fabricantes garantizarán que los vehículos nuevos de las categorías O₃ y O₄ que vayan a venderse, matricularse o ponerse en circulación se atengan a los siguientes requisitos:
 - a) la incidencia de estos vehículos en las emisiones de CO₂, el consumo de combustible, el consumo de electricidad y la autonomía de conducción sin emisiones se determinará con arreglo a la metodología contemplada en el artículo 5 *quater*, letra a);
 - b) los vehículos estarán equipados con dispositivos de a bordo para el seguimiento y registro de la carga útil de conformidad con los requisitos establecidos en el artículo 5 *quater*, letra b).
2. Los fabricantes garantizarán que los vehículos nuevos de las categorías M₂, M₃, N₂ y N₃ que vayan a venderse, matricularse o ponerse en circulación vayan equipados con dispositivos de a bordo para el seguimiento y registro del consumo de combustible y/o energía, de la carga útil y del kilometraje, de conformidad con los requisitos establecidos en el artículo 5 *quater*, letra b).

Asimismo, garantizarán que la autonomía de conducción sin emisiones y el consumo eléctrico de dichos vehículos se determinen con arreglo a la metodología contemplada en el artículo 5 *quater*, letra c).

▼ **M3***Artículo 5 ter***Requisitos específicos para los Estados miembros en relación con el comportamiento medioambiental de los vehículos de las categorías M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ y O₄**

1. Las autoridades nacionales, de conformidad con las medidas de ejecución a las que se refiere el artículo 5 *quater*, denegarán la homologación de tipo CE o la homologación de tipo nacional respecto de vehículos nuevos de las categorías M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ y O₄ que no cumplan los requisitos establecidos en las citadas medidas de ejecución.
2. Las autoridades nacionales, de conformidad con las medidas de ejecución a las que se refiere el artículo 5 *quater*, prohibirán la venta, matriculación o puesta en servicio de los vehículos nuevos de las categorías M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ y O₄ que no cumplan los requisitos establecidos en las citadas medidas de ejecución.

*Artículo 5 quarter***Medidas para determinar diversos aspectos del comportamiento medioambiental de los vehículos de las categorías M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ y O₄**

Antes del 31 de diciembre de 2021 la Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, las medidas siguientes:

- a) una metodología de evaluación del rendimiento de los vehículos de las categorías O₃ y O₄ con respecto a su incidencia sobre las emisiones de CO₂, el consumo de combustible, el consumo eléctrico y la autonomía de conducción sin emisiones de los vehículos de motor;
- b) los requisitos técnicos para el equipamiento de dispositivos de a bordo para el seguimiento y registro del consumo de combustible y/o energía y del kilometraje de los vehículos de motor de las categorías M₂, M₃, N₂ y N₃ y para la determinación y registro de las cargas útiles o el peso total de los vehículos que se ajusten a las características enumeradas en el artículo 2, apartado 1, párrafo primero, letras a), b), c) o d), del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, y de sus combinaciones con vehículos de las categorías O₃ y O₄, incluida la transmisión de datos entre vehículos dentro de una misma combinación, según proceda;
- c) una metodología para determinar la autonomía de conducción sin emisiones y el consumo eléctrico de los vehículos nuevos de las categorías M₂, M₃, N₂ y N₃.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 13 *bis*.

▼ **B***Artículo 6***Acceso a la información**

1. Los fabricantes facilitarán a los agentes independientes un acceso normalizado y sin restricciones a la información relativa al sistema DAB de vehículos, al equipo de diagnóstico y de otra clase, a las herramientas, incluidos todos los programas informáticos pertinentes, y a la reparación y el mantenimiento de vehículos.

⁽¹⁾ Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 595/2009 y (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 96/53/CE del Consejo (DO L 198 de 25.7.2019, p. 202).

▼B

Los fabricantes facilitarán un sistema normalizado, seguro y utilizable a distancia que permita a los talleres de reparación independientes efectuar aquellas operaciones que impliquen el acceso al sistema de seguridad del vehículo.

En caso de homologación de tipo multifásico, el fabricante responsable de cada homologación será asimismo responsable de facilitar la información sobre reparación correspondiente a esa fase tanto al fabricante final como a los agentes independientes. El fabricante final será responsable de facilitar información sobre el vehículo en su conjunto a los agentes independientes.

Serán de aplicación los artículos 6 y 7 del Reglamento (CE) n° 715/2007, *mutatis mutandis*.

Hasta la adopción de la norma correspondiente, por ejemplo a través de los trabajos del CEN, la información de los sistemas DAB de vehículos y sobre reparación y mantenimiento de vehículos se presentarán de forma no discriminatoria y de fácil acceso.

Esa información se facilitará en los sitios web de los fabricantes o, si esto no fuere posible debido a la naturaleza de la información, en otro formato adecuado.

2. La Comisión establecerá y actualizará, a efectos de aplicar el apartado 1, las especificaciones técnicas adecuadas sobre el modo en que debe facilitarse la información relativa a los sistemas DAB y a la reparación y el mantenimiento de los vehículos. La Comisión tendrá en cuenta la actual tecnología de la información, la evolución previsible de la tecnología automovilística, las normas ISO vigentes y la posibilidad de una norma ISO universal.

La Comisión podrá adoptar otras medidas necesarias para la ejecución del apartado 1.

Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, completándolo, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 13, apartado 2.

*Artículo 7***Obligaciones relativas a los sistemas con un reactivo fungible**

1. Los fabricantes, talleres de reparación u operadores de los vehículos no manipularán los sistemas que requieran un reactivo fungible.

2. Los operadores de los vehículos velarán por que estos no se utilicen sin el correspondiente reactivo fungible.



Artículo 8

Calendario para la aplicación de la homologación de vehículos y motores

1. Con efectos a partir del 31 de diciembre de 2012, las autoridades nacionales denegarán la homologación CE o la homologación nacional correspondiente, por motivos relacionados con las emisiones, a los nuevos tipos de vehículos o motores que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento y en sus medidas de ejecución.

Se autoriza la concesión de certificados técnicos de homologación correspondientes a las fases de emisiones anteriores a Euro VI en relación con vehículos o motores destinados a la exportación a terceros países siempre que en dichos certificados conste claramente que los vehículos o motores en cuestión no pueden comercializarse en el mercado comunitario.

2. Con efectos a partir del 31 de diciembre de 2013, las autoridades nacionales considerarán que los certificados de conformidad de los vehículos nuevos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento y en sus medidas de ejecución han dejado de ser válidos a efectos del artículo 26 de la Directiva 2007/46/CE y, por motivos relacionados con las emisiones, prohibirán su matriculación, venta y puesta en circulación.

Con efectos a partir de la misma fecha y exceptuando los casos de motores de recambio para vehículos en servicio, las autoridades nacionales prohibirán la venta o el uso de motores nuevos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento y en sus medidas de ejecución.

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

Artículo 9

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

La venta o la instalación en un vehículo de nuevos recambios de dispositivos de control de la contaminación destinados a ser montados en vehículos homologados con arreglo al presente Reglamento y sus medidas de ejecución estarán prohibidas si dichos dispositivos no son de un tipo homologado con arreglo al presente Reglamento y sus medidas de ejecución.

Artículo 10

Incentivos financieros

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

▼B

Estos incentivos serán válidos para todos los vehículos nuevos comercializados en el Estado miembro afectado que cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento y en sus medidas de ejecución. No obstante, dejarán de aplicar dichas disposiciones a partir del 31 de diciembre de 2013 a más tardar.

2. A reserva de la entrada en vigor de las medidas de ejecución del presente Reglamento, los Estados miembros podrán conceder incentivos financieros en relación con el equipamiento *a posteriori* de vehículos, de modo que cumplan los límites de emisiones establecidos en el anexo I, así como para la eliminación de los vehículos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento y en sus medidas de ejecución.

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

4. Se informará a la Comisión de los planes para establecer o modificar los incentivos financieros contemplados en los apartados 1 y 2.

*Artículo 11***Sanciones**

1. Los Estados miembros establecerán disposiciones sobre las sanciones aplicables por incumplimiento de lo dispuesto en el presente Reglamento y tomarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Las sanciones establecidas deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán dichas disposiciones a la Comisión a más tardar el 7 de febrero de 2011 y comunicarán sin demora cualquier modificación posterior de las mismas.

2. Los incumplimientos de los fabricantes sujetos a sanción incluirán, como mínimo, las infracciones siguientes:

- a) la prestación de declaraciones falsas durante los procedimientos de homologación o los procedimientos encaminados a una recuperación;
- b) la falsificación de los resultados de los ensayos para la homologación o la conformidad de los vehículos o motores en servicio;
- c) la omisión de datos o especificaciones técnicas que pueden entrañar una recuperación o retirada de la homologación;
- d) el uso de estrategias de inhibición;
- e) la denegación de acceso a información.

La manipulación por parte de los fabricantes, talleres de reparación u operadores de los vehículos de los sistemas para el control de las emisiones de NO_x constituirá un tipo de infracción sujeta a sanción. Esto incluirá, por ejemplo, la manipulación de los sistemas que requieran un reactivo fungible.

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



Artículo 12

Redefinición de las especificaciones

1. Una vez terminadas las partes más importantes del PMP de la CEPE, realizado bajo los auspicios del Foro mundial para la armonización de los reglamentos sobre vehículos, la Comisión, sin rebajar el nivel de protección medioambiental en la Comunidad, tomará las siguientes medidas:

- a) introducir como control adicional, aparte de las emisiones de partículas, valores límite basados en el número de partículas establecidos a un nivel adecuado a las tecnologías que se utilicen realmente en ese momento para respetar los límites de masa de partículas;
- b) adoptar un procedimiento de medición del número de partículas.

Asimismo, si fuera necesario, la Comisión deberá igualmente, sin rebajar el nivel de protección medioambiental en la Comunidad, especificar un valor límite para las emisiones de NO₂ aparte del establecido para las emisiones totales de NO_x. El límite para las emisiones de NO₂ se establecerá a un nivel que refleje el rendimiento de las tecnologías existentes en el momento.

Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento completándolo, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 13, apartado 2.

2. La Comisión establecerá factores de correlación entre los ciclos de pruebas europeos de condiciones transitorias (ciclo europeo transitorio o ETC) o de condiciones estacionarias (ciclo europeo estacionario o ESC), descritos en la Directiva 2005/55/CE, y los ciclos de pruebas de conducción armonizadas a escala mundial de condiciones transitorias (ciclo mundial transitorio o WHTC) o de condiciones estacionarias (ciclo mundial estacionario o WHSC), y adaptará en consecuencia los valores límite. Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento completándolo, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 13, apartado 2.

3. La Comisión examinará de forma periódica los procedimientos, ensayos y requisitos contemplados en el artículo 5, apartado 4, así como los ciclos de pruebas utilizados para medir las emisiones.

Si del examen resultase que dichos procedimientos, ensayos y requisitos 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. Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento completándolo, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 13, apartado 2.

4. La Comisión examinará periódicamente los contaminantes enumerados en el artículo 3, punto 2. Si concluyese que resulta oportuno regular las emisiones de contaminantes adicionales, presentaría al Parlamento Europeo y al Consejo una propuesta de modificación del presente Reglamento.

▼B*Artículo 13***Procedimiento de Comité**

1. La Comisión estará asistida por el Comité Técnico de Vehículos de Motor (TCMV) establecido de conformidad con el artículo 40, apartado 1, de la Directiva 2007/46/CE.
2. 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.

▼M3*Artículo 13 bis***Procedimiento de comité**

1. La Comisión estará asistida por el Comité Técnico para Vehículos de Motor establecido en virtud del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾. Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
3. Si el comité no emite un dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

▼B*Artículo 14***Ejecución**

La Comisión adoptará las medidas de ejecución contempladas en el artículo 4, apartado 3, en el artículo 5, apartado 4, en el artículo 6, apartado 2 y en el artículo 12, apartado 1, letras a) y b), a más tardar el 1 de abril de 2010.

*Artículo 15***Modificaciones del Reglamento (CE) n.º 715/2007**

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

- 1) El artículo 5, apartado 3, se modifica como sigue:
 - i) después de la letra h), se suprime la palabra «y»,
 - ii) se añade la letra siguiente:
 - «j) la medición de la potencia del motor.».
- 2) Se suprime el apartado 6 del artículo 14.

*Artículo 16***Modificaciones de la Directiva 2007/46/CE**

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

⁽¹⁾ Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

▼B*Artículo 17***Derogación**

1. Quedan derogadas las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE, con efectos a partir del 31 de diciembre de 2013.
2. Las referencias a las Directivas derogadas se entenderán hechas al presente Reglamento.

*Artículo 18***Entrada en vigor**

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

► **C1** El presente Reglamento será aplicable a partir del 31 de diciembre de 2012. ◀ No obstante, el artículo 8, apartado 3, y el artículo 10 serán aplicables a partir del 7 de agosto de 2009, y el punto 1, letras a), inciso i) y b), inciso i), el punto 2, letra a), el punto 3, letras a), inciso i), b), inciso i), c), inciso i), d), inciso i) y e), inciso i), del anexo II serán aplicables desde el 31 de diciembre de 2013.

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

▼ **M2**

ANEXO I

Límites de emisiones Euro VI

	Valores límite							
	CO (mg/kWh)	HCT (mg/kWh)	HCNM (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Partículas (masa) (mg/kWh)	Partículas (número) (#/kWh)
WHSC (CI)	1 500	130			400	10	10	$8,0 \times 10^{11}$
WHTC (CI)	4 000	160			460	10	10	$6,0 \times 10^{11}$
WHTC (PI)	4 000		160	500	460	10	10	⁽²⁾ $6,0 \times 10^{11}$

Notas:

PI = Encendido por chispa

CI = Encendido por compresión

⁽¹⁾ El nivel admisible del componente NO₂ en el valor límite de los NO_x podrá definirse posteriormente.

⁽²⁾ El valor límite se aplicará a partir de las fechas establecidas en el anexo I, apéndice 9, cuadro 1, fila B, del Reglamento (CE) n° 582/2011.



ANEXO II

Modificaciones de la Directiva 2007/46/CE

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

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

a) el cuadro se modifica como sigue:

i) se suprimen los puntos 40 y 41,

ii) se inserta el punto siguiente:

Asunto	Referencia del acto reglamentario	Referencia del Diario Oficial	Aplicable a											
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄		
«41bis. Emisiones (Euro VI) de los vehículos pesados y acceso a información	Reglamento (CE) n° 595/2009	DO L 188 de 18.7.2009, p. 1	X ¹²	X ¹²	X	X ¹²	X ¹²	X»						

iii) se añade la nota siguiente:

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

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

i) se suprimen los puntos 40 y 41,

ii) se inserta el punto siguiente:

	Asunto	Referencia del acto reglamentario	Referencia del Diario Oficial	M ₁
«41bis.	Emisiones (Euro VI) de los vehículos pesados a excepción de todos los requisitos relativos al diagnóstico a bordo (DAB) y el acceso a información	Reglamento (CE) n° 595/2009	DO L 188 de 18.7.2009, p. 1	A»

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

a) se suprimen los puntos 40 y 41;

b) se inserta el punto siguiente:

Asunto	Referencia del acto reglamentario	Modificado por	Aplicable a las variantes
«41bis. Emisiones (Euro VI) de los vehículos pesados y acceso a información	Reglamento (CE) n° 595/2009»		

▼B

3) El anexo XI queda modificado como sigue:

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

i) se suprimen los puntos 40 y 41,

ii) se inserta el punto siguiente:

Epígrafe	Asunto	Referencia del acto reglamentario	M ₁ ≤ 2 500 (1) kg	M ₁ > 2 500 (1) kg	M ₂	M ₃
«41bis.	Emisiones (Euro VI) de los vehículos pesados y acceso a información	Reglamento (CE) n° 595/2009	G + H	G + H	G + H	G + H»

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

i) se suprimen los puntos 40 y 41,

ii) se inserta el punto siguiente:

Epígrafe	Asunto	Referencia del acto reglamentario	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
«41bis	Emisiones (Euro VI) de los vehículos pesados y acceso a información	Reglamento (CE) n° 595/2009	X	X	X	X	X	X»				

c) en el apéndice 3, el cuadro se modifica como sigue:

i) se suprimen los puntos 40 y 41,

ii) se inserta el punto siguiente:

Epígrafe	Asunto	Referencia del acto reglamentario	M ₁
«41bis.	Emisiones (Euro VI) de los vehículos pesados y acceso a información	Reglamento (CE) n° 595/2009	X»

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

i) se suprimen los puntos 40 y 41,

ii) se inserta el punto siguiente:

Epígrafe	Asunto	Referencia del acto reglamentario	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
«41bis.	Emisiones (Euro VI) de los vehículos pesados y acceso a información	Reglamento (CE) n° 595/2009	H	H	H	H	H»				

▼B

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

i) se suprimen los puntos 40 y 41,

ii) se inserta el punto siguiente:

Epígrafe	Asunto	Referencia del acto reglamentario	Grúas móviles de categoría N ₃
«41 <i>bis</i> .	Emisiones (Euro VI) de los vehículos pesados y acceso a información	Reglamento (CE) n ^o 595/2009	V»