



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 14 de junio de 2019
(OR. en)

10347/19

**Expediente interinstitucional:
2019/0101 (COD)**

**ENV 603
ENT 151
MI 524
CODEC 1235**

NOTA DE TRANSMISIÓN

De: secretario general de la Comisión Europea,
firmado por D. Jordi AYET PUIGARNAU, director

Fecha de recepción: 14 de junio de 2019

A: D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la
Unión Europea

N.º doc. Ción.: COM(2019) 208 final

Asunto: Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL
CONSEJO por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007, sobre
la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a
las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros
(Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la
reparación y el mantenimiento de los vehículos

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2019) 208 final.

Adj.: COM(2019) 208 final



Bruselas, 14.6.2019
COM(2019) 208 final

2019/0101 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

El 13 de diciembre de 2018, el Tribunal General dictó una sentencia sobre los recursos directos en los asuntos T-339/16 (Ville de Paris/Comisión), T-352/16 (Ville de Bruxelles/Comisión) y T-391/16 (Ayuntamiento de Madrid/Comisión), interpuestos contra el Reglamento (UE) 2016/646 de la Comisión, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión en lo que concierne a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 6)¹. El Reglamento (UE) 2016/646 estableció los factores de conformidad utilizados para evaluar si el vehículo cumple los límites de emisiones en un ensayo de emisiones en condiciones reales de conducción (RDE, por sus siglas en inglés). Los factores de conformidad impugnados se utilizaron para reducir progresivamente la discrepancia entre las emisiones medidas en la conducción real y las medidas en un laboratorio.

El Tribunal no se pronuncia sobre la necesidad técnica de los factores de conformidad. Considera que el Reglamento (UE) 2016/646 modifica *de facto* el límite de 80 mg/km establecido por el Reglamento (CE) n.º 715/2007 al permitir un mayor nivel de emisiones en los ensayos de emisiones en condiciones reales de conducción que en las mediciones llevadas a cabo en condiciones de laboratorio. El Tribunal considera que solo el legislador podría introducir los factores de conformidad, ya que afectan a un elemento esencial de un acto legislativo [Reglamento (CE) n.º 715/2007²]. Por consiguiente, el Tribunal ha anulado la parte correspondiente del Reglamento (UE) 2016/646 que establecía los factores de conformidad.

La anulación tiene carácter parcial. Por consiguiente, el procedimiento de ensayo de RDE establecido por el Reglamento (UE) 2016/427 de la Comisión³ y modificado posteriormente por los Reglamentos (UE) 2016/646⁴, 2017/1154⁵ y 2018/1832⁶ de la Comisión sigue en vigor y debe realizarse en el momento de la homologación de tipo.

¹ DO L 109 de 26.4.2016, p. 1.

² Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 171 de 29.6.2007, p. 1).

³ Reglamento (UE) 2016/427 de la Comisión, de 10 de marzo de 2016, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 692/2008 en lo que concierne a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 6) (DO L 82 de 31.3.2016, p. 1).

⁴ Reglamento (UE) 2016/646 de la Comisión, de 20 de abril de 2016, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 692/2008 en lo que concierne a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 6) (DO L 109 de 26.4.2016, p. 1).

⁵ Reglamento (UE) 2017/1154 de la Comisión, de 7 de junio de 2017, que modifica el Reglamento (UE) 2017/1151, que complementa el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión y la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que concierne a las emisiones en

La necesidad de adoptar la presente propuesta deriva directamente de la sentencia del Tribunal General sobre los recursos directos en los asuntos T-339/16, T-352/16 y T-391/16. Es esencial adoptarla rápidamente para evitar la inseguridad jurídica en relación las homologaciones de tipo concedidas desde el 1 de septiembre de 2017, así como con las futuras homologaciones de tipo. De hecho, es fundamental que los agentes económicos tengan claras lo antes posible las normas aplicables y, en cualquier caso, antes de que la sentencia surta efecto, esto es, el 23 de febrero de 2020. Para minimizar el riesgo de que exista inseguridad jurídica, el plazo fijado en el artículo 3 es de tres días.

Para evitar la inseguridad jurídica en relación con las homologaciones de tipo concedidas desde el 1 de septiembre de 2017, el Tribunal General retrasa los efectos de la anulación durante un período máximo de doce meses (es decir, hasta el 23 de febrero de 2020) para dar tiempo a que la Comisión ejecute la sentencia.

Entretanto, y con el fin de evitar una carga innecesaria a los fabricantes que ya han diseñado sus vehículos teniendo en cuenta el procedimiento RDE previamente adoptado, la Comisión ha decidido proponer al Parlamento Europeo y al Consejo que restablezcan los factores de conformidad adoptados anteriormente.

Además, la Comisión también propone que el legislador le otorgue poderes para revisar anualmente a la baja los factores de conformidad que este establezca, con el fin de que reflejen los avances relativos a la exactitud del equipo de medición portátil. Esto permitirá seguir reduciendo gradualmente las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x) en la conducción real.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La normativa sobre emisiones se adopta como parte del marco de la UE para la homologación de tipo de turismos, furgonetas, camiones, autobuses y autocares. Las distintas normas Euro se designan mediante números arábigos, en el caso de los vehículos ligeros (turismos y furgonetas), y mediante números romanos, en el caso de los vehículos pesados (camiones, autobuses y autocares). Las normas más recientes son la Euro 6, para los vehículos ligeros, y la Euro VI, para los vehículos pesados:

- la Directiva 2007/46/CE⁷ establece un marco jurídico común para la homologación de tipo de turismos, furgonetas, camiones, autobuses y autocares;

condiciones reales de conducción procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 6) (DO L 175 de 7.7.2017, p. 708).

⁶ Reglamento (UE) 2018/1832 de la Comisión, de 5 de noviembre de 2018, por el que se modifican la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión y el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión a fin de mejorar los ensayos y los procedimientos de homologación de tipo en lo concerniente a las emisiones aplicables a turismos y vehículos comerciales ligeros, en particular los que se refieren a la conformidad en circulación y a las emisiones en condiciones reales de conducción, y por el que se introducen dispositivos para la monitorización del consumo de combustible y energía eléctrica (DO L 301 de 27.11.2018, p. 1).

⁷ Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas,

- el Reglamento (CE) n.º 715/2007, relativo a las normas Euro 5 y Euro 6, establece límites de emisiones de contaminantes regulados para los turismos, y fija, concretamente, en 80 mg/km las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x, es decir, las emisiones combinadas de NO y NO₂);
- el Reglamento (CE) n.º 692/2008 desarrolla y modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos;
- los Reglamentos (UE) 2017/1151 (que establece el procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial) y (UE) 2018/1832 (cuarto acto sobre las emisiones en condiciones reales de conducción) definen los nuevos procedimientos de ensayo para la homologación de tipo de vehículos y permiten la realización de ensayos en condiciones reales, incluidos los ensayos realizados por laboratorios independientes certificados;
- el Reglamento (CE) n.º 595/2009 impone nuevos límites de emisiones a los nuevos motores y vehículos pesados y establece requisitos adicionales de acceso a la información;
- el Reglamento (UE) n.º 582/2011 de la Comisión desarrolla y modifica el Reglamento (CE) n.º 595/2009 en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI).

Las sucesivas normas sobre emisiones Euro han derivado en un descenso muy significativo de las emisiones de partículas de escape, tanto en términos de masa (MP) como de número (NP), y de otros contaminantes como los hidrocarburos (HC) y el monóxido de carbono (CO). No obstante, la introducción de dichas normas desde 1991 no ha traído consigo la reducción esperada de las emisiones de NO_x y, en particular, de dióxido de nitrógeno (NO₂) en el transporte por carretera. Esto se debe a que las emisiones en condiciones de conducción «reales» suelen ser más altas que las medidas durante el ensayo de homologación de tipo (especialmente en el caso de los vehículos diésel).

Para hacer frente a las elevadas emisiones en carretera de los turismos, que en los últimos años han demostrado ser muy distintas de las medidas en los ensayos de laboratorio, la Comisión desarrolló el procedimiento de ensayo de RDE, aplicable desde el 1 de septiembre de 2017. Este procedimiento de ensayo, que refleja mejor las emisiones reales en carretera y reduce la discrepancia entre las emisiones medidas en un laboratorio y las medidas en condiciones reales de conducción, utiliza analizadores portátiles de emisiones a bordo para medir las emisiones durante un ensayo realista en carretera.

El procedimiento de RDE complementa al realizado en laboratorio para comprobar que los niveles de emisiones de óxidos de nitrógeno y el número de partículas medidos en el ensayo de laboratorio siguen siendo bajos en condiciones reales de conducción. Los vehículos ligeros certificados con la última versión de las normas sobre emisiones (como Euro 6d-TEMP o

componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

Euro 6d) obtienen esa certificación en ensayos de emisiones en condiciones reales de conducción.

Además de modificar sustancialmente el régimen de ensayos, el 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 a motor, permitirá una vigilancia eficaz del mercado en relación con el comportamiento medioambiental de los vehículos.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La calidad del aire en la Unión Europea ha mejorado en las últimas décadas gracias a los esfuerzos conjuntos de la Unión y las autoridades nacionales, regionales y locales. Esto incluye la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos entre un 10 % y un 70 % desde 2000, según el contaminante considerado (las emisiones de NO_x se han reducido un 42 %). Estas reducciones se deben también a los buenos resultados alcanzados en el control de las emisiones al integrar en el sector del transporte las exigencias de protección del medio ambiente⁸.

No obstante, las ciudades de la Unión siguen enfrentándose a graves problemas relacionados con las concentraciones de dióxido de nitrógeno (NO₂) en el aire exterior, y el transporte por carretera continúa siendo la principal causa de que se superen los valores límite que la Directiva relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa (Directiva 2008/50/CE) estableció con el fin de proteger la salud humana y el medio ambiente. En 2016, diecinueve Estados miembros informaron de que habían superado los límites⁹, generalmente en zonas urbanas y debido a las elevadas emisiones de NO_x (NO + NO₂) provocadas por el tráfico local. A ello contribuyen en gran medida las emisiones de NO_x de los turismos y las furgonetas diésel, que pueden ser significativamente superiores en condiciones reales de conducción a los límites reglamentarios de emisiones medidos en un ciclo de ensayo de laboratorio¹⁰.

Los límites obligatorios de las emisiones de NO_x de los turismos diésel en la Unión se han ido reduciendo progresivamente: de 500 mg/km en la norma Euro 3 (no existían límites de NO_x para los vehículos diésel Euro 1 y Euro 2) a 80 mg/km en la norma Euro 6¹¹. Sin embargo, ha quedado demostrado que, a pesar de que los límites de NO_x son cada vez más estrictos y se verifican en condiciones de laboratorio y en un ciclo de ensayo normalizado, las emisiones de NO_x en condiciones reales de conducción no han disminuido en la misma medida (Weiss *et al.*, 2011).

En respuesta a esta situación, la Comisión ha desarrollado el procedimiento de emisiones en condiciones reales de conducción (RDE). Este nuevo procedimiento de ensayo es esencial para controlar las emisiones de NO_x de los vehículos diésel en condiciones reales de conducción. Se aplicó por primera vez a principios de 2016 con fines de seguimiento y como

⁸ Véase: COM(2018) 330: Una Europa que protege: Aire puro para todos.

⁹ Véase: AEMA, 2019. *Air Quality in Europe – 2018 report* [«Informe de 2018 sobre la calidad del aire en Europa», documento en inglés].
<https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018>

¹⁰ El tráfico rodado es responsable de cerca del 40 % de las emisiones de óxidos de nitrógeno en la Unión. Del total de las emisiones de óxidos de nitrógeno generadas por el tráfico, aproximadamente el 80 % procede de los vehículos diésel.

¹¹ El valor límite de NO_x de la norma Euro 6 se estableció en 2007 y comenzó a ser aplicable a los nuevos tipos en septiembre de 2014, y a los nuevos vehículos en septiembre de 2015.

complemento del ensayo de laboratorio, y es aplicable a los nuevos tipos de vehículos desde el 1 de septiembre de 2017. A partir del 1 de septiembre de 2019, será aplicable a todos los vehículos nuevos.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

• Base jurídica

La base jurídica de la propuesta es el artículo 114 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

• Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

En consonancia con otros actos legislativos sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor, la acción propuesta se basa en el artículo 114 del TFUE, que garantiza el funcionamiento del mercado interior.

La acción de la Unión Europea es necesaria para evitar que surjan barreras al mercado único, en particular en el sector automovilístico, y debido a la naturaleza transnacional de la contaminación atmosférica y del cambio climático. Aunque los efectos de los principales contaminantes atmosféricos tóxicos sobre la calidad del aire son más graves en las proximidades de la fuente, no se limitan a la escala local, y la contaminación transfronteriza constituye un grave problema ambiental que suele frustrar las soluciones nacionales. La modelización atmosférica muestra que la contaminación emitida en un Estado miembro aumenta la de otros Estados miembros. De ahí que, para resolver el problema de la contaminación atmosférica, debamos adoptar medidas concertadas a escala de la Unión.

• Proporcionalidad

La propuesta es proporcionada, ya que prevé el cambio jurídico necesario y, al mismo tiempo, no excede de lo necesario para alcanzar los objetivos de, por una parte, reducir las emisiones contaminantes de los vehículos de motor y, por otra, garantizar la seguridad jurídica a los fabricantes de vehículos. La propuesta contempla los requisitos jurídicos necesarios para mantener, en la medida de lo posible, condiciones de competencia equitativas entre los fabricantes.

• Elección del instrumento

La utilización de un reglamento es adecuada porque modifica otro ya existente.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

• Evaluaciones *ex post* / controles de calidad de la legislación existente

No procede.

- **Consultas con las partes interesadas**

Antes de la adopción de los factores de conformidad del procedimiento RDE, la Comisión envió un cuestionario a las partes interesadas del sector automovilístico. En este cuestionario se solicitaba información técnica y datos que fundamentarían la evaluación de la Comisión. Las preguntas se centraron en los tres aspectos siguientes:

- a) la composición del nuevo parque de vehículos diésel en lo que se refiere a las tecnologías de reducción de las emisiones de NO_x;
- b) cualquier información disponible sobre el rendimiento actual de estos vehículos en materia de emisiones en condiciones reales de conducción;
- c) la información sobre el potencial genérico de mejora del comportamiento de tales vehículos en materia de emisiones de NO_x.

Se recibieron cuatro respuestas, procedentes de la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA), la Asociación de Control de las Emisiones mediante Catalizador (AECC), una asociación de fabricantes de automóviles (con la condición de permanecer en el anonimato) y un importante proveedor de primer nivel (con la condición de permanecer en el anonimato). A pesar de habérselo solicitado por escrito y, en más de una ocasión, oralmente en los grupos de trabajo pertinentes, ningún fabricante de vehículos aportó información. De las cuatro respuestas recibidas, solo las de la AECC y la del proveedor de primer nivel aportaron información y datos pertinentes. Las otras dos resultaron de una utilidad muy limitada en este contexto concreto.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Antes de la adopción del Reglamento (UE) 2016/646, el Centro Común de Investigación de la Comisión realizó un metaestudio de los datos sobre emisiones de NO_x obtenidos en los ensayos de los sistemas portátiles de medición de emisiones (PEMS, por sus siglas en inglés) realizados en vehículos diésel Euro 6. El conjunto de datos resultante incluía 36 vehículos diésel de diferentes tipos y 234 trayectos de ensayo individuales. Se trataba de un conjunto de datos completo y fiable, que demostró que el nivel mediano de emisiones de NO_x de los vehículos diésel Euro 6 en carretera era, aproximadamente, de 4 (es decir, cuatro veces el límite reglamentario de NO_x).

- **Evaluación de impacto**

La presente propuesta no requiere una evaluación de impacto. Esta iniciativa simplemente modifica el instrumento jurídico por el que se establecen los mismos factores de conformidad existentes que resultan necesarios para la correcta aplicación del procedimiento de ensayo de RDE, y faculta a la Comisión para seguir revisando a la baja el factor de conformidad, a fin de adaptarlo al progreso técnico. Los factores de conformidad no influyen en los límites de emisiones existentes establecidos en el Reglamento (CE) n.º 715/2007, que fueron objeto de una evaluación de impacto en el momento de la adopción de dicho Reglamento¹².

¹² Documento de trabajo de los servicios de la Comisión. Anexo de la 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

- **Derechos fundamentales**

La propuesta no tiene consecuencias para la protección de los derechos fundamentales.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

No procede.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

No procede.

- **Documentos explicativos (para las Directivas)**

No procede.

por la que se modifican las Directivas 72/306/CEE y .../.../CE. Evaluación de impacto [COM(2005) 683 final].
{SEC(2005) 1745}

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 114,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo² es uno de los actos reglamentarios particulares en el marco de la homologación de tipo establecido por la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo³.
- (2) El Reglamento (CE) n.º 715/2007 exige que los nuevos vehículos ligeros cumplan determinados límites de emisiones (normas Euro 5 y Euro 6) y establece requisitos adicionales sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos. Las disposiciones técnicas específicas necesarias para la aplicación de dicho Reglamento se establecieron en el Reglamento (CE)

¹ DO C de , p. .

² Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 171 de 29.6.2007, p. 1).

³ Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

n.º 692/2008 de la Comisión⁴ y, posteriormente, en el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión⁵.

- (3) Los requisitos de homologación de tipo relativos a las emisiones de los vehículos de motor se han endurecido de manera gradual y considerable mediante la introducción y la posterior revisión de las normas Euro. Aunque, a grandes rasgos, los vehículos han reducido sustancialmente las emisiones de todos los contaminantes regulados, este no es el caso de las emisiones de NO_x procedentes de los motores diésel ni de las partículas procedentes de los motores de gasolina de inyección directa, instalados principalmente en vehículos ligeros. Por tanto, deben adoptarse medidas para corregir esta situación.
- (4) La Comisión realizó un análisis detallado de los procedimientos, ensayos y requisitos de homologación de tipo establecidos en el Reglamento (CE) n.º 692/2008 basándose en sus propias investigaciones y en información externa y llegó a la conclusión de que las emisiones generadas en condiciones reales de conducción en carretera de los vehículos Euro 5 o Euro 6 superan sustancialmente las emisiones medidas en el Nuevo Ciclo de Conducción Europeo (NEDC, por sus siglas en inglés) reglamentario, en particular por lo que respecta a las emisiones de NO_x de los vehículos diésel.
- (5) A consecuencia de ello, la Comisión desarrolló una nueva metodología para someter a ensayo las emisiones de los vehículos en condiciones reales de conducción: el procedimiento de ensayo de emisiones en condiciones reales de conducción (RDE). Este fue introducido por los Reglamentos (UE) 2016/427⁶ y (UE) 2016/646⁷ de la Comisión, posteriormente recogido en el Reglamento (UE) 2017/1151 y complementado por el Reglamento (UE) 2017/1154 de la Comisión⁸.

⁴ Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008, por el que se aplica y modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 199 de 28.7.2008, p. 1).

⁵ Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, que complementa el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión (DO L 175 de 7.7.2017, p. 1).

⁶ Reglamento (UE) 2016/427 de la Comisión, de 10 de marzo de 2016, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 692/2008 en lo que concierne a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 6) (DO L 82 de 31.3.2016, p. 1).

⁷ Reglamento (UE) 2016/646 de la Comisión, de 20 de abril de 2016, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 692/2008 en lo que concierne a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 6) (DO L 109 de 26.4.2016, p. 1).

⁸ Reglamento (UE) 2017/1154 de la Comisión, de 7 de junio de 2017, que modifica el Reglamento (UE) 2017/1151, que complementa el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión y la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que concierne a las emisiones en

- (6) El Reglamento (UE) 2016/646⁹ introdujo las fechas de aplicación y los criterios de cumplimiento del procedimiento de ensayo de RDE. Para ello, se utilizaron factores de conformidad específicos de los contaminantes con el fin de tener en cuenta las incertidumbres estadísticas y técnicas de las mediciones realizadas mediante sistemas portátiles de medición de emisiones (PEMS).
- (7) El 13 de diciembre de 2018, el Tribunal General dictó sentencia en los asuntos acumulados T-339/16, T-352/16 y T-391/16¹⁰ sobre un recurso de anulación del Reglamento (UE) 2016/646. El Tribunal General anuló la parte del Reglamento (UE) 2016/646 que establecía los factores de conformidad utilizados para evaluar si los resultados del ensayo de RDE respetaban los límites de emisiones establecidos en el Reglamento (CE) n.º 715/2007. El Tribunal llegó a la conclusión de que solo el legislador podía introducir tales factores de conformidad, ya que afectan a un elemento esencial del Reglamento (CE) n.º 715/2007.
- (8) El Tribunal General no cuestionó la justificación técnica de los factores de conformidad. Por consiguiente, y dado que en la fase actual de desarrollo tecnológico sigue existiendo discrepancia entre las emisiones medidas en condiciones reales de conducción y las medidas en un laboratorio, es conveniente introducir en el Reglamento (CE) n.º 715/2007 esos factores de conformidad.
- (9) Para que los fabricantes puedan cumplir los límites de emisiones Euro 6 en el contexto del procedimiento de ensayo de RDE, los criterios de cumplimiento de este procedimiento deben introducirse en dos fases. Durante la primera fase, a petición del fabricante, debe aplicarse un factor de conformidad temporal, mientras que, en la segunda fase, solo debe utilizarse el factor de conformidad final. La Comisión debe examinar los factores de conformidad finales a la luz del progreso técnico.
- (10) El Tratado de Lisboa introdujo la posibilidad de que el legislador delegue en la Comisión poderes para adoptar actos no legislativos de alcance general que completen o modifiquen algunos elementos no esenciales de un acto legislativo. Las medidas que pueden ser adoptadas mediante una delegación de poderes, de conformidad con el artículo 290, apartado 1, del TFUE, se corresponden en principio con las que deben serlo mediante el procedimiento de reglamentación con control establecido en el artículo 5 *bis* de la Decisión 1999/468/CE del Consejo¹¹. Por consiguiente, es necesario adaptar al artículo 290 del TFUE las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en las que se prevé el uso del procedimiento de reglamentación con control.
- (11) A fin de contribuir a la consecución de los objetivos de la Unión en materia de calidad del aire y de reducir las emisiones de los vehículos, deben delegarse en la Comisión

condiciones reales de conducción procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 6) (DO L 175 de 7.7.2017, p. 708).

⁹ Reglamento (UE) 2016/646 de la Comisión, de 20 de abril de 2016, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 692/2008 en lo que concierne a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 6) (DO L 109 de 26.4.2016, p. 1).

¹⁰ Sentencia de 13 de diciembre de 2018, Ville de Paris, Ville de Bruxelles y Ayuntamiento de Madrid / Comisión Europea; T-339/16, T-352/16 y T-391/16; EU:T:2018:927.

¹¹ 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 (DO L 184 de 17.7.1999, p. 23).

los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) en lo que respecta a las disposiciones de aplicación sobre procedimientos, ensayos y requisitos específicos para la homologación de tipo. La delegación debe incluir actos para completar el Reglamento (CE) n.º 715/2007 con dichas normas revisadas y los ciclos de ensayo utilizados para medir las emisiones; los requisitos para aplicar la prohibición del uso de dispositivos de desactivación que reduzcan la eficacia de los sistemas de control de las emisiones; las medidas necesarias para aplicar la obligación de los fabricantes de facilitar un acceso sin restricciones y normalizado a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos; y la adopción de un procedimiento de medición revisado para las partículas. La delegación debe incluir también la modificación del Reglamento (CE) n.º 715/2007 a fin de revisar a la baja los factores de conformidad finales de modo que reflejen los avances técnicos en los PEMS, reajustar los valores límite basados en la masa de partículas e introducir valores límite basados en el número de partículas. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación, de 13 de abril de 2016. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo deben recibir toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos deben tener acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

- (12) Para garantizar la continuidad en la ejecución a la luz del progreso técnico, los procedimientos de reglamentación con control pendientes en el momento de la entrada en vigor del presente Reglamento y respecto de los que el Comité ya haya emitido su dictamen deben completarse de conformidad con el artículo 5 *bis* de la Decisión 1999/468/CE.
- (13) A fin de garantizar unas condiciones uniformes de aplicación del artículo 4, apartados 2 y 3, del Reglamento (CE) n.º 715/2007, deben delegarse en la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo¹².
- (14) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, el establecimiento de normas relativas a las emisiones de los vehículos de motor para contribuir a lograr los objetivos básicos en materia de calidad del aire, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, ya que los vehículos de motor con una homologación de tipo válida pueden comercializarse más allá de las fronteras nacionales, sino que, debido a la dimensión y los efectos de la acción, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

¹² Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

(15) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n.º 715/2007 en consecuencia.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CE) n.º 715/2007 se modifica como sigue:

1) en el artículo 2, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«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 los vehículos de las categorías M₁, M₂, N₁ y N₂ según se definen en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE que tengan una masa de referencia no superior a 2 840 kg y cumplan los requisitos establecidos en el presente Reglamento.»;

2) en el artículo 3, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:»;

3) el artículo 4 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los fabricantes demostrarán que todos los vehículos nuevos vendidos, matriculados o puestos en servicio en la Comunidad disponen de la homologación de tipo con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento. Los fabricantes demostrarán asimismo que todos los dispositivos de control de la contaminación de recambio nuevos que requieren homologación de tipo 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.

Estas obligaciones incluyen el cumplimiento de los límites de emisiones establecidos en el anexo I. A fin de determinar el cumplimiento de los límites de emisiones Euro 6 establecidos en el cuadro 2 del anexo I, los valores de las emisiones determinados en cualquier ensayo válido de emisiones en condiciones reales de conducción (RDE) se dividirán por el factor de conformidad aplicable que figura en el cuadro 2 *bis* del anexo I. El resultado deberá ser menor que los límites de emisiones Euro 6 establecidos en el cuadro 2 de dicho anexo.»;

b) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. La Comisión establecerá, mediante actos de ejecución, los procedimientos y requisitos específicos a que se refieren los apartados 2 y 3. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 15, apartado 2.»;

4) el artículo 5 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«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.»;

b) en el apartado 3, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«3. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 14 *bis* a fin de completar los apartados 1 y 2 mediante el establecimiento de requisitos específicos y el desarrollo de los procedimientos, ensayos y requisitos específicos para la homologación de tipo establecidos en el presente apartado relativos, en particular, a:»;

5) en el artículo 6, apartado 7, la segunda frase se sustituye por el texto siguiente:

«Si en ese momento aún no dispone de tal información o esta todavía no es conforme con el presente Reglamento, el fabricante la proporcionará en el plazo de seis meses tras la fecha de homologación de tipo.»;

6) el artículo 8 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 8

Actos delegados sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos

La Comisión está facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 14 *bis* a fin de completar los artículos 6 y 7. Ello incluirá la definición y actualización de las especificaciones técnicas sobre la manera en que deberá proporcionarse la información relativa al sistema DAB y a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, concediéndose una atención particular a las necesidades específicas de las pymes.»;

7) el artículo 10 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«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 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, con sujeción a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, párrafo segundo.»;

b) los apartados 4 y 5 se sustituyen por el texto siguiente:

«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 en particular los valores límite Euro 6 establecidos en el cuadro 2 del anexo I.

El cumplimiento de los valores límite Euro 6 se determinará, durante cualquier ensayo válido de RDE, teniendo en cuenta el factor de conformidad específico de los contaminantes que figura en el cuadro 2 *bis* del anexo I, de conformidad con el artículo 4, apartado 1, párrafo segundo.

5. Con efectos a partir del 1 de septiembre de 2015, y del 1 de septiembre de 2016 en el caso de los vehículos 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 en particular los valores límite Euro 6 establecidos en el cuadro 2 del anexo I, ["determinados de conformidad con el apartado 4, párrafo segundo",] ya no son válidos a los efectos del artículo 18 de la Directiva 2007/46/CE y, por motivos referentes a las emisiones o al consumo de carburante, prohibirán la matriculación, la venta o la puesta en servicio de esos vehículos.

El cumplimiento de los valores límite Euro 6 se determinará, durante cualquier ensayo válido de RDE, teniendo en cuenta el factor de conformidad específico de los contaminantes que figura en el cuadro 2 *bis* del anexo I, de conformidad con el artículo 4, apartado 1, párrafo segundo.»;

8) en el artículo 11, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Las autoridades nacionales prohibirán la venta o la instalación en un vehículo de dispositivos de control de la contaminación de recambio nuevos 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.»;

9) en el artículo 12, apartado 1, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«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.»;

10) en el artículo 14, los apartados 2 y 3 se sustituyen por el texto siguiente:

«2. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 14 *bis* a fin de adoptar las siguientes medidas, basadas en los resultados del programa ONU/CEPE de medición de partículas, realizado bajo los auspicios del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos, sin rebajar el nivel de protección del medio ambiente en la Unión:

a) modificar el presente Reglamento para revisar los valores límite de la masa y el número de partículas establecidos en el anexo I;

b) completar el presente Reglamento mediante la adopción de un procedimiento revisado de medición del número de partículas.

3. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 14 *bis*:

a) que completen el presente Reglamento con el fin de adaptar los procedimientos, ensayos y requisitos, así como los ciclos de ensayo utilizados para medir las emisiones, con vistas a reflejar adecuadamente las emisiones en condiciones reales de conducción;

b) que modifiquen el presente Reglamento con el fin de adaptar al progreso técnico los factores de conformidad finales específicos de los contaminantes que figuran en el cuadro 2 *bis* del anexo I.»;

11) se inserta el artículo 14 *bis* siguiente:

«Artículo 14 bis

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en el artículo 5, apartado 3, el artículo 8 y el artículo 14, apartados 2 y 3, se otorgarán a la Comisión por un período de cinco años a partir del ... [*fecha de entrada en vigor*]. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.
3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 5, apartado 3, el artículo 8 y el artículo 14, apartados 2 y 3, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La Decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación, de 13 de abril de 2016.
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
6. Los actos delegados adoptados con arreglo al artículo 5, apartado 3, el artículo 8 y el artículo 14, apartados 2 y 3, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones ha formulado objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas instituciones han comunicado a la

Comisión su intención de no formular objeciones. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.»;

12) el artículo 15 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 15

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité contemplado en el artículo 40, apartado 1, de la Directiva 2007/46/CE. 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.»;
- 13) el anexo I se modifica de conformidad con el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

El presente Reglamento no afectará a los procedimientos pendientes con arreglo al artículo 5, apartado 3, el artículo 8 y el artículo 14, apartados 2 y 3, del Reglamento (CE) n.º 715/2007, en los que el Comité ya haya emitido su dictamen de conformidad con el artículo 5 *bis* de la Decisión 1999/468/CE.

Artículo 3

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

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