



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 25 de noviembre de 2015
(OR. en)

14506/15

ENV 735
ENT 253
MI 753

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	Comisión Europea
Fecha de recepción:	23 de noviembre de 2015
A:	Secretaría General del Consejo
N.º doc. Ción.:	D042120/03
Asunto:	Reglamento (UE) .../... de la Comisión de XXX por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 692/2008 en lo que concierne a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 6)

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – D042120/03.

Adj.: D042120/03



COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, **XXX**
D042120/03
[...](2015) **XXX** draft

REGLAMENTO (UE) .../... DE LA COMISIÓN

de **XXX**

**por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 692/2008 en lo que concierne a las
emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 6)**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

REGLAMENTO (UE) .../... DE LA COMISIÓN

de **XXX**

por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 692/2008 en lo que concierne a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 6)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos¹, y en particular su artículo 5, apartado 3,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) nº 715/2007 es uno de los actos reglamentarios específicos que se enmarcan en el procedimiento de homologación de tipo establecido por la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo².
- (2) El Reglamento (CE) nº 715/2007 exige que los vehículos ligeros nuevos cumplan determinados límites de emisiones y establece requisitos adicionales sobre el acceso a la información. Las disposiciones técnicas específicas que son necesarias para la implementación de dicho Reglamento se adoptaron por medio del Reglamento (CE) nº 692/2008 de la Comisión³.
- (3) La Comisión ha realizado un análisis detallado de los procedimientos, los ensayos y los requisitos de homologación de tipo establecidos en el Reglamento (CE) nº 692/2008 basándose en sus propias investigaciones y en información externa y ha llegado a la conclusión de que las emisiones generadas por la conducción real en carretera de los vehículos Euro 5/6 superan sustancialmente las emisiones medidas en

¹ DO L 171 de 29.6.2007, p. 1.

² 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).

³ Reglamento (CE) nº 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008, por el que se aplica y modifica el Reglamento (CE) nº 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).

el Nuevo Ciclo de Conducción Europeo (NEDC, *New European Driving Cycle*) reglamentario, en particular por lo que respecta a las emisiones de NO_x de los vehículos diésel.

- (4) Los requisitos sobre emisiones para la homologación de tipo de los vehículos de motor se han endurecido de manera gradual y considerable con la introducción y posterior revisión de las normas Euro. Aunque, en general, se han reducido mucho las emisiones del conjunto de los contaminantes regulados, no se puede decir lo mismo de las emisiones de NO_x de los motores diésel, especialmente de los vehículos ligeros. Por tanto, deben adoptarse medidas para corregir esta situación.
- (5) Los «dispositivos de desactivación», según se definen en el artículo 3, punto 10, del Reglamento (CE) n° 715/2007, que reducen el nivel de control de las emisiones están prohibidos. Acontecimientos recientes han puesto de relieve la necesidad de reforzar la garantía de cumplimiento a este respecto. Por tanto, es conveniente exigir una mejor supervisión de la estrategia de control de las emisiones aplicada por el fabricante en la homologación de tipo, siguiendo los principios que ya se aplican a los vehículos pesados en virtud del Reglamento (CE) n° 595/2009, sobre Euro VI, y de sus medidas de desarrollo.
- (6) Abordar el problema de las emisiones de NO_x de los vehículos diésel probablemente contribuirá a reducir las actuales concentraciones, permanentemente altas, de NO₂ en el aire ambiente, que constituyen un importante motivo de preocupación para la salud humana.
- (7) En enero de 2011, la Comisión estableció un grupo de trabajo con participación de todas las partes interesadas para desarrollar un procedimiento de ensayo de emisiones en condiciones reales de conducción (RDE, *real driving emissions*) que refleje mejor las emisiones medidas en la carretera. A tal fin, y después de exhaustivos debates técnicos, se ha seguido la opción sugerida en el Reglamento (CE) n° 715/2007, a saber, el uso de sistemas portátiles de medición de emisiones (PEMS, *portable emissions measurement systems*) y de límites no sobrepasables (NTE, *not-to-exceed*).
- (8) Como se acordó con las partes interesadas en el proceso CARS 2020⁴, los procedimientos de ensayo de RDE han de introducirse en dos fases: durante un primer período transitorio, los procedimientos de ensayo deben aplicarse únicamente con fines de seguimiento, y posteriormente deben aplicarse, junto con requisitos cuantitativos vinculantes de RDE, a todas las nuevas homologaciones de tipo y todos los nuevos vehículos.
- (9) Los procedimientos de ensayo de RDE fueron introducidos por el Reglamento (UE) [2015/xxx] de la Comisión⁵. Ahora es preciso establecer los requisitos cuantitativos de RDE para limitar las emisiones del tubo de escape en todas las condiciones normales de utilización con arreglo a los límites de emisiones establecidos en el Reglamento

⁴ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «CARS 2020: Plan de Acción para una industria del automóvil competitiva y sostenible en Europa» [COM(2012) 636 final].

⁵ Reglamento (UE) [2015/xxx] de la Comisión, de [XXX], por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 692/2008 en lo que concierne a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (DO L XX de XX.XX.2015, p. X).

(CE) nº 715/2007. A tal fin, deben tomarse en consideración las incertidumbres estadísticas y técnicas de los procedimientos de medición.

- (10) Para que los fabricantes puedan adaptarse gradualmente a las normas sobre RDE, los requisitos cuantitativos definitivos de RDE deben introducirse en dos fases sucesivas. En la primera fase, que ha de empezar a aplicarse transcurridos cuatro años desde las fechas de aplicación obligatoria de las normas Euro 6, debe utilizarse un factor de conformidad de 2,1. La segunda fase debe seguir un año y cuatro meses después de la primera y en ella debe exigirse el pleno cumplimiento del valor límite de emisiones de NO_x de 80 mg/km establecido en el Reglamento (CE) nº 715/2007, más un margen que tenga en cuenta las incertidumbres adicionales de la medición relacionadas con el uso de PEMS.
- (11) Aunque es importante que los ensayos de RDE puedan abarcar todas las situaciones de conducción posibles, debe evitarse que los vehículos ensayados se conduzcan de una manera tendenciosa, es decir, con la intención de que el vehículo supere o no el ensayo no en función de sus prestaciones técnicas, sino debido a unas pautas de conducción extremas. Se introducen, pues, condiciones límite complementarias para los ensayos de RDE, a fin de tener en cuenta tales situaciones.
- (12) Por su propia naturaleza, las condiciones de conducción que se dan en cada trayecto con PEMS pueden no corresponderse plenamente con las «condiciones normales de utilización de un vehículo». Por tanto, la severidad del control de emisiones durante esos trayectos puede variar. En consecuencia, y con el fin de tener en cuenta las incertidumbres estadísticas y técnicas de los procedimientos de medición, puede considerarse en el futuro la posibilidad de reflejar en los límites de emisión NTE aplicables a cada trayecto con PEMS las características de tales trayectos descritas por determinados parámetros mensurables, por ejemplo los relacionados con la dinámica de la conducción o con la carga de trabajo. La aplicación de ese principio no debe conducir a un debilitamiento del efecto medioambiental ni de la eficacia de los procedimientos de ensayo de RDE, que lo cual debe demostrarse mediante un estudio científico revisado por expertos. Además, para evaluar la severidad del control de emisiones durante el trayecto con PEMS, únicamente deben tomarse en consideración parámetros que puedan justificarse por razones científicas objetivas y no solo por razones de calibración del motor, de los dispositivos de control de la contaminación o de los sistemas de control de emisiones.
- (13) Por último, reconociendo la necesidad de controlar las emisiones de NO_x en ciclo urbano, debe estudiarse con urgencia la posibilidad de modificar la ponderación relativa de los elementos urbano, rural y en autopista del ensayo de RDE, a fin de que en la práctica pueda lograrse un factor de conformidad bajo, creando en el tercer paquete regulador de RDE una nueva condición límite relativa a la dinámica de la conducción por encima de la cual sean aplicables las condiciones ampliadas a partir de las fechas de introducción de la fase 1.
- (14) La Comisión ha de examinar periódicamente las disposiciones del procedimiento de ensayo de RDE y adaptarlas para tener en cuenta las nuevas tecnologías de vehículos y garantizar su eficacia. De modo similar, la Comisión ha de examinar anualmente el nivel adecuado del factor de conformidad final a la luz del progreso técnico. En particular, ha de examinar los dos métodos alternativos para evaluar los datos de

emisiones del PEMS que figuran en los apéndices 5 y 6 del anexo IIIA del Reglamento (CE) nº 692/2008, con vistas a desarrollar un método único.

- (15) Por consiguiente, procede modificar el Reglamento (CE) nº 692/2008 en consecuencia.
- (16) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité Técnico sobre Vehículos de Motor.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CE) nº 692/2008 se modifica como sigue:

- 1. En el artículo 2, se añaden los apartados 43 y 44 siguientes:

«

43. "Estrategia básica de emisiones (en lo sucesivo, 'BES')", la estrategia en materia de emisiones que está activa en todos los intervalos de velocidad y carga del vehículo, excepto cuando se haya activado una estrategia auxiliar de emisiones.

44. "Estrategia auxiliar de emisiones (en lo sucesivo, 'AES')", la estrategia en materia de emisiones que se activa y que sustituye a una BES o la modifica para un fin concreto y en respuesta a un conjunto específico de condiciones ambientales o de funcionamiento, y que solo permanece operativa mientras existan dichas condiciones.

».

- 2. En el artículo 3, apartado 10, el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«

Hasta tres años después de las fechas indicadas en el artículo 10, apartado 4, y cuatro años después de las fechas indicadas en el artículo 10, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 715/2007, se aplicarán las disposiciones siguientes:

».

- 3. El artículo 3, apartado 10, letra a), se sustituye por el texto siguiente:

«

No serán de aplicación los requisitos del punto 2.1 del anexo IIIA.

».

- 4. En el artículo 5 se insertan los apartados 11 y 12 siguientes:

«

11. El fabricante deberá presentar asimismo una documentación ampliada, con la siguiente información:

a) datos sobre el funcionamiento de todas las AES y BES, incluida una descripción de los parámetros modificados por cualquier AES y las condiciones límite en que funciona la AES, e indicación de las AES y las BES que probablemente estarán activas en las condiciones de los procedimientos de ensayo del presente Reglamento;

b) una descripción de la lógica de control del sistema de combustible, las estrategias de temporización y los puntos de conmutación durante todos los modos de funcionamiento.

12. La documentación ampliada contemplada en el apartado 11 será estrictamente confidencial. Podrá conservarla la autoridad de homologación o, a discreción de esta, el fabricante. En caso de que el fabricante conserve la documentación, esta deberá ser identificada y fechada por la autoridad de homologación una vez revisada y aprobada. La documentación se pondrá a disposición de la autoridad de homologación para su inspección en el momento de la homologación o en cualquier momento durante el período de validez de la homologación.

».

5. El apéndice 6 del anexo I queda modificado con arreglo a lo dispuesto en el anexo I del presente Reglamento.
6. El anexo IIIA queda modificado con arreglo a lo dispuesto en el anexo II del presente Reglamento.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte 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 la Comisión
El Presidente
Jean-Claude JUNKER