

## I

(Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación es obligatoria)

## REGLAMENTOS

## REGLAMENTO (CE) Nº 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) nº 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)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 95,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo <sup>(1)</sup>,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado <sup>(2)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) El mercado interior comprende un espacio sin fronteras interiores en el que la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales debe estar garantizada. A este efecto, existe un sistema comunitario de homologación de los vehículos de motor. Por lo tanto, deben armonizarse los requisitos técnicos para la homologación de los vehículos de motor respecto a las emisiones, para evitar que difieran de un Estado miembro a otro y asegurar un elevado nivel de protección medioambiental.

- (2) El presente Reglamento es uno de los actos reglamentarios particulares en el contexto del procedimiento comunitario de homologación conforme a la 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 técnicos y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) <sup>(3)</sup>. Por consiguiente, procede modificar en consecuencia los anexos IV, VI y XI de dicha Directiva.

- (3) A petición del Parlamento Europeo, en la legislación comunitaria sobre vehículos se ha introducido un nuevo planteamiento regulador. Así pues, el presente Reglamento establece únicamente las disposiciones fundamentales sobre las emisiones de los vehículos, mientras que las especificaciones técnicas deben estipularse mediante medidas de ejecución adoptadas con arreglo a los procedimientos de comitología.

- (4) El sexto programa de acción comunitario en materia de medio ambiente, adoptado mediante la Decisión nº 1600/2002/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de julio de 2002 <sup>(4)</sup>, determina la necesidad de reducir la contaminación a niveles que resulten mínimamente perjudiciales para la salud humana, con una atención especial hacia la población más sensible y al medio ambiente en su conjunto. La legislación comunitaria ha establecido las normas oportunas para la calidad del aire ambiente a efectos de proteger la salud humana y a las personas más sensibles en particular, así como en relación con los límites máximos de emisiones nacionales. Tras su comunicación de 4 de mayo de 2001 que estableció el programa «Aire puro para Europa» (Clean Air for Europe, CAFE), la Comisión adoptó otra comunicación el 21 de septiembre de 2005 titulada «Estrategia temática sobre la contaminación atmosférica». Una de las conclusiones de la estrategia temática es la necesidad

<sup>(1)</sup> DO C 211 de 19.8.2008, p. 12.

<sup>(2)</sup> Dictamen del Parlamento Europeo de 16 de diciembre de 2008 (no publicado aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 8 de junio de 2009.

<sup>(3)</sup> DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

<sup>(4)</sup> DO L 242 de 10.9.2002, p. 1.

de seguir reduciendo las emisiones del sector del transporte (ya sea aéreo, marítimo o terrestre), de los hogares y de los sectores energético, agrícola e industrial para poder alcanzar los objetivos de la UE en materia de calidad del aire. En este contexto, la reducción de las emisiones de los vehículos debe abordarse como parte de una estrategia global. Las normas Euro VI constituyen una de las medidas proyectadas para reducir las emisiones reales de contaminantes atmosféricos de los vehículos, tales como los contaminantes en partículas (materia particulada) y los precursores de ozono como los óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) y los hidrocarburos.

- (5) La consecución de los objetivos de la UE en materia de calidad del aire precisa un esfuerzo continuo para reducir las emisiones de los vehículos. Por esta razón, debe proporcionarse al sector industrial una información clara sobre futuros valores límite para las emisiones y un plazo adecuado para cumplir con los mismos y desarrollar las innovaciones técnicas necesarias.
- (6) En concreto, es necesaria una reducción de las emisiones de NO<sub>x</sub> de los vehículos pesados a fin de mejorar la calidad del aire y de que se respeten los valores límite de contaminación atmosférica y los límites nacionales de emisiones. El establecimiento temprano de valores límite para las emisiones de NO<sub>x</sub> permitirá a los fabricantes de automóviles planificar con seguridad a largo plazo en toda la Unión Europea.
- (7) Al establecer normas sobre emisiones, es importante tener en cuenta las repercusiones para la competitividad de los mercados y los fabricantes, los costes directos e indirectos para el sector y los beneficios en términos de estímulo de la innovación, mejora de la calidad del aire, reducción de los costes sanitarios y aumento de la esperanza de vida.
- (8) A efectos de mejorar el funcionamiento del mercado interior, especialmente por lo que se refiere a la libre circulación de mercancías, la libertad de establecimiento y la libertad de prestación de servicios, es necesario contar con un acceso sin restricciones a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos mediante un formato normalizado que pueda utilizarse para obtener la información técnica, así como con una competencia efectiva en el mercado de servicios de reparación e información. Gran parte de esa información se refiere a los sistemas de diagnóstico a bordo y su interacción con otros sistemas del vehículo. Es necesario establecer especificaciones técnicas que deben seguir los fabricantes relativas al suministro de información en sus sitios web, junto con las medidas específicas destinadas a garantizar a las pequeñas y medianas empresas (PYME) un acceso razonable.
- (9) A más tardar el 7 de agosto de 2013, la Comisión debe examinar el funcionamiento del sistema de acceso sin restricciones a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos, con el fin de determinar si resulta adecuado consolidar todas las disposiciones que rigen el

acceso a dicha información en el acto legislativo marco revisado sobre la homologación. Si las disposiciones que rigen el acceso a esa información se consolidan de este modo, deben derogarse las disposiciones correspondientes en el presente Reglamento, siempre que se conserven los derechos existentes de acceso a la información sobre reparación y mantenimiento.

- (10) La Comisión debe promover el desarrollo de un formato armonizado a nivel internacional para el acceso normalizado y sin restricciones a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos, por ejemplo, a través del trabajo del Comité Europeo de Normalización (CEN).
- (11) Es esencial establecer una norma común europea para el formato de la información de los sistemas de diagnóstico a bordo de vehículos y de la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos. Hasta la adopción de esa norma, la información de los sistemas de diagnóstico a bordo de vehículos y sobre reparación y mantenimiento de vehículos pesados debe presentarse de manera directamente accesible y en un formato que asegure un acceso no discriminatorio. Esa información debe facilitarse en los sitios web de los fabricantes o de otra forma adecuada, cuando ello no sea posible debido a la naturaleza de la información.
- (12) La Comisión debe examinar periódicamente las emisiones que aún no han sido objeto de regulación y que se originan como consecuencia de un uso más amplio de nuevas formulaciones de carburante, nuevas tecnologías en los motores y nuevos sistemas de control de las emisiones y, en caso necesario, presentar al Parlamento Europeo y al Consejo una propuesta destinada a regular dichas emisiones.
- (13) Procede potenciar la introducción de vehículos con carburantes alternativos que presenten bajas emisiones de NO<sub>x</sub> y de partículas. Por tanto, es conveniente introducir valores límite para los hidrocarburos, los hidrocarburos no metánicos y el metano.
- (14) Para garantizar el control de las emisiones de partículas contaminantes ultrafinas (materia particulada igual o inferior a 0,1 µm), debe habilitarse a la Comisión para que adopte un planteamiento respecto de las emisiones de materia particulada en función del número de partículas, además del planteamiento que se aplica actualmente, basado en la masa. El planteamiento basado en el número de emisiones de partículas debe sustentarse en los resultados del Programa de Medición de Partículas (PMP) de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) y ser coherente con los objetivos ambiciosos existentes para el medio ambiente.
- (15) Para lograr estos objetivos medioambientales conviene indicar que los límites fijados respecto al número de partículas pueden reflejar los niveles más elevados de la prestación que se obtiene en la actualidad con los filtros de partículas mediante el uso de la mejor tecnología disponible.

- (16) La Comisión debe adoptar los ciclos de pruebas de conducción armonizados a escala mundial en el procedimiento de ensayo en que se basan las disposiciones sobre emisiones de la homologación CE. Procede asimismo considerar la aplicación de sistemas portátiles de medición de emisiones para verificar las emisiones reales del vehículo y la introducción de procedimientos de control de las emisiones fuera de ciclo.
- (17) El equipamiento *a posteriori* de los vehículos pesados con filtros de partículas diésel puede producir un aumento de emisiones de dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>). Por tanto, en el contexto de la estrategia temática para mantener la limpieza del aire, la Comisión debe preparar una propuesta legislativa con el fin de armonizar las distintas legislaciones nacionales sobre el equipamiento *a posteriori* y de garantizar la imposición de condiciones para la protección del medio ambiente.
- (18) Los sistemas de diagnóstico a bordo son importantes para el control de las emisiones con un vehículo en funcionamiento. Dada la importancia de controlar las emisiones reales, la Comisión debe examinar periódicamente los requisitos que deben cumplir tales sistemas y los umbrales de tolerancia aplicables a los errores de seguimiento.
- (19) A fin de estar informada de la contribución de este sector en su conjunto a las emisiones globales de gases de efecto invernadero, es conveniente que la Comisión introduzca la medición del consumo de carburante y de las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) de los vehículos pesados.
- (20) Con el fin de promover el mercado de vehículos limpios y energéticamente eficientes, la Comisión debe estudiar la viabilidad y el desarrollo de una definición y una metodología de consumo energético y de emisiones de CO<sub>2</sub> para los vehículos en su conjunto y no solamente para los motores, independientemente del uso de pruebas virtuales y reales. Dicha definición y la metodología deben incluir también conceptos alternativos de tracción (por ejemplo, vehículos híbridos) y los efectos de las mejoras en los vehículos, como aerodinámica, peso, capacidad de carga y resistencia de rodadura. Si se puede identificar un método adecuado de presentación y comparación, el consumo de carburante derivado y las emisiones de CO<sub>2</sub> deben publicarse por separado según los diferentes tipos de vehículo.
- (21) Con objeto de controlar mejor las emisiones reales de los vehículos, incluidas las emisiones fuera de ciclo, y de facilitar el proceso de conformidad del vehículo o motor en servicio, deben adoptarse una metodología de ensayo y unos requisitos de rendimiento basados en el uso de sistemas portátiles de medición de emisiones dentro de un marco temporal apropiado.
- (22) A efectos de cumplir los objetivos de la UE en materia de calidad del aire, la Comisión debe introducir disposiciones armonizadas para velar por que las emisiones fuera de ciclo de los motores y los vehículos pesados se controlen oportunamente considerando una amplia gama de condiciones de funcionamiento ambientales y de motor.
- (23) El requisito básico para el cumplimiento de las normas establecidas en relación con las emisiones de contaminantes, especialmente en el caso de los NO<sub>x</sub>, es un funcionamiento correcto del sistema de postratamiento. En este contexto, convendría introducir medidas que garanticen un funcionamiento adecuado de los sistemas basados en el uso de un reactivo.
- (24) Los Estados miembros pueden acelerar, por medio de incentivos financieros, la comercialización de vehículos que satisfagan los requisitos adoptados a nivel comunitario. El presente Reglamento no debe afectar al derecho de los Estados miembros a tener en cuenta las emisiones cuando calculen los impuestos aplicados a los vehículos.
- (25) Cuando los Estados miembros elaboren medidas para garantizar el equipamiento *a posteriori* de los vehículos pesados existentes, dichas medidas deben basarse en las normas Euro VI.
- (26) Los Estados miembros deben establecer reglas sobre las sanciones aplicables en caso de incumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento y velar por su ejecución. Estas sanciones deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.
- (27) Deben incluirse en el presente Reglamento y en el Reglamento (CE) n° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos <sup>(1)</sup> los requisitos relativos a la potencia de los motores de los vehículos a motor contemplados en la Directiva 80/1269/CEE del Consejo, de 16 de diciembre de 1980, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la potencia de los motores de los vehículos a motor <sup>(2)</sup>. Procede, por tanto, derogar la Directiva 80/1269/CEE y modificar el Reglamento (CE) n° 715/2007 en consecuencia.
- (28) En aras de la simplificación de la legislación comunitaria, es conveniente sustituir las Directivas actuales que hacen referencia a las emisiones de los vehículos pesados, en particular la Directiva 2005/55/CE <sup>(3)</sup> y la Directiva 2005/78/CE <sup>(4)</sup>, por un reglamento. El empleo de un reglamento permite que las disposiciones técnicas detalladas sean directamente aplicables a los fabricantes, las autoridades competentes en materia de homologación y los servicios técnicos, y que puedan actualizarse de modo rápido y eficaz. Procede, por tanto, derogar las Directivas 2005/55/CE y 2005/78/CE, y modificar el Reglamento (CE) n° 715/2007 en consecuencia.

<sup>(1)</sup> DO L 171 de 29.6.2007, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO L 375 de 31.12.1980, p. 46.

<sup>(3)</sup> Directiva 2005/55/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de septiembre de 2005, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de motores de encendido por compresión destinados a la propulsión de vehículos, y contra la emisión de gases contaminantes procedentes de motores de encendido por chispa alimentados con gas natural o gas licuado del petróleo destinados a la propulsión de vehículo (DO L 275 de 20.10.2005, p. 1).

<sup>(4)</sup> Directiva 2005/78/CE de la Comisión, de 14 de noviembre de 2005, por la que se aplica la Directiva 2005/55/CE, y se modifican sus anexos I, II, III, IV y VI (DO L 313 de 29.11.2005, p. 1).

- (29) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión <sup>(1)</sup>.
- (30) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que introduzca en el anexo I valores límite basados en el número de partículas; especifique, si procede, el valor del nivel admisible del componente NO<sub>2</sub> en el valor límite de los NO<sub>x</sub>; establezca procedimientos, ensayos y requisitos específicos para la homologación, y un procedimiento de medición del número de partículas; y adopte medidas referentes a las emisiones fuera de ciclo, a la introducción de sistemas portátiles de medición de emisiones, al acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento del vehículo y a los ciclos de pruebas utilizados en la medición de emisiones. Dado que estas medidas son de alcance general y están destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, completándolo con nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE.
- (31) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, la realización del mercado interior mediante la introducción de requisitos técnicos comunes relativos a las emisiones de los vehículos de motor, los motores y las piezas de recambio y el acceso garantizado a la información referente a la reparación y el mantenimiento del vehículo a los agentes independientes en los mismos términos que los que disfrutan los concesionarios y talleres de reparación autorizados no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en ese mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### 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 (CO<sub>2</sub>), así como la accesibilidad al citado sistema de diagnóstico y a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos.

<sup>(1)</sup> DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

#### Artículo 2

##### Ámbito de aplicación

El presente Reglamento se aplicará a los vehículos de motor de las categorías M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> y N<sub>2</sub>, 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 M<sub>3</sub> y N<sub>3</sub>, tal y como se definen en dicho anexo.

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:

- 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<sub>x</sub>, expresadas en equivalente de NO<sub>2</sub> 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;
- 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 participen 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.

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 M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub> o M<sub>2</sub>;

- b) 300 000 km o seis años, lo que antes se alcance, en el caso de motores destinados a vehículos de las categorías N<sub>2</sub> o N<sub>3</sub> con una masa máxima técnicamente admisible igual o inferior a 16 toneladas y M<sub>3</sub> 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 N<sub>3</sub> con una masa máxima técnicamente admisible superior a las 16 toneladas y M<sub>3</sub>, 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;

- 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 CO<sub>2</sub> 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<sub>x</sub>; dichas disposiciones garantizarán que los vehículos no puedan utilizarse si las medidas de control del NO<sub>x</sub> 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.

#### 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.

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) nº 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.

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<sub>x</sub> 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 NO<sub>2</sub> aparte del establecido para las emisiones totales de NO<sub>x</sub>. El límite para las emisiones de NO<sub>2</sub> 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.



*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.

*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° 715/2007**

El Reglamento (CE) n° 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.».

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

Hecho en Bruselas, el 18 de junio de 2009.

*Por el Parlamento Europeo*  
El Presidente  
H.-G. PÖTTERING

*Por el Consejo*  
El Presidente  
Š. FÜLE

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.

*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*.

El presente Reglamento será aplicable a partir del 7 de agosto de 2009. 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.

## ANEXO I

## Límites de emisiones Euro VI

|                           | Valores límite |                 |                  |                             |  |                          |  |   |
|---------------------------|----------------|-----------------|------------------|-----------------------------|--|--------------------------|--|---|
|                           | CO<br>(mg/kWh) | HCT<br>(mg/kWh) | HCNM<br>(mg/kWh) | CH <sub>4</sub><br>(mg/kWh) | NO <sub>x</sub> <sup>(1)</sup><br>(mg/kWh) | NH <sub>3</sub><br>(ppm) | Masa de materia<br>particulada<br>(mg/kWh) | Número<br>de partículas<br>(en la materia<br>particulada) <sup>(2)</sup><br>(#/kWh) |
| Ciclo ESC (Eco)           | 1 500          | 130             |                  |                             | 400  | 10                       | 10   |   |
| Ciclo ETC (Eco)           | 4 000          | 160             |                  |                             | 400  | 10                       | 10   |   |
| Ciclo ETC (Ech)           | 4 000          |                 | 160              | 500                         | 400  | 10                       | 10   |   |
| Ciclo WHSC <sup>(3)</sup> |                |                 |                  |                             |  |                          |  |   |
| Ciclo WHTC <sup>(3)</sup> |                |                 |                  |                             |  |                          |  |   |

Nota:

Ech = Encendido por chispa.

Eco = Encendido por compresión.

<sup>(1)</sup> El nivel admisible del componente NO<sub>2</sub> en el valor límite de los NO<sub>x</sub> podrá definirse posteriormente.

<sup>(2)</sup> Más adelante se establecerá una norma relativa al número de partículas y a más tardar el 1 de abril de 2010.

<sup>(3)</sup> Los valores límite relativos al ciclo mundial estacionario (WHSC) y al ciclo mundial transitorio (WHTC), que reemplacen a los valores límite relativos a los ESC y los ETC, se introducirán más adelante, una vez se hayan establecido los factores de correlación con los ciclos de pruebas actuales (los ciclos europeos transitorio [ETC] y estacionario [ESC]) y a más tardar el 1 de abril de 2010.

## 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 <sub>1</sub>  | M <sub>2</sub>  | M <sub>3</sub> | N <sub>1</sub>  | N <sub>2</sub>  | N <sub>3</sub> | O <sub>1</sub> | O <sub>2</sub> | O <sub>3</sub> | O <sub>4</sub> |  |  |
| «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 <sup>12</sup> | X <sup>12</sup> | X              | X <sup>12</sup> | X <sup>12</sup> | X»             |                |                |                |                |  |  |

iii) se añade la nota siguiente:

«<sup>(12)</sup> 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 <sub>1</sub> |
|---------|---|-----------------------------------|-------------------------------|----------------|
| «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»      |                |                           |

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<br>reglamentario | M <sub>1</sub> ≤ 2 500 (l)<br>kg | M <sub>1</sub> > 2 500 (l)<br>kg | M <sub>2</sub> | M <sub>3</sub> |
|----------|---|--------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------|----------------|
| «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<br>reglamentario | M <sub>1</sub> | M <sub>2</sub> | M <sub>3</sub> | N <sub>1</sub> | N <sub>2</sub> | N <sub>3</sub> | O <sub>1</sub> | O <sub>2</sub> | O <sub>3</sub> | O <sub>4</sub> |
|----------|---|--------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| «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<br>reglamentario | M <sub>1</sub> |
|----------|---|--------------------------------------|----------------|
| «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<br>reglamentario | M <sub>2</sub> | M <sub>3</sub> | N <sub>1</sub> | N <sub>2</sub> | N <sub>3</sub> | O <sub>1</sub> | O <sub>2</sub> | O <sub>3</sub> | O <sub>4</sub> |
|----------|---|--------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| «41bis.  | Emisiones (Euro VI) de los vehículos pesados y acceso a información | Reglamento (CE) n° 595/2009          | H              | H              | H              | H              | H»             |                |                |                |                |

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<br>reglamentario | Grúas móviles de categoría N <sub>3</sub> |
|----------|---|--------------------------------------|---|
| «41bis.  | Emisiones (Euro VI) de los vehículos pesados y acceso a información | Reglamento (CE)<br>nº 595/2009       | V»  |