

**REGLAMENTO (UE) 2019/129 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO****de 16 de enero de 2019****por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 168/2013 en lo que se refiere a la aplicación de la fase Euro 5 a la homologación de tipo de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos**

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 Europeo <sup>(1)</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario <sup>(2)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) Sobre la base del informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo basado en el estudio completo de los efectos de la fase medioambiental Euro 5 para los vehículos de categoría L (en lo sucesivo, «estudio de los efectos»), elaborado de conformidad con el artículo 23, apartado 4, del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(3)</sup> y teniendo en cuenta los problemas que encontraron las autoridades de homologación y los interesados en la aplicación de dicho Reglamento, deben introducirse determinados cambios y aclaraciones en el Reglamento (UE) n.º 168/2013 a fin de garantizar su correcta aplicación.
- (2) Por lo que respecta al requisito de instalar un sistema de diagnóstico a bordo (DAB) de la fase II que detecte y notifique los fallos o cualquier deterioro del sistema de control de las emisiones, la Comisión concluyó, sobre la base del estudio de los efectos, que hay limitaciones técnicas que afectan al control de los catalizadores de determinados vehículos, y que es preciso desarrollarlo más para asegurar su correcta aplicación. Es previsible que el control de los catalizadores no esté listo para la primera ronda de la fase de emisiones Euro 5, pero sí está previsto para 2025. Por tanto, conviene que el artículo 21 del Reglamento (UE) n.º 168/2013 conceda tiempo suficiente para garantizar la aplicación correcta del requisito relativo al sistema DAB de la fase II.
- (3) Dado que los vehículos de las categorías L1e y L2e ya están excluidos del requisito de estar equipados con un sistema DAB de la fase I, los vehículos de la categoría L6e, que estén diseñados y construidos conforme a especificaciones próximas a las de los ciclomotores y producidos en volúmenes relativamente pequeños, también deben quedar exentos de dicho requisito.
- (4) Es necesario aclarar la exención de los vehículos de las categorías L1e y L2e del requisito de estar equipados con un sistema DAB de la fase II y ampliar dicha exención a los cuatriciclos ligeros (categoría L6e) y a las subcategorías de motocicletas enduro (L3e-AxE) y trial (L3e-AxT).
- (5) Las motocicletas enduro y trial tienen una vida útil corta y son muy similares en naturaleza y uso a los quads todo terreno pesados (L7e-B), que están exentos del requisito de estar equipados con un sistema DAB de la fase II. Por tanto, conviene ampliar dicha exención a las motocicletas enduro y trial.
- (6) La Comisión concluyó en el estudio de los efectos que el procedimiento de durabilidad matemático establecido en el artículo 23, apartado 3, letra c), del Reglamento (UE) n.º 168/2013, en virtud del cual los vehículos se someten a ensayo después de 100 km de uso, no refleja la degradación real del sistema de control de las emisiones de un vehículo durante su vida útil. Dicho método debe dejar de utilizarse y, por consiguiente, procede eliminarlo gradualmente de aquí a 2025, a fin de dar tiempo suficiente a los interesados para adaptarse. En el período que va hasta 2025 debe incrementarse la distancia acumulada requerida que debe recorrer el vehículo antes de ser sometido a ensayo para garantizar que los resultados de los ensayos sean fiables.

<sup>(1)</sup> DO C 367 de 10.10.2018, p. 32.

<sup>(2)</sup> Posición del Parlamento Europeo de 29 de noviembre de 2018 (pendiente de publicación en el Diario Oficial), y Decisión del Consejo de 17 de diciembre de 2018.

<sup>(3)</sup> Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 60 de 2.3.2013, p. 52).

- (7) La tecnología necesaria para cumplir los límites Euro 5 ya está disponible. No obstante, la Comisión concluyó en el estudio de los efectos que la fecha de aplicación de los límites de emisiones Euro 5 a determinados vehículos de categoría L (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT y L3e-AxE) debe aplazarse del 2020 al 2024 para mejorar la relación coste-beneficio con respecto a la situación de partida. Por otra parte, los fabricantes de esos vehículos, que son principalmente pymes, piden más tiempo para asegurarse de que la transición hacia sistemas de propulsión con emisiones cero, como la propulsión eléctrica, puede lograrse de manera eficaz en relación con los costes.
- (8) El artículo 30, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 168/2013 exige que el certificado de homologación de tipo UE contenga, como anexo, los resultados de los ensayos. En aras de la claridad, esa disposición debe modificarse para aclarar que se refiere a la hoja de resultados de los ensayos.
- (9) Es preciso aclarar algunas incoherencias del anexo IV del Reglamento (UE) n.º 168/2013 en lo que respecta a la fecha de aplicación de los valores límite del nivel de ruido para Euro 5, a fin de garantizar que los límites existentes (Euro 4) sigan siendo aplicables hasta que puedan establecerse los nuevos límites para Euro 5.
- (10) El Reglamento (UE) n.º 168/2013 facultó a la Comisión para adoptar actos delegados durante un período de cinco años que expiró el 21 de marzo de 2018. Teniendo en cuenta la continua necesidad de adaptar elementos de la legislación sobre homologación de tipo al progreso técnico o introducir otras modificaciones acordes con las delegaciones de poderes, debe modificarse dicho Reglamento a fin de prorrogar la delegación por otros cinco años, con la posibilidad de una prórroga tácita.
- (11) En interés de la seguridad jurídica, se debe procurar una mayor claridad y precisión a la delegación de poderes a la Comisión para adoptar actos delegados en lo relativo a los requisitos técnicos sobre el diagnóstico a bordo.
- (12) Dado que el presente Reglamento modifica el Reglamento (UE) n.º 168/2013 sin ampliar su contenido normativo y dado que los objetivos del presente Reglamento no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a sus dimensiones y efectos, 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.
- (13) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) n.º 168/2013 en consecuencia.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### *Artículo 1*

El Reglamento (UE) n.º 168/2013 se modifica como sigue:

- 1) El artículo 21 se sustituye por el texto siguiente:

##### *«Artículo 21*

##### **Requisitos técnicos de los sistemas de diagnóstico a bordo**

1. Los vehículos de categoría L, con excepción de los vehículos L1e, L2e y L6e, estarán equipados con un sistema DAB que cumpla los requisitos funcionales y los procedimientos de ensayo establecidos en los actos delegados a que se refiere el apartado 8 y de acuerdo con el calendario de aplicación previsto en el anexo IV.
2. A partir de las fechas previstas en el punto 1.8.1 del anexo IV, los vehículos de las categorías o subcategorías L3e, L4e, L5e-A y L7e-A estarán equipados con un sistema DAB de la fase I (en lo sucesivo “DAB I”) que detecte cualquier fallo del circuito eléctrico o de los componentes electrónicos del sistema de control de las emisiones, y que notifique dichos fallos cuando, a consecuencia de los mismos, se superen los umbrales de emisiones establecidos en la parte B1 del anexo VI.
3. A partir de las fechas previstas en el punto 1.8.2 del anexo IV, los vehículos de las categorías o subcategorías L3e, L4e, L5e y L7e estarán equipados con un sistema DAB I que detecte cualquier fallo del circuito eléctrico o de los componentes electrónicos del sistema de control de las emisiones, y que active una notificación cuando se superen los umbrales de emisiones establecidos en la parte B1 del anexo VI. Los sistemas DAB I para dichas categorías o subcategorías de vehículos notificarán asimismo la activación de cualquier modo de funcionamiento que reduzca significativamente el par motor.

4. A partir de las fechas previstas en el punto 1.8.3 del anexo IV, los vehículos de las categorías L3e, L4e, L5e y L7e estarán equipados con un sistema DAB I que detecte cualquier fallo del circuito eléctrico o de los componentes electrónicos del sistema de control de las emisiones, y que active una notificación cuando se superen los umbrales de emisiones establecidos en la parte B2 del anexo VI. Los sistemas DAB I para dichas categorías de vehículos notificarán asimismo la activación de cualquier modo de funcionamiento que reduzca significativamente el par motor.
  5. A partir de las fechas previstas en el punto 1.8.4 del anexo IV, los vehículos de las categorías o subcategorías L3e, L4e, L5e-A y L7e-A estarán, además, equipados con un sistema DAB de la fase II (en lo sucesivo, "DAB II") que detecte y notifique los fallos o cualquier deterioro del sistema de control de las emisiones, con excepción del control de los catalizadores, a consecuencia de los cuales se superen los umbrales de emisiones para los DAB establecidos en la parte B1 del anexo VI.
  6. A partir de las fechas previstas en el punto 1.8.5 del anexo IV, los vehículos de las categorías o subcategorías L3e, L4e, L5e-A y L7e-A estarán además equipados con un sistema DAB II que detecte y notifique los fallos o cualquier deterioro del sistema de control de las emisiones a consecuencia de los cuales se superen los umbrales de emisiones para los DAB establecidos en la parte B2 del anexo VI.
  7. Los apartados 5 y 6 no se aplicarán a las motocicletas enduro de la subcategoría L3e-AxE ni a las motocicletas trial de la subcategoría L3e-AxT.
  8. A fin de armonizar el modo en que el sistema DAB notifica los fallos relativos a la seguridad funcional o al sistema de control de las emisiones y facilitar una reparación eficaz y eficiente de los vehículos, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 75 a fin de completar el presente Reglamento, por los que se establezcan los requisitos técnicos detallados sobre el diagnóstico a bordo para las categorías y subcategorías de vehículos establecidas en el anexo II, parte C1 (Requisitos relativos a la fabricación del vehículo y requisitos generales relativos a la homologación de tipo), la fila relativa al n.º 11, incluidos los requisitos de funcionamiento del DAB y los procedimientos de ensayo relativos a los elementos enumerados en los apartados 1 a 7 del presente artículo, y los requisitos técnicos detallados sobre el tipo de ensayo VIII contemplado en el anexo V.»
- 2) En el artículo 23, apartado 3, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:
- «c) procedimiento de durabilidad matemático:
- Hasta el 31 de diciembre de 2024, para cada componente de las emisiones, el producto de multiplicar los factores de deterioro establecidos en la parte B del anexo VII y los resultados de los ensayos de eficacia medioambiental de un vehículo que haya acumulado más de 100 km después de haber sido puesto en marcha por primera vez al término de la cadena de producción deberá ser inferior al límite de los ensayos de eficacia en materia medioambiental establecido en la parte A del anexo VI.
- No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, con respecto a los nuevos tipos de vehículos a partir del 1 de enero de 2020 y con respecto a los tipos de vehículos existentes a partir del 1 de enero de 2021 y hasta el 31 de diciembre de 2024, para cada componente de las emisiones, el producto de multiplicar los factores de deterioro establecidos en la parte B del anexo VII y los resultados de los ensayos de eficacia medioambiental de un vehículo que haya acumulado más de 2 500 km, si la velocidad máxima del vehículo por construcción es < 130 km/h, y 3 500 km, si la velocidad máxima del vehículo por construcción es ≥ 130 km/h, después de haber sido puesto en marcha por primera vez al término de la cadena de producción, deberá ser inferior al límite de emisión del tubo de escape establecido en la letra a del anexo VI.»
- 3) En el artículo 30, apartado 1, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) la hoja de resultados de los ensayos;».
- 4) En el artículo 44, apartado 1, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:
- «El párrafo primero se aplicará únicamente dentro del territorio de la Unión a aquellos vehículos que, en el momento de su fabricación, contasen con una homologación de tipo UE válida, pero que no se hubieran matriculado o puesto en servicio antes de dicha homologación de tipo UE perdiera su validez.».
- 5) En el artículo 75, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:
- «2. Los poderes para adoptar actos delegados a que se refieren el artículo 18, apartado 3, el artículo 20, apartado 2, el artículo 21, apartado 8, el artículo 22, apartados 5 y 6, el artículo 23, apartados 6 y 12, el artículo 24, apartado 3, el artículo 25, apartado 8, el artículo 32, apartado 6, el artículo 33, apartado 6, el artículo 50, apartado 4, el artículo 54, apartado 3, el artículo 57, apartado 12, el artículo 65 y el artículo 74, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 22 de marzo de 2013. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de cinco años, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar el 22 de junio de 2022 y nueve meses antes del final de cada período de cinco años siguiente.».
- 6) Los anexos II, IV, V y VI se modifican de conformidad con el anexo 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 Estrasburgo, el 16 de enero de 2019.

*Por el Parlamento Europeo*

*El Presidente*

A. TAJANI

*Por el Consejo*

*El Presidente*

G. CIAMBA

---

## ANEXO

Los anexos II, IV, V y VI del Reglamento (UE) n.º 168/2013 se modifican como sigue:

1) En el anexo II, sección C1, en la fila relativa al n.º 11, el signo «X» se suprime para las subcategorías L6e-A y L6e-B.

2) En el anexo IV, el cuadro se modifica como sigue:

a) los puntos 1.1.2.1, 1.1.2.2 y 1.1.2.3 se sustituyen por el texto siguiente:

«1.1.2.1.	Euro 4: Anexo VI A1	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020; para L2e-U y L6e-B: 31.12.2024
1.1.2.2.	Euro 4: Anexo VI A1	L3e, L4e, L5e L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020; para L3e-AxE y L3e-AxT: 31.12.2024
1.1.2.3.	Euro 5: Anexo VI A2	L1e-L7e	1.1.2020; para L2e-U, L3e-AxE, L3e-AxT y L6e-B: 1.1.2024	1.1.2021; para L2e-U, L3e-AxE, L3e-AxT y L6e-B: 1.1.2025»	

b) los puntos 1.8.1, 1.8.2 y 1.8.3 se sustituyen por el texto siguiente:

«1.8.1.	Requisitos de funcionamiento relativos al DAB fase I	L3e, L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
	Procedimiento de ensayo ambiental relativo al DAB fase I (tipo de ensayo VIII)				
	Umbrales de ensayo ambiental relativos al DAB fase I, anexo VI (B1)				
1.8.2.	Requisitos funcionales del DAB fase I, incluido cualquier modo de funcionamiento que reduzca significativamente el par motor	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2020	1.1.2021	31.12.2024
	Procedimiento de ensayo ambiental relativo al DAB fase I (tipo de ensayo VIII)				
	Umbrales de ensayo ambiental relativos al DAB fase I, anexo VI (B1)				
1.8.3.	Requisitos funcionales del DAB fase I, incluido cualquier modo de funcionamiento que reduzca significativamente el par motor	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2024	1.1.2025»;	
	Procedimiento de ensayo ambiental relativo al DAB fase I (tipo de ensayo VIII)				
	Umbrales de ensayo ambiental relativos al DAB fase I, anexo VI (B2)				

c) se insertan los puntos siguientes:

«1.8.4.	Requisitos de funcionamiento relativos al DAB fase II con excepción del control de los catalizadores	L3e (excepto L3e-AxE y L3e-AxT), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2020	1.1.2021	31.12.2024
	Procedimientos de ensayo ambiental relativos al DAB fase II (tipo de ensayo VIII)				
	Umbrales de ensayo ambiental relativos al DAB fase II, anexo VI (B1)				
1.8.5.	Requisitos de funcionamiento relativos al DAB fase II	L3e (excepto L3e-AxE y L3e-AxT), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2024	1.1.2025»;	
	Procedimientos de ensayo ambiental relativos al DAB fase II (tipo de ensayo VIII)				
	Umbrales de ensayo ambiental relativos al DAB fase II, anexo VI (B2)				

d) los puntos 1.9.1 y 1.9.2 se sustituyen por el texto siguiente:

«1.9.1.	Procedimiento de ensayo relativo al nivel de ruido y valores límite, anexo VI (D)	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.9.2.	Procedimiento de ensayo relativo al nivel de ruido y valores límite <sup>(3)</sup> , anexo VI (D)	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017»	

e) el punto 1.9.4 se sustituye por el texto siguiente:

«1.9.4.	Reglamentos n.ºs 9, 41, 63 y 92 de la CEPE y nuevos valores límite correspondientes propuestos por la Comisión	L1e-L7e».			
---------	--	-----------	--	--	--

3) En el anexo V, sección B, el contenido de la casilla de la primera columna, segunda fila, se sustituye por el texto siguiente:

«Tipo de ensayo I <sup>(19)</sup> Masa de partículas (solo Euro 5)».

4) El anexo VI se modifica como sigue:

a) en la sección B1, se suprime la primera fila, relativa a la categoría de vehículos «L6e-A»;

b) en la sección B2, primera fila:

i) los términos: «L3e-L7e <sup>(6)</sup>» se sustituyen por los términos:

«L3e, L4e, L5e, L7e»,

ii) los términos: «Todos los vehículos de categoría L excepto los de categoría L1e y L2e» se sustituyen por los términos:

«Todos los vehículos de categoría L excepto los de categoría L1e, L2e y L6e».