

II

(Actos no legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO (UE) N° 64/2012 DE LA COMISIÓN

de 23 de enero de 2012

que modifica el Reglamento (UE) n° 582/2011, por el que se aplica y se modifica el Reglamento (CE) n° 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifican el Reglamento (CE) n° 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 4, apartado 3, su artículo 5, apartado 4, su artículo 6, apartado 2, y su artículo 12,

Vista 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 y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco)⁽²⁾, y, en particular, su artículo 39, apartado 7,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 595/2009 establece requisitos técnicos comunes para la homologación de tipo de los vehículos de motor y las piezas de recambio por lo que se refiere a sus emisiones y establece normas sobre la conformidad en circulación, la durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación, los sistemas de diagnóstico a bordo (DAB), la medición del consumo de carburante y la accesibilidad de la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos.
- (2) Conforme al artículo 3, apartado 15, del Reglamento (UE) n° 582/2011, de 25 de mayo de 2011, por el que se aplica y se modifica el Reglamento (CE) n° 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y por el que se modifican los anexos I y III de la Directiva

2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁽³⁾, no deben homologarse vehículos ni motores con arreglo al Reglamento (CE) n° 595/2009 y sus medidas de ejecución hasta que se hayan adoptado procedimientos de medición para medir el número PM según lo establecido en el anexo I del Reglamento (CE) n° 595/2009, cualquier medida específica sobre los motores de reglaje múltiple que sea necesaria, así como disposiciones de aplicación del artículo 6 de dicho Reglamento. Por tanto, procede modificar el Reglamento (UE) n° 582/2011 a fin de incluir dichos requisitos.

- (3) Conforme al artículo 6 del Reglamento (CE) n° 595/2009, debe aplicarse *mutatis mutandis* el Reglamento (CE) n° 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⁽⁴⁾. Por tanto, procede transferir a este Reglamento las disposiciones sobre acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos establecidas en el Reglamento (CE) n° 715/2007 y sus medidas de ejecución. No obstante, es necesario adaptar dichas disposiciones para tener en cuenta las especificidades de los vehículos pesados.
- (4) En particular, procede adoptar procedimientos específicos para acceder a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos con arreglo al artículo 6, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 595/2009 en el caso de la homologación de tipo multifásica. También conviene adoptar requisitos y procedimientos específicos para acceder a la información relativa a la reparación y el mantenimiento en el caso de las adaptaciones realizadas por los clientes y los volúmenes de producción reducidos. Finalmente, es conveniente remitirse a normas específicas de reprogramación desarrolladas para los vehículos pesados.

⁽¹⁾ DO L 188 de 18.7.2009, p. 1.

⁽²⁾ DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

⁽³⁾ DO L 167 de 25.6.2011, p. 1.

⁽⁴⁾ DO L 171 de 29.6.2007, p. 1.

- (5) La aplicación de las disposiciones sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos puede ser excesivamente gravosa para los fabricantes de vehículos a corto plazo con respecto a determinados sistemas que se transfieren de tipos de vehículos antiguos a nuevos tipos de vehículos. Por tanto, procede introducir determinadas excepciones de carácter limitado a las disposiciones generales sobre el acceso a la información del DAB del vehículo y a la información sobre reparación y mantenimiento de este.
- (6) Deben establecerse disposiciones sobre el acceso a la información del DAB y a la información sobre reparación y mantenimiento del vehículo para diseñar y fabricar equipos destinados a vehículos que funcionen con combustibles alternativos deben establecerse una vez que sea posible que dichos equipos obtengan la homologación de tipo.
- (7) Con arreglo a la Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad ⁽¹⁾, los dispositivos de limitación de velocidad deben instalarse en talleres u organismos autorizados por los Estados miembros. Conforme al Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera ⁽²⁾, solo los talleres autorizados pueden calibrar el aparato de control de los vehículos de motor. Por tanto, la información sobre la reprogramación de las unidades de control de los dispositivos de limitación de velocidad y los aparatos de control debe quedar excluida de las disposiciones que permiten el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento.
- (8) Así pues, procede modificar el Reglamento (UE) n° 582/2011 en consecuencia.
- (9) 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 (UE) n° 582/2011 queda modificado como sigue:

- 1) En el artículo 2, se insertan los apartados 42, 43 y 44 siguientes:
- «42) “adaptación efectuada por el cliente”: cualquier cambio de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente efectuado por solicitud expresa de un cliente y que queda sometido a homologación;
- 43) “Información relativa al DAB del vehículo”: la información relativa al sistema de diagnóstico a bordo para cualquier sistema electrónico del vehículo;

- 44) “sistema transferido”: sistema, definido en el artículo 3, apartado 23, de la Directiva 2007/46/CE, que es transferido de un tipo de vehículo antiguo a un nuevo tipo de vehículos.».

2) Se insertan los artículos 2 bis a 2 nonies:

«Artículo 2 bis

Acceso a la información relativa al DAB del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este

1. Los fabricantes implantarán las medidas y los procedimientos necesarios, con arreglo al artículo 6 del Reglamento (CE) n° 595/2009 y al anexo XVII del presente Reglamento, a fin de garantizar el acceso a la información relativa al DAB del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este a través de sitios web que utilicen un formato normalizado, de forma fácil, rápida y no discriminatoria con respecto a las condiciones otorgadas o al acceso concedido a los concesionarios o talleres de reparación autorizados. Los fabricantes también pondrán material de formación a disposición de los agentes independientes y concesionarios o talleres de reparación autorizados.

2. Los organismos de homologación no concederán la homologación hasta haber recibido del fabricante un certificado de acceso a la información relativa al DAB del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este.

3. El certificado de acceso a la información relativa al DAB del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este servirá de prueba de conformidad con el artículo 6 del Reglamento (CE) n° 595/2009.

4. El certificado de acceso a la información relativa al DAB del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este se elaborará de conformidad con el modelo que figura en el anexo XVII, apéndice 1.

5. La información relativa al DAB del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este incluirá los elementos siguientes:

- a) una identificación inequívoca del vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente de los que el fabricante sea responsable;
- b) manuales de mantenimiento, incluidos registros de servicio y mantenimiento;
- c) manuales técnicos;
- d) información sobre componentes y diagnóstico (por ejemplo, valores teóricos mínimos y máximos para las mediciones);

⁽¹⁾ DO L 57 de 2.3.1992, p. 27.

⁽²⁾ DO L 370 de 31.12.1985, p. 8.

- e) diagramas de cableado;
- f) códigos de problemas de diagnóstico, incluidos los códigos específicos del fabricante;
- g) el número de identificación de la calibración del *software* aplicable a un tipo de vehículo;
- h) información sobre herramientas y equipos patentados, proporcionada por estos mismos medios;
- i) información sobre registro de datos y datos bidireccionales del seguimiento y los ensayos;
- j) unidades de trabajo estándar o períodos de tiempo para tareas de reparación y mantenimiento si se ponen a disposición de los concesionarios y talleres de reparación autorizados del fabricante bien directamente o a través de un tercero;
- k) en caso de homologación de tipo multifásica, la información requerida en virtud del artículo 2 ter.

6. Los concesionarios o talleres de reparación autorizados pertenecientes al sistema de distribución de un fabricante de vehículos determinado se considerarán agentes independientes a los efectos del presente Reglamento cuando presten servicios de reparación o mantenimiento para vehículos de un fabricante de cuyo sistema de distribución no sean miembros.

7. La información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos estará siempre disponible, salvo cuando haya que proceder al mantenimiento del sistema de información.

8. A efectos de fabricación y mantenimiento de piezas de recambio o mantenimiento compatibles con el DAB y de herramientas de diagnóstico y equipos de ensayo, los fabricantes proporcionarán de forma no discriminatoria información pertinente relativa al DAB del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este a todo fabricante o taller de reparación de componentes, herramientas de diagnóstico o equipos de ensayo que esté interesado.

9. El fabricante publicará en sus sitios web las modificaciones y suplementos posteriores de la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos al mismo tiempo en que los ponga a disposición de sus talleres de reparación autorizados.

10. Cuando se mantengan los registros de las reparaciones y el mantenimiento de un vehículo en una base de datos central del fabricante del vehículo o en su nombre, los talleres de reparación independientes, que hayan sido aprobados y autorizados tal como se requiere en el anexo XVII, punto 2.2, deberán tener acceso gratuito a estos registros y en las mismas condiciones que los talleres de reparación autorizados a fin de que puedan introducir información sobre las reparaciones y el mantenimiento que hayan realizado.

11. El fabricante pondrá a disposición de las partes interesadas la información siguiente:

- a) la información pertinente para permitir el desarrollo de los componentes de recambio esenciales para el correcto funcionamiento del DAB;
- b) la información pertinente para permitir el desarrollo de herramientas genéricas de diagnóstico.

A efectos del párrafo primero, letra a), el desarrollo de los componentes de recambio no se verá limitado por:

- a) la indisponibilidad de información pertinente;
- b) los requisitos técnicos relativos a las estrategias de indicación de mal funcionamiento si se superan los umbrales DAB o si el sistema DAB es incapaz de cumplir los requisitos básicos de supervisión del DAB que figuran en el presente Reglamento;
- c) las modificaciones específicas para el manejo de la información relativa al DAB para abordar de manera independiente el funcionamiento del vehículo con gasolina o con gas;
- d) la homologación de tipo los vehículos alimentados con gas que presentan un número limitado de deficiencias menores.

A efectos del párrafo primero, letra b), cuando los fabricantes utilicen herramientas de diagnóstico y ensayo de conformidad con las normas ISO 22900, Modular Vehicle Communication Interface (MVCI), e ISO 22901, Open Diagnostic Data Exchange (ODX) en sus redes franquiciadas, los agentes independientes podrán acceder a los archivos ODX a través del sitio web del fabricante.

Artículo 2 ter

Homologación de tipo multifásica

1. En el caso de homologación de tipo multifásica, definida en el artículo 3, apartado 7, de la Directiva 2007/46/CE, el fabricante final será responsable de proporcionar acceso a la información relativa al DAB del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este con respecto a sus propias fases de fabricación y el enlace a las fases previas.

Además, el fabricante final proporcionará a los agentes independientes la información siguiente en su sitio web:

- a) la dirección del sitio web de los fabricantes responsables de las fases anteriores;

- b) el nombre y la dirección de todos los fabricantes responsables de las fases anteriores;
- c) los números de homologación de tipo de las fases anteriores;
- d) el número del motor.

2. Cada fabricante responsable de una o varias fases concretas de la homologación de tipo será responsable de proporcionar mediante su sitio web acceso a la información relativa al DAB del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este con respecto a las fases de las que sea responsable y el enlace a las fases anteriores.

3. El fabricante responsable de una o varias fases concretas de la homologación de tipo proporcionará al fabricante responsable de la fase siguiente la información que se indica a continuación:

- a) el certificado de conformidad relativo a las fases de las que sea responsable;
- b) el certificado de acceso a la información relativa al DAB del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este, incluidos sus apéndices;
- c) el número de homologación de tipo correspondiente a las fases de las que sea responsable;
- d) los documentos mencionados en las letras a), b), y c) proporcionados por los fabricantes que participaron en las fases anteriores.

Cada fabricante autorizará al fabricante responsable de la fase siguiente a transmitir los documentos proporcionados a los fabricantes encargados de cualquier fase posterior y de la fase final.

Además, con una base contractual, el fabricante responsable de una o varias fases concretas de la homologación de tipo:

- a) proporcionará al fabricante responsable de la fase siguiente acceso a la información relativa al DAB del vehículo y a la reparación y mantenimiento de este e información sobre la interfaz correspondientes a las fases concretas de las que sea responsable;
- b) a petición del fabricante responsable de una fase posterior de la homologación de tipo, proporcionará acceso a la información relativa al DAB del vehículo y a la reparación y mantenimiento de este e información sobre la interfaz correspondientes a las fases concretas de las que sea responsable.

4. Los fabricantes, incluidos los fabricantes finales, solo podrán aplicar tasas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 2 *sexies* en relación con las fases concretas de las que sean responsables.

Los fabricantes, incluidos los fabricantes finales, no aplicarán tasas por proporcionar información sobre la dirección del sitio web o la información de contacto de cualquier otro fabricante.

Artículo 2 quater

Adaptaciones efectuadas por el cliente

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 2 *bis*, si el número de sistemas, componentes o unidades técnicas independientes sometidas a una adaptación concreta efectuada por un cliente es inferior a un total de 250 unidades producidas a escala mundial, se facilitará la información sobre la reparación y el mantenimiento destinada a la adaptación efectuada por el cliente de forma fácil, rápida y no discriminatoria con respecto a las condiciones otorgadas o al acceso concedido a los concesionarios o talleres de reparación autorizados.

Para el mantenimiento y la reprogramación de las unidades de control electrónico relativas a la adaptación efectuada por el cliente, el fabricante pondrá a disposición de los agentes independientes las herramientas de diagnóstico o los equipos de ensayo especializados patentados correspondientes en las mismas condiciones que a los talleres de reparación autorizados.

Las adaptaciones efectuadas por el cliente se enumerarán en el sitio web del fabricante sobre información de reparación y mantenimiento y se mencionarán en el certificado de acceso a la información relativa al DAB del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este durante la homologación de tipo.

2. Hasta el 31 de diciembre de 2015, si el número de sistemas, componentes o unidades técnicas independientes sometidos a una adaptación concreta efectuada por el cliente es superior a 250 unidades a escala mundial, el fabricante podrá quedar eximido de la obligación, prevista en el artículo 2 *bis*, de proporcionar acceso a la información relativa al DAB del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este utilizando un formato normalizado. Cuando el fabricante se acoja a dicha exención, proporcionará acceso a la información relativa al DAB del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este de forma fácil, rápida y no discriminatoria con respecto a las condiciones otorgadas o al acceso concedido a los concesionarios o talleres de reparación autorizados.

3. Los fabricantes pondrán a disposición de los agentes independientes, mediante venta o alquiler, las herramientas de diagnóstico o los equipos de ensayo especializados patentados para mantener los sistemas adaptados por el cliente.

4. Durante la homologación de tipo, el fabricante mencionará en el certificado de acceso a la información relativa al DAB del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este las adaptaciones efectuadas por el cliente en relación con las cuales se exime de la obligación, prevista en el artículo 2 bis, de proporcionar acceso a la información relativa al DAB del vehículo y a la reparación y mantenimiento de este utilizando un formato normalizado, y también mencionará en dicho certificado cualquier unidad de control electrónico relacionado con dichas adaptaciones.

Estas adaptaciones efectuadas por el cliente y cualquier unidad de control electrónico relacionada con las mismas también se enumerarán en el sitio web del fabricante sobre información relativa a la reparación y el mantenimiento.

Artículo 2 quinquies

Pequeños fabricantes

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 2 bis, los fabricantes cuya producción a escala mundial de un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente perteneciente al ámbito de aplicación del presente Reglamento es inferior a un total de 250 unidades, proporcionará acceso a información sobre reparación y mantenimiento de forma fácil, rápida y no discriminatoria con respecto a las condiciones otorgadas o al acceso concedido a los concesionarios o talleres de reparación autorizados.

2. El vehículo, sistema, componente y unidad técnica independiente objeto de lo dispuesto en el apartado 1 será enumerado en el sitio web del fabricante sobre información de reparación y mantenimiento.

3. La autoridad de homologación informará a la Comisión de cada homologación de tipo que se conceda a los pequeños fabricantes.

Artículo 2 sexies

Sistemas transferidos

1. Hasta el 30 de julio de 2006, con respecto a los sistemas transferidos enumerados en el apéndice 3 del anexo XVII, el fabricante podrá eximirse de la obligación de reprogramar las unidades de control electrónico con arreglo a las normas mencionadas en el anexo XVII.

Dicha exención se indicará en el certificado de acceso a la información relativa al DAB del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este durante la homologación de tipo.

Los sistemas con respecto a los cuales el fabricante se exime de la obligación de reprogramar las unidades de control electrónico con arreglo a las normas mencionadas en el anexo XVII se enumerarán en el sitio web del fabricante sobre información de reparación y mantenimiento.

2. En el caso del mantenimiento y la reprogramación de las unidades de control electrónico de los sistemas transferidos con respecto a los cuales el fabricante se exima de la

obligación de reprogramar las unidades de control electrónico con arreglo a las normas mencionadas en el anexo XVII, los fabricantes garantizarán que los agentes independientes puedan adquirir o alquilar las herramientas o los equipos patentados correspondientes.

Artículo 2 septies

Tasas por el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos

1. Los fabricantes podrán cobrar unas tasas razonables y proporcionadas por el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos contemplada por el presente Reglamento.

A efectos del primer apartado, se considerará que la tasa no es razonable o es desproporcionada si disuade del acceso al no tener en cuenta hasta qué punto el agente independiente lo utiliza.

2. Los fabricantes darán acceso anual, mensual, diario y por horas a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, incluidos servicios transaccionales tales como la reprogramación o la asistencia técnica, con tasas para acceder a esta información que variarán según los períodos por los que se conceda el acceso.

Además de este acceso basado en el tiempo, los fabricantes podrán ofrecer acceso basado en las transacciones, en el que se aplican tasas por transacción y no por el tiempo por el que se conceda el acceso. En aquellos casos en que los fabricantes ofrezcan ambos sistemas de acceso, los talleres de reparación independientes elegirán un sistema de acceso favorito, basado en el tiempo o basado en las transacciones.

Artículo 2 octies

Cumplimiento de las obligaciones con respecto al acceso a la información relativa al DAB del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este

1. La autoridad de homologación podrá, en todo momento, a iniciativa propia o ajena, a partir de una reclamación o de una evaluación del servicio técnico, verificar la conformidad de un fabricante con lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 595/2009 y con el presente Reglamento, así como con las condiciones del certificado de acceso a la información relativa al DAB del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este.

2. Cuando una autoridad de homologación constate que un fabricante no cumple sus obligaciones en materia de acceso a la información relativa al DAB del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este, la autoridad de homologación que concedió la homologación en cuestión adoptará las medidas adecuadas para poner remedio a la situación.

Dichas medidas podrán incluir la retirada o suspensión de la homologación, multas u otras medidas adoptadas de conformidad con el artículo 11 del Reglamento (CE) n° 595/2009.

3. Cuando un operador independiente o una asociación comercial que represente a operadores independientes presenten una reclamación ante la autoridad de homologación, esta procederá a verificar si el fabricante cumple sus obligaciones en materia de acceso a la información relativa al DAB del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este.

4. A la hora de llevar a cabo el control, la autoridad de homologación podrá pedir a un servicio técnico o a cualquier otro experto independiente que lleve a cabo una evaluación para verificar si se cumplen las obligaciones pertinentes.

Artículo 2 nonies

Foro sobre el Acceso a la Información relativa a los Vehículos

El ámbito de aplicación de las actividades realizadas por el Foro sobre el Acceso a la Información relativa a los Vehículos, establecido con arreglo al artículo 13, apartado 9, del Reglamento (CE) n° 692/2008 (*), será ampliado a los vehículos contemplados por el Reglamento (CE) n° 595/2009.

A partir de pruebas de uso inapropiado, deliberado o no, de la información relativa al DAB del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este, el Foro asesorará a la Comisión sobre medidas para evitar dicho uso inapropiado.

(*) DO L 199 de 28.7.2008, p. 1.».

- 3) El artículo 3 queda modificado como sigue:
- a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:
- «1. Para obtener la homologación de tipo CE de un sistema de motor o de una familia de motores como unidad técnica independiente, la homologación de tipo CE de un vehículo con un sistema homologado de motor con respecto a las emisiones y a la información relativa a la reparación y el mantenimiento del vehículo, o la homologación de tipo CE de un vehículo con respecto a las emisiones y a la información relativa a la reparación y el mantenimiento del vehículo, el fabricante, con arreglo a las disposiciones del anexo I, deberá demostrar que los vehículos o los sistemas de motor se someten a los ensayos y cumplen los requisitos establecidos en los artículos 4 y 14 y en los anexos III a VIII, X, XIII, XIV y XVII. El fabricante también garantizará el cumplimiento de las especificaciones de los combustibles de referencia que se establecen en el anexo IX.»;
- b) se añaden los apartados 1 bis, y 1ter y 1 quater siguientes:
- «1 bis. Si la información relativa al DAB del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este no está disponible o no es conforme al artículo 6 del Reglamento (CE) n° 595/2009, el artículo 2 bis y, cuando corresponda, los artículos 2ter, 2 quater y 2 quinquies del presente Reglamento, y al anexo XVII del presente Reglamento, cuando se presente la solicitud de homologación de tipo, el fabricante facilitará dicha información en un plazo de seis meses a partir de la fecha que figura en el artículo 8, apartado 1, del Reglamento (CE)

n° 595/2009 o de la fecha de homologación de tipo, en función de cuál sea posterior.

1ter. La obligación de facilitar información en las fechas mencionadas en el apartado 1 bis solo será de aplicación cuando, a raíz de la homologación de tipo, se introduzca el vehículo en el mercado.

Cuando el vehículo se introduzca en el mercado transcurridos más de seis meses desde su homologación, la información se facilitará en la fecha de introducción en el mercado.

1 quater. La autoridad de homologación podrá suponer que el fabricante ha adoptado las medidas e iniciado los procedimientos necesarios para permitir el acceso a la información relativa al DAB del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este basándose en un certificado de acceso a la información relativa al DAB del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este, cumplimentado, siempre y cuando no haya reclamaciones y el fabricante haya facilitado el certificado en los plazos establecidos en el apartado 1 bis.

Si durante ese período no se proporciona el certificado que acredita la conformidad, la autoridad de homologación tomará las medidas apropiadas para garantizar la conformidad.»;

- c) se suprime el apartado 15.
- 4) El artículo 5 queda modificado como sigue:
- a) el título se sustituye por el texto siguiente:
- «Artículo 5
- Solicitud de homologación de tipo CE de un sistema de motor o de una familia de motores como unidad técnica independiente con respecto a las emisiones y al acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento»;**
- b) en el apartado 4, la letra g) se sustituye por el texto siguiente:
- «g) Certificado de acceso a la información relativa al DAB del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este.».
- 5) El título del artículo 6 se sustituye por el texto siguiente:
- «Artículo 6
- Disposiciones administrativas para la homologación de tipo CE de un sistema de motor o de una familia de motores como unidad técnica independiente con respecto a las emisiones y al acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento».**
- 6) En el artículo 7, apartado 4, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:
- «d) Certificado de acceso a la información relativa al DAB del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este.».

- 7) En el artículo 14, apartado 1, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:
- «d) los requisitos con respecto al ensayo de demostración del PEMS durante la homologación de tipo y cualquier requisito adicional en cuanto al ensayo en uso de un vehículo fuera de ciclo, tal como está previsto en el presente Reglamento;».
- 8) En el artículo 15, apartado 1, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:
- «El fabricante se asegurará de que los dispositivos anticontaminantes de recambio destinados a ser instalados en sistemas de motor o vehículos con homologación de tipo CE amparados por el Reglamento (CE) n° 595/2009 tienen la homologación de tipo CE como unidades técnicas independientes con arreglo a los requisitos del presente artículo y de los artículos 1 bis, 16 y 17.».
- 9) En el artículo 16, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:
- «3. El fabricante presentará el certificado de acceso a la información relativa al DAB del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este.».
- 10) Los anexos I, II, III, VI, X, XI y XIII quedan modificados de conformidad con el anexo I del presente Reglamento.
- 11) Se añade un anexo XVII cuyo texto se establece en el anexo II del presente Reglamento.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el tercer día siguiente al 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 23 de enero de 2012.

Por la Comisión
El Presidente
José Manuel BARROSO

ANEXO I

Los anexos I, II, III, VI, X, XI y XIII del Reglamento (CE) nº 582/2011 quedan modificados como sigue:

1) El anexo I queda modificado como sigue:

a) el punto 1.2 se sustituye por el texto siguiente:

«1.2. Requisitos de homologación de tipo restringida para una clase de combustibles en el caso de los motores de encendido por chispa alimentados con gas natural o GLP

Se concederá una homologación restringida para una clase de combustibles si se cumplen los requisitos especificados en los puntos 1.2.1 a 1.2.2.2.»;

b) el punto 5.3.3 se sustituye por el texto siguiente:

«5.3.3. La conformidad de la señal del par de la ECU con los requisitos de los puntos 5.2.2 y 5.2.3 se demostrará con el motor de referencia de una familia de motores al determinar la potencia del motor según el anexo XIV y al realizar el ensayo WHSC según el anexo III y los ensayos de laboratorio fuera de ciclo durante la homologación de tipo con arreglo al anexo VI, sección 6.»;

c) el siguiente punto 5.3.3.1 se inserta tras el punto 5.3.3:

«5.3.3.1. La conformidad de la señal del par de la ECU con los requisitos de los puntos 5.2.2 y 5.2.3 se demostrará para cada miembro de la familia de motores al determinar la potencia del motor según el anexo XIV. Para ello, se realizarán mediciones adicionales en varios puntos de funcionamiento de carga parcial y de régimen del motor (por ejemplo, en los modos del WHSC y algunos puntos aleatorios adicionales).»;

d) en el apéndice 4 se añade la parte 3 siguiente en los Modelos de ficha de características:

«PARTE 3

ACCESO A LA INFORMACIÓN RELATIVA A LA REPARACIÓN Y EL MANTENIMIENTO DEL VEHÍCULO

16.	ACCESO A LA INFORMACIÓN RELATIVA A LA REPARACIÓN Y EL MANTENIMIENTO DEL VEHÍCULO
16.1.	Dirección del sitio web principal para acceder a la información relativa a la reparación y el mantenimiento del vehículo
16.1.1.	Fecha a partir de la cual está disponible (máximo seis meses a partir de la fecha de la homologación de tipo)
16.2.	Condiciones de acceso al sitio web
16.3.	Formato de la información relativa a la reparación y el mantenimiento del vehículo a la que se puede acceder a través del sitio web»;

e) en el apéndice 5, en la adenda al certificado de homologación de tipo CE, se añade el siguiente punto 1.4.4 a continuación del punto 1.4.3:

«1.4.4. *Ensayo de demostración del PEMS*

Cuadro 6 bis

Ensayo de demostración del PEMS

Tipo de vehículo (por ejemplo M ₃ , N ₃ y aplicación, por ejemplo camión rígido o articulado, autobús urbano)						
Descripción del vehículo (por ejemplo, modelo del vehículo, prototipo)						
Resultados de aceptación o rechazo ⁽⁷⁾	CO	THC	NMHC	CH ₄	NO _x	Masa de las partículas
Factor de conformidad en la ventana de trabajo						
Factor de conformidad en la ventana de masa de CO ₂						

Información sobre el trayecto	Ciudad	Carretera rural	Autopista
Porcentaje del tiempo del trayecto caracterizado por un funcionamiento en ciudad, en carreteras rurales y en autopista, con arreglo a lo descrito en el anexo II, punto 4.5, del Reglamento (UE) n° 582/2011			
Porcentaje del tiempo del trayecto caracterizado por la aceleración, la deceleración, la velocidad de cruce y la parada, con arreglo a lo descrito en el anexo II, punto 4.5.5, del Reglamento (UE) n° 582/2011			
	Mínimo		Máximo
Potencia media en la ventana de trabajo (%)			
Duración de la ventana de masa de CO ₂ (s)			
Ventana de trabajo: porcentaje de ventanas válidas			
Ventana de masa de CO ₂ : porcentaje de ventanas válidas			
Tasa de coherencia del consumo de combustible»;			

- f) en el apéndice 7, en la adenda al certificado de homologación de tipo CE, se añade el siguiente punto 1.4.4 a continuación del punto 1.4.3:

«1.4.4. *Ensayo de demostración del PEMS*

Cuadro 6 bis

Ensayo de demostración del PEMS

Tipo de vehículo (por ejemplo M ₃ , N ₃ y aplicación, por ejemplo camión rígido o articulado, autobús urbano)						
Descripción del vehículo (por ejemplo, modelo del vehículo, prototipo)						
Resultados de aceptación o rechazo (⁷)	CO	THC	NMHC	CH ₄	NO _x	Masa de las partículas
Factor de conformidad en la ventana de trabajo						
Factor de conformidad en la ventana de masa de CO ₂						
Información sobre el trayecto	Ciudad	Carretera rural	Autopista			
Porcentaje del tiempo del trayecto caracterizado por un funcionamiento en ciudad, en carreteras rurales y en autopista, con arreglo a lo descrito en el anexo II, punto 4.5, del Reglamento (UE) n° 582/2011						
Porcentaje del tiempo del trayecto caracterizado por la aceleración, la deceleración, la velocidad de cruce y la parada, con arreglo a lo descrito en el anexo II, punto 4.5.5, del Reglamento (UE) n° 582/2011						
	Mínimo		Máximo			
Potencia media en la ventana de trabajo (%)						
Duración de la ventana de masa de CO ₂ (s)						
Ventana de trabajo: porcentaje de ventanas válidas						
Ventana de masa de CO ₂ : porcentaje de ventanas válidas						
Tasa de coherencia del consumo de combustible».						

2) El anexo II queda modificado como sigue:

a) en el punto 10.1.12 se añaden los puntos 10.1.12.5.1 a 10.1.12.5.5 siguientes:

«10.1.12.5.1. Resultados de la regresión lineal descritos en el punto 3.2.1 del apéndice 1 del presente anexo, incluida la pendiente de la línea de regresión m , el coeficiente de determinación r^2 y la intersección b del eje de ordenadas de la línea de regresión.

10.1.12.5.2. Resultado del control de la coherencia de los datos de la ECU, según el apéndice 1, punto 3.2.2, del presente anexo.

10.1.12.5.3. Resultado del control de la coherencia de los datos del consumo de combustible específico del freno, según el apéndice 1, punto 3.2.3, del presente anexo, incluido el calculado a partir de la medición del PEMS y el declarado correspondiente al ensayo WHTC.

10.1.12.5.4. Resultado del control de la coherencia de los datos del cuentakilómetros, según el apéndice 1, punto 3.2.4, del presente anexo.

10.1.12.5.5. Resultado del control de la coherencia de los datos de la presión ambiental, según el apéndice 1, punto 3.2.5, del presente anexo.»;

b) en el apéndice 1, tras el punto 4.3.1 se añaden los puntos 4.3.1.1, 4.3.1.2 y 4.3.1.3 siguientes:

«4.3.1.1. Si el porcentaje de ventanas válidas es inferior al 50 %, la evaluación de los datos se repetirá utilizando duraciones mayores de ventanas. Ello se conseguirá reduciendo gradualmente de 0,01 en 0,01 el valor de 0,2 en la fórmula del punto 4.3.1, hasta que el porcentaje de ventanas válidas sea superior o igual al 50 %.

4.3.1.2. En cualquier caso, el valor reducido de la fórmula anterior no será inferior a 0,15.

4.3.1.3. El ensayo será nulo si el porcentaje de ventanas válidas es inferior al 50 % a una duración máxima de la ventana calculada con arreglo a los puntos 4.3.1, 4.3.1.1 y 4.3.1.2.»;

c) en el apéndice 4, el punto 2.2 se sustituye por el texto siguiente:

«2.2. Si durante el ensayo de emisiones ISC-PEMS no se alcanza un punto de la curva del par máximo de referencia en función de la velocidad del motor, el fabricante está autorizado a modificar, según sea necesario, la carga del vehículo y/o el trayecto del ensayo para llevar a cabo esa demostración una vez completado el ensayo de emisiones ISC-PEMS.».

3) En el anexo III, tras el punto 2.1 se añade el siguiente punto 2.1.1:

«2.1.1. Los requisitos de medición del número de partículas serán los establecidos en el anexo 4C del Reglamento n° 49 de la CEPE.».

4) El anexo VI queda modificado como sigue:

a) el punto 6 queda modificado como sigue:

i) el título se sustituye por el siguiente:

«6. ENSAYOS FUERA DE CICLO EN LABORATORIO Y EN VEHÍCULO DE LOS MOTORES DURANTE LA HOMOLOGACIÓN DE TIPO»,

ii) el punto 6.1.3 se sustituye por el texto siguiente:

«6.1.3. La sección 7.3 del anexo 10 del Reglamento n° 49 de la CEPE se entenderá como sigue:

Ensayo en servicio

Durante la homologación de tipo se realizará un ensayo de demostración del PEMS sometiendo a ensayo el motor de referencia en un vehículo aplicando el procedimiento descrito en el apéndice 1 del presente anexo.

Se especificarán requisitos adicionales con respecto al ensayo en servicio de un vehículo en una fase posterior, de conformidad con el artículo 14, apartado 3, del Reglamento (UE) n° 582/2011.».

iii) tras el punto 6.1.3 se añaden los puntos 6.1.3.1 y 6.1.3.2 siguientes:

«6.1.3.1. El fabricante podrá seleccionar el vehículo que se utilizará para los ensayos pero la elección del vehículo estará supeditada al acuerdo de la autoridad de homologación. Las características del vehículo utilizado para el ensayo de demostración del PEMS serán representativas de la categoría de vehículos prevista para el sistema de motor. El vehículo podrá ser un prototipo.

6.1.3.2. A petición de la autoridad de homologación, se podrá someter a ensayo en un vehículo un motor adicional de la familia de motores o un motor equivalente que represente a una categoría de vehículos diferente.»;

b) se añade el siguiente apéndice 1:

«*Apéndice 1*

Ensayo de demostración del PEMS durante la homologación de tipo

1. INTRODUCCIÓN

En el presente apéndice se describen los procedimientos para el ensayo de demostración del PEMS durante la homologación de tipo.

2. VEHÍCULO DE ENSAYO

2.1. Las características del vehículo utilizado para demostrar el ensayo de demostración del PEMS serán representativas de la categoría de vehículos prevista para la instalación del sistema de motor. El vehículo podrá ser un prototipo o un vehículo producido en serie adaptado.

2.2. Se demostrará la disponibilidad y la conformidad del flujo de datos de la ECU (por ejemplo, aplicando lo dispuesto en la sección 5 del anexo II del presente Reglamento).

3. CONDICIONES DE ENSAYO

3.1. **Carga útil del vehículo**

La carga útil del vehículo se situará entre el 50 y el 60 % de la carga útil máxima del vehículo con arreglo a lo dispuesto en el anexo II.

3.2. **Condiciones ambientales**

El ensayo se efectuará en condiciones ambientales, con arreglo al punto 4.2 del anexo II.

3.3. La temperatura del líquido refrigerador del motor se ajustará a lo dispuesto en el punto 4.3 del anexo II.

3.4. **Combustible, lubricantes y reactivo**

El combustible, el aceite lubricante y el reactivo del sistema de postratamiento de gases de escape se ajustarán a lo dispuesto en los puntos 4.4 a 4.4.3 del anexo II.

3.5. **Requisitos relativos al trayecto y al funcionamiento**

Los requisitos relativos al trayecto y al funcionamiento figuran en los puntos 4.5 a 4.6.8 del anexo II.

4. EVALUACIÓN DE LAS EMISIONES

4.1. El ensayo se realizará y los resultados se calcularán con arreglo a lo dispuesto en la sección 6 del anexo II.

5. INFORME

5.1. Las actividades y los resultados figurarán en un informe técnico que describa el ensayo de demostración del PEMS y que contendrá como mínimo la información siguiente:

a) la información general descrita en los puntos 10.1.1 a 10.1.1.14 del anexo II;

b) una explicación de las razones por las que puede considerarse que los vehículos ⁽¹⁾ utilizados para el ensayo son representativos de la categoría de vehículos prevista para el sistema de motor;

c) la información sobre los equipos de ensayo de los datos de ensayo descrita en los puntos 10.1.3 a 10.1.4.8 del anexo II;

d) la información sobre el motor sometido a ensayo descrita en los puntos 10.1.5 a 10.1.5.20 del anexo II;

- e) la información sobre el motor utilizado para el ensayo descrita en los puntos 10.1.6 a 10.1.6.18 del anexo II;
- f) la información sobre las características del trayecto descrita en los puntos 10.1.7 a 10.1.7.7 del anexo II;
- g) la información sobre los datos instantáneos medidos y los datos instantáneos calculados descrita en los puntos 10.1.8 a 10.1.9.24 del anexo II;
- h) la información sobre los datos integrados y sus medias descrita en los puntos 10.1.10 a 10.1.10.12 del anexo II;
- i) los resultados de aceptación o rechazo descritos en los puntos 10.1.11 a 10.1.11.13 del anexo II;
- j) la información sobre las verificaciones de los ensayos descrita en los puntos 10.1.12 a 10.1.12.5 del anexo II.

(¹) Vehículo o vehículos en caso de un motor secundario.».

5) El anexo X queda modificado como sigue:

a) en el punto 2.4.1, el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«El fabricante podrá aplicar, bien la totalidad de las disposiciones del presente anexo y el anexo XIII del presente Reglamento, bien la totalidad de las disposiciones de los anexos XI y XVI del Reglamento (CE) n° 692/2008.»;

b) el punto 2.4.2 queda modificado como sigue:

i) se suprime el título,

ii) se añade el párrafo siguiente:

«No se permitirá a ningún fabricante utilizar las disposiciones alternativas especificadas en el presente punto para más de 500 motores al año.»;

c) se suprime el punto 2.4.3;

d) el apéndice 2 queda modificado como sigue:

i) el punto 2.2.1 se sustituye por el siguiente texto:

«2.2.1. Antes de tomar la decisión de aprobar la elección de la supervisión del funcionamiento seleccionada por el fabricante, la autoridad de homologación estudiará la documentación técnica facilitada por el fabricante.»;

ii) los puntos 2.2.2.1 y 2.2.2.2 se sustituyen por el texto siguiente:

«2.2.2.1. El ensayo de aceptación se realizará como se especifica en la sección 6.3.2 del anexo 9B del Reglamento n° 49 de la CEPE.

2.2.2.2. Se medirá el descenso en el rendimiento del componente de que se trate para que sirva posteriormente como umbral de funcionamiento para el motor de referencia de la familia de motores DAB.»;

iii) el punto 2.2.3 se sustituye por el texto siguiente:

«2.2.3. Los criterios de supervisión del funcionamiento aprobados para el motor de referencia se considerarán aplicables a los demás miembros de la familia de motores DAB sin ninguna otra demostración.»;

iv) tras el punto 2.2.3 se añaden los puntos 2.2.4 y 2.2.4.1 siguientes:

«2.2.4. Mediante acuerdo entre el fabricante y la autoridad de homologación, será posible adaptar el umbral de funcionamiento a distintos miembros de la familia de motores DAB a fin de abarcar distintos parámetros de diseño (por ejemplo, el tamaño del refrigerador de la EGR). Dicho acuerdo se basará en elementos técnicos que muestren su pertinencia.

2.2.4.1. A petición de la autoridad de homologación, un segundo miembro de la familia de motores DAB podrá ser sometido al proceso de aprobación descrito en el punto 2.2.2.»;

v) el punto 2.3.1 se sustituye por el texto siguiente:

«2.3.1. A fin de demostrar el funcionamiento del sistema DAB del motor seleccionado de una familia de motores DAB, se aceptará la utilización de un componente deteriorado en el motor de referencia de la familia de motores DAB con arreglo a la sección 6.3.2 del anexo 9B del Reglamento n° 49 de la CEPE.»

vi) tras el punto 2.3.1 se inserta el punto 2.3.2 siguiente:

«2.3.2. En caso de que se someta a ensayo a un segundo motor con arreglo a la sección 2.2.4.1, se aceptará la utilización del componente deteriorado en dicho segundo motor con arreglo a la sección 6.3.2 del anexo 9B del Reglamento n° 49 de la CEPE.»

6) El anexo XI queda modificado como sigue:

En el apéndice 1 se añade la nueva sección siguiente en el modelo de ficha de características:

«ACCESO A LA INFORMACIÓN RELATIVA A LA REPARACIÓN Y EL MANTENIMIENTO DEL VEHÍCULO

2.	ACCESO A LA INFORMACIÓN RELATIVA A LA REPARACIÓN Y EL MANTENIMIENTO DEL VEHÍCULO
2.1.	Dirección del sitio web principal para acceder a la información relativa a la reparación y el mantenimiento del vehículo
2.1.1.	Fecha a partir de la cual está disponible (máximo seis meses a partir de la fecha de la homologación de tipo)
2.2.	Condiciones de acceso al sitio web
2.3.	Formato de la información relativa a la reparación y el mantenimiento del vehículo a la que se puede acceder a través del sitio web.»

7) El anexo XIII queda modificado como sigue:

a) en el punto 2.1, el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«El fabricante podrá aplicar, bien la totalidad de las disposiciones del presente anexo y el anexo X del presente Reglamento, bien las totalidad de las disposiciones de los anexos XI y XVI del Reglamento (CE) n° 692/2008.»

b) el punto 4.2 se sustituye por el texto siguiente:

«4.2. El sistema de visualización de diagnóstico a bordo (DAB) descrito en el anexo 9B del Reglamento n° 49 de la CEPE y contemplado en el anexo X del presente Reglamento no se utilizará para mostrar las alarmas visuales que se describen en la sección 4.1. La advertencia será distinta a las utilizadas con fines de DAB (es decir, el indicador de mal funcionamiento) u otros fines de mantenimiento del motor. No se podrán apagar el sistema de alerta ni las alarmas visuales mediante una herramienta de exploración si la causa de la activación de la alerta no se ha rectificado. En el apéndice 2 del presente anexo se describen las condiciones de activación y desactivación del sistema de alerta y de las alarmas visuales.»

c) en el punto 5.3, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«El sistema de inducción de bajo nivel reducirá el par máximo disponible del motor a través del rango de regímenes del motor en un 25 % entre el par máximo y el punto de ruptura del regulador, tal como se describe en el apéndice 3. El par máximo reducido disponible del motor inferior al régimen del par máximo del motor antes de la aplicación de la reducción del par no superará el par reducido a dicho régimen.»

d) el punto 5.5 se sustituye por el texto siguiente:

«5.5. El sistema de inducción del conductor estará activado tal como se especifica en las secciones 6.3, 7.3, 8.5 y 9.4.»

e) los puntos 6.3.1 y 6.3.2 se sustituyen por el texto siguiente:

«6.3.1. El sistema de inducción del conductor de bajo nivel descrito en la sección 5.3 se activará y posteriormente estará activado con arreglo a los requisitos de la presente sección cuando el nivel de reactivo del depósito sea inferior al 2,5 % de su capacidad total nominal o a un porcentaje más alto que decida el fabricante.

- 6.3.2. El sistema de inducción general descrito en la sección 5.4 se activará y posteriormente estará activado con arreglo a los requisitos de dicha sección cuando el nivel de reactivo del depósito esté vacío (es decir, si el sistema de dosificación es incapaz de extraer más reactivo del depósito) o a un nivel inferior al 2,5 % de su capacidad total nominal, si el fabricante así lo decide.»;
- f) los puntos 7.3.1 y 7.3.2 se sustituyen por el texto siguiente:
- «7.3.1. El sistema de inducción de bajo nivel descrito en la sección 5.3 se activará y posteriormente estará activado con arreglo a los requisitos de dicha sección si la calidad del reactivo no se rectifica en 10 horas de funcionamiento del motor tras la activación del sistema de alerta al conductor descrito en la sección 7.2.
- 7.3.2. El sistema de inducción general descrito en la sección 5.4 se activará y posteriormente estará activado con arreglo a los requisitos de dicha sección si la calidad del reactivo no se rectifica en 20 horas de funcionamiento del motor tras la activación del sistema de alerta al conductor descrito en la sección 7.2.»;
- g) los puntos 8.5.1 y 8.5.2 se sustituyen por el texto siguiente:
- «8.5.1. El sistema de inducción de bajo nivel descrito en la sección 5.3 se activará y posteriormente estará activado con arreglo a los requisitos de dicha sección si un error en el consumo de reactivo o una interrupción en la dosificación del reactivo no se rectifican en 10 horas de funcionamiento del motor tras la activación del sistema de alerta al conductor descrito en las secciones 8.4.1 y 8.4.2.
- 8.5.2. El sistema de inducción general descrito en la sección 5.4 se activará y posteriormente estará activado con arreglo a los requisitos de dicha sección si un error en el consumo de reactivo o una interrupción en la dosificación del reactivo no se rectifican en 20 horas de funcionamiento del motor tras la activación del sistema de alerta al conductor descrito en las secciones 8.4.1 y 8.4.2.»;
- h) el punto 9.2.2.1 se sustituye por el texto siguiente:
- «9.2.2.1. Se atribuirá un contador específico a una válvula EGR obstruida. El contador de la válvula EGR contará el número de horas de funcionamiento del motor cuando se confirme que cualquier DTC asociado a una válvula EGR obstruida está activo.»;
- i) los puntos 9.4.1 y 9.4.2 se sustituyen por el texto siguiente:
- «9.4.1. El sistema de inducción de bajo nivel descrito en la sección 5.3 se activará y posteriormente estará activado con arreglo a los requisitos de dicha sección si un fallo especificado en la sección 9.1 no se rectifica en 36 horas de funcionamiento del motor a partir de la activación del sistema de alerta al conductor descrito en la sección 9.3.
- 9.4.2. El sistema de inducción general descrito en la sección 5.4 se activará y posteriormente estará activado con arreglo a los requisitos de dicha sección si un fallo especificado en la sección 9.1 no se rectifica en 100 horas de funcionamiento del motor a partir de la activación del sistema de alerta al conductor descrito en la sección 9.3.»;
- j) el apéndice 1 queda modificado como sigue:
- i) el punto 3.2.3 se sustituye por el texto siguiente:
- «3.2.3. A fin de demostrar la activación del sistema de alerta en caso de fallos que puedan atribuirse a la manipulación, tal como se definen en la sección 9 del presente anexo, la selección se realizará de conformidad con los requisitos siguientes:»;
- ii) en el punto 3.3.6.2, las letras a) y b) se sustituyen por el texto siguiente:
- «a) se ha activado el sistema de alerta con una disponibilidad de reactivo superior o igual al 10 % de la capacidad del depósito de reactivo;
- b) el sistema de alerta "continua" ha sido activado con una disponibilidad de reactivo superior o igual al valor declarado por el fabricante con arreglo a lo dispuesto en la sección 6 del presente anexo.»;
- iii) el punto 3.4 se sustituye por el texto siguiente:
- «3.4. Se considerará que se ha realizado la demostración de la activación del sistema de alerta en cuanto a las incidencias relativas al nivel de reactivo si, al final cada ensayo de demostración realizado conforme a la sección 3.2.1, el sistema de alerta se ha activado de forma adecuada.»;

- iv) tras el punto 3.4 se inserta el punto 3.5 siguiente:
- «3.5. Se considerará que se ha realizado la demostración de la activación del sistema de alerta en cuanto a las incidencias iniciadas por un DTC si, al final cada ensayo de demostración realizado conforme a la sección 3.2.1, el sistema de alerta se ha activado de forma adecuada y el DTC correspondiente al fallo seleccionado presenta la situación prevista en el apéndice 2, cuadro 1, del presente anexo.»
- v) el punto 4.2 se sustituye por el texto siguiente:
- «4.2. La secuencia de ensayo demostrará la activación del sistema de inducción en caso de falta de reactivo y en caso de que se produzca alguno de los fallos que se definen en las secciones 7, 8 o 9 del presente anexo.»
- vi) en el punto 4.3, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) la autoridad de homologación seleccionará, además de la falta de reactivo, uno de los fallos definidos en las secciones 7, 8 o 9 del presente anexo que se hayan utilizado previamente en la demostración del sistema de alerta;»
- vii) la frase introductoria del punto 4.4 se sustituye por el texto siguiente:
- «El fabricante deberá demostrar además el funcionamiento del sistema de inducción en las condiciones de fallo que se definen en las secciones 7, 8 o 9 del presente anexo por las que no se ha optado para realizar los ensayos de demostración descritos en las secciones 4.1, 4.2 y 4.3.»
- viii) el punto 4.5.2 se sustituye por el texto siguiente:
- «4.5.2. Cuando se compruebe el sistema para conocer su reacción en caso de falta de reactivo en el depósito, se hará funcionar el sistema de motor hasta que la disponibilidad de reactivo haya alcanzado un valor del 2,5 % de la capacidad total nominal del depósito o el valor declarado por el fabricante, de conformidad con la sección 6.3.1 del presente anexo, al que se pretende que funcione el sistema de inducción de bajo nivel.»
- ix) el punto 4.6.4 se sustituye por el texto siguiente:
- «4.6.4. Se considerará que se ha realizado la demostración del sistema de inducción general si, al final cada ensayo de demostración realizado conforme a las secciones 4.6.2 y 4.6.3, el fabricante ha demostrado a la autoridad de homologación que se ha activado el mecanismo de limitación de la velocidad del vehículo que se requiere.»
- x) el punto 5.2 se sustituye por el texto siguiente:
- «5.2. Cuando un fabricante solicite la homologación de un motor o de una familia de motores como unidad técnica independiente, le suministrará pruebas de que la documentación cumple lo dispuesto en la sección 2.2.4 del presente anexo sobre las medidas para garantizar que el vehículo, cuando se utilice en la carretera o en cualquier otro lugar, según corresponda, cumple los requisitos del presente anexo por lo que se refiere a la inducción general.»
- xi) el punto 5.4.2 se sustituye por el texto siguiente:
- «5.4.2. Uno de los fallos definidos en las secciones 6 a 9 del presente anexo será seleccionado por el fabricante y será introducido o simulado en el sistema de motor, según convengan el fabricante y la autoridad de homologación.»
- k) en el apéndice 2, la frase introductoria del punto 4.1.1 se sustituye por el texto siguiente:
- «Para cumplir los requisitos del presente anexo, el sistema tendrá, como mínimo, cinco contadores para registrar el número de horas durante las que ha funcionado el motor mientras el sistema haya detectado cualquiera de los fallos siguientes:»;
- l) en el apéndice 5, punto 3.1, la letra e) se sustituye por el texto siguiente:
- «e) el número de ciclos de calentamiento y el número de horas de funcionamiento del motor desde que se suprimió la "información relativa al control de NO_x" debido a un mantenimiento o una reparación;».
-

ANEXO II

«ANEXO XVII

ACCESO A LA INFORMACIÓN RELATIVA AL DAB DEL VEHÍCULO Y A LA REPARACIÓN Y EL MANTENIMIENTO DE ESTE

1. INTRODUCCIÓN

1.1. En el presente anexo se establecen los requisitos técnicos en cuanto al acceso a la información relativa al DAB del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este.

2. REQUISITOS

2.1. La información sobre el DAB del vehículo y la reparación y el mantenimiento de este disponible a través de los sitios web cumplirá la norma común mencionada en el artículo 6, apartado 1, del Reglamento (UE) n° 595/2009. Hasta que se adopte dicha norma, los fabricantes proporcionarán la información sobre el DAB del vehículo y la reparación y el mantenimiento de este de forma normalizada y no discriminatoria con respecto a las condiciones otorgadas o al acceso concedido a los concesionarios o talleres de reparación autorizados.

La solicitud de permiso para reproducir o volver a publicar la información se negociará directamente con el fabricante afectado. La información relativa al material de formación estará también disponible, pero podrá presentarse a través de otros medios distintos a los sitios web.

Deberá facilitarse información, en una base de datos a la que puedan acceder fácilmente los operadores independientes, sobre todas las piezas del vehículo, con las que el vehículo, identificado por el número de identificación del vehículo (NIV) y por todo criterio adicional tal como la distancia entre ejes, la potencia del motor, el acabado o las opciones, está equipado por el fabricante del vehículo y que puedan ser sustituidas por piezas de recambio ofrecidas por el fabricante del vehículo a sus concesionarios y talleres de reparación autorizados o a terceros mediante referencia al número de las piezas del equipamiento original (EO).

Esta base de datos incluirá el NIV, el número de las piezas del EO, la denominación de estas piezas en el EO, los atributos de la validez (fechas de inicio y fin de la validez), los atributos de instalación y, cuando proceda, las características estructurales.

Deberá actualizarse periódicamente la información de las bases de datos. En particular, las actualizaciones deberán incluir todas las modificaciones de los distintos vehículos después de su producción si esta información se encuentra a disposición de los concesionarios autorizados.

2.2. El acceso a las características de seguridad del vehículo utilizadas por los concesionarios y talleres de reparación autorizados se pondrá a disposición de operadores independientes bajo la protección de una tecnología de la seguridad con arreglo a los requisitos siguientes:

- a) los datos deberán intercambiarse garantizando la confidencialidad, la integridad y la protección contra la reproducción;
- b) se utilizará la norma [https//ssl-tls](https://ssl-tls) (RFC4346);
- c) se utilizarán certificados de seguridad de conformidad con ISO 20828 para la autenticación mutua de operadores independientes y fabricantes;
- d) la clave privada del operador independiente deberá estar protegida por un *hardware* seguro.

El Foro sobre el Acceso a la Información relativa a los Vehículos mencionado en el artículo 2 *nonies* especificará los parámetros para cumplir estos requisitos con arreglo a la tecnología más avanzada. Se aprobará y autorizará al operador independiente a tal fin sobre la base de documentos que demuestren que persigue una actividad empresarial legítima y que no ha sido condenado por una actividad delictiva.

2.3. La reprogramación de las unidades de control se llevará a cabo de conformidad con la norma ISO 22900-2, SAE J2534 o TMC RP1210B mediante hardware no patentado. En el caso de los sistemas de información y entretenimiento (por ejemplo, el sistema de navegación, el teléfono), también podrán utilizarse una interfaz Ethernet, de cable en serie o de red de área local (LAN), así como otros medios como los discos compactos (CD), los discos versátiles digitales (DVD) o los dispositivos de memoria de estado sólido destinados a sistemas de información y entretenimiento (como navegadores o teléfonos), pero a condición de que no sea necesario utilizar *software* de comunicación (por ejemplo, controladores o *plug-ins*) ni *hardware* que estén patentados. Para la validación de la compatibilidad de la aplicación específica del fabricante y las interfaces de comunicación del vehículo (ICV) que cumplan las normas ISO 22900-2, SAE J2534 o TMC RP1210B, el fabricante deberá ofrecer bien una validación de las ICV desarrolladas de manera independiente o bien la información y préstamo de cualquier *hardware* especial que necesite un fabricante de ICV para realizar él mismo dicha validación. Las condiciones del artículo 2 *septies*, apartado 1, se aplican a las tasas para esta validación o la información y el hardware.

2.4. Los requisitos de la sección 2.3 no se aplicarán en el caso de reprogramación de dispositivos de limitación de velocidad y aparatos de control.

2.5. Todos los DTC relacionados con las emisiones responderán a lo establecido en el anexo X.

- 2.6. En lo concerniente a la información relativa al DAB del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este que no esté relacionada con aspectos protegidos del vehículo, los requisitos de registro relativos al uso del sitio web del fabricante por parte de un operador independiente exigirán que solo se pueda utilizar la información necesaria para confirmar el modo de pago de la información. En lo concerniente a la información relativa al acceso a los aspectos protegidos del vehículo, el operador independiente presentará un certificado conforme a la norma ISO 20828, a fin de identificarse e identificar a la organización a la que pertenezca, y el fabricante responderá con su propio certificado conforme a la citada norma, a fin de confirmar al operador independiente que está accediendo a un sitio legítimo del fabricante con el que pretende ponerse en contacto. Ambas partes mantendrán un registro de este tipo de transacciones en el que se indiquen los vehículos y los cambios introducidos en ellos conforme a la presente disposición.
- 2.7. Los fabricantes especificarán el número de homologación de cada modelo en los sitios web de información sobre reparaciones.
- 2.8. Si lo solicita el fabricante, en el caso de los vehículos de las categorías M₁, M₂, N₁ y N₂ cuya masa máxima admisible no sea superior a 7,5 toneladas y M₃ Clase I, Clase II y Clase A y Clase B, tal como se definen en el anexo I de la Directiva 2001/85/CE, cuya masa máxima admisible no sea superior a 7,5 toneladas, el cumplimiento de los requisitos del anexo I, apéndice 5, y del anexo XIV del Reglamento (CE) n° 692/2008 se considerará equivalente al cumplimiento del presente anexo.
- 2.9. La autoridad de homologación informará a la Comisión de los detalles de cada homologación concedida con arreglo a la sección 2.8.
-

Apéndice 1

Certificado expedido por el fabricante sobre el acceso a la información relativa al DAB del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este

(Fabricante): ...

(Dirección del fabricante): ...

Certifica que

facilita el acceso a información relativa al DAB del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este de conformidad con lo dispuesto en:

- el artículo 6 del Reglamento (CE) n° 595/2009 y el artículo 2 bis del Reglamento (UE) n° 582/2011,
- el artículo 4, apartado 6, del Reglamento (UE) n° 582/2011,
- el anexo I, apéndice 4, sección 16, del Reglamento (UE) n° 582/2011,
- el anexo X, sección 2.1, del Reglamento (UE) n° 582/2011,
- el anexo XVII del Reglamento (UE) n° 582/2011,

con respecto a los tipos de vehículo, de motor y de dispositivo anticontaminante enumerados en el anexo del presente certificado.

Se aplican las siguientes excepciones: adaptaciones efectuadas por el cliente ⁽¹⁾, pequeños fabricantes ⁽¹⁾, sistemas transferidos ⁽¹⁾.

La dirección del sitio web principal a través del que se puede acceder a la información pertinente y con respecto al cual se certifica su conformidad con las disposiciones anteriormente citadas figura en un anexo del presente certificado junto con los datos de contacto del representante del fabricante responsable cuya firma figura más adelante.

Cuando proceda: El fabricante certifica, asimismo, que ha cumplido con la obligación establecida en el artículo 3, apartado 1 bis, del Reglamento (UE) n° 582/2011 de facilitar la información pertinente relativa a las homologaciones anteriores de estos tipos de vehículo, a más tardar seis meses después de la fecha de homologación de tipo.

Hecho en [localidad]

el [fecha]

[Firma] [Cargo]

⁽¹⁾ Táchese lo que no proceda.

Anexos:

- Direcciones de sitio web
- Datos de contacto.

ANEXO I

del certificado expedido por el fabricante sobre el acceso a la información relativa al DAB del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este

Direcciones de sitio web a las que se hace referencia en el presente certificado:

ANEXO II

del certificado expedido por el fabricante sobre el acceso a la información relativa al DAB del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este

Datos de contacto del representante del fabricante al que se hace referencia en el presente certificado:

Apéndice 2

Información relativa al DAB del vehículo

1. La información solicitada en este apéndice la facilitará el fabricante del vehículo para permitir la fabricación de piezas de recambio o de mantenimiento compatibles con el DAB, herramientas de diagnóstico y equipos de ensayo.
2. La información que figura a continuación se pondrá a disposición de todos los fabricantes de piezas, herramientas de diagnóstico o equipos de ensayo que lo soliciten, sin ningún tipo de discriminación.

- Indicación del tipo y el número de ciclos de preacondicionamiento utilizados para la homologación original del vehículo.
- Descripción del tipo de ciclo de demostración del DAB utilizado para la homologación original del vehículo en lo relativo al componente supervisado por el sistema DAB.
- Documento exhaustivo en el que se describan todos los componentes detectados mediante la estrategia de detección de fallos y de activación del IMF (número fijo de ciclos de conducción o método estadístico), incluida la lista de parámetros secundarios pertinentes detectados para cada uno de los componentes supervisados por el sistema DAB y una lista de todos los códigos de salida del DAB y formatos utilizados (junto con una explicación de cada código y cada formato) asociados a los distintos componentes del grupo motopropulsor relacionados con las emisiones y a los distintos componentes no relacionados con las emisiones, cuando la supervisión del componente se utilice para determinar la activación del IMF. En particular, en el caso de los tipos de vehículos que utilicen un enlace de comunicación conforme a la norma ISO 15765-4, «Road vehicles — Diagnostics on Controller Area Network (CAN) — Part 4: Requirements for emissions-related systems» (Vehículos de carretera — Diagnósticos basados en la red CAN — Parte 4: Requisitos para sistemas relacionados con las emisiones), se facilitará una explicación exhaustiva de los datos correspondientes al servicio \$ 05 (ensayo ID \$ 21 a FF\$) y los datos del servicios \$ 06, así como una explicación exhaustiva de los datos correspondientes al servicios \$ 06 (ensayo ID \$00 a FF) para cada ID de supervisión del DAB soportado.

En caso de que se utilicen otras normas sobre protocolos de comunicación, se proporcionará una explicación exhaustiva equivalente.

La información anterior se podrá comunicar a través de un cuadro como el siguiente:

Componente | Código de fallo | Estrategia de supervisión | Criterios de detección de fallos | Criterios de activación del IMF | Parámetros secundarios | Preacondicionamiento | Ensayo de demostración |

Catalizador | P0420 | Señales de los sensores de oxígeno 1 y 2 | Diferencia entre las señales del sensor 1 y del sensor 2 | 3^{er} ciclo | Régimen del motor, carga del motor, modo A/F y temperatura del catalizador | Dos ciclos del tipo 1 | Tipo 1 |

3. Información necesaria para la fabricación de herramientas de diagnóstico

A fin de facilitar el suministro de herramientas genéricas de diagnóstico para los reparadores de multimarcas, los fabricantes del vehículo pondrán a disposición la información a la que se refieren los puntos 3.1, 3.2 y 3.3, a través de sus sitios web de información relativa a la reparación. Dicha información incluirá todas las funciones de las herramientas de diagnóstico y todos los enlaces a la información sobre reparación y las instrucciones para la resolución de problemas. El acceso a la información estará sujeto al pago de una tarifa razonable.

3.1. Información sobre el protocolo de comunicación

La siguiente información se exigirá indexada por marca, modelo y variante del vehículo u otra definición útil como el número VIN o la identificación de los vehículos y sistemas:

- a) cualquier sistema adicional de información de protocolo necesario para realizar diagnósticos completos además de las normas prescritas en el Reglamento n^o 49 de la CEPE, anexo 9B, punto 4.7.3, incluida cualquier información de protocolo de *hardware* o *software*, identificación de parámetros, funciones de transferencia, requisitos de mantenimiento de la conexión («keep alive») o condiciones de error;
- b) información sobre el modo de obtener e interpretar todos los códigos de fallo que no sean conformes a las normas prescritas en el Reglamento n^o 49 de la CEPE, anexo 9B, punto 4.7.3;
- c) lista con todos los parámetros de los datos disponibles en vivo, incluida la información sobre escalado y acceso;
- d) lista de todos los ensayos funcionales disponibles, incluidos la activación o el control de dispositivos y los medios para implementarlos;
- e) detalles sobre el modo de obtener toda la información sobre componentes y situación, sellado de tiempo, códigos de fallo (DTC) pendientes y cuadro de datos congelados;

- f) restablecimiento de parámetros de aprendizaje adaptativo, configuración de codificación de variantes y componentes de recambio, y preferencias de los clientes;
- g) identificación de la ECU y codificación de variantes;
- h) información sobre el modo de restablecer las luces de servicio;
- i) ubicación del conector de diagnóstico e información sobre el conector;
- j) identificación del código del motor.

3.2. *Ensayo y diagnóstico de los componentes supervisados del DAB*

Se requerirá la información siguiente:

- a) descripción de los ensayos para confirmar su funcionamiento, en el componente o en el arnés;
- b) procedimiento de ensayo que incluya los parámetros de ensayo y la información de los componentes;
- c) información sobre conexión que incluya los valores de entrada y salida máximos y mínimos de conducción y carga;
- d) valores esperados en determinadas condiciones de conducción, incluido el ralentí;
- e) valores eléctricos para el componente en situación estática y dinámica;
- f) valores del modo de fallo para cada una de las hipótesis mencionadas;
- g) secuencias de diagnóstico del modo de fallo que incluyan árboles de fallos y eliminación de diagnósticos guiada.

3.3. *Datos necesarios para llevar a cabo la reparación*

Se exigirá la información siguiente:

- a) inicialización de la ECU y los componentes (en caso de que se hayan instalado recambios);
 - b) inicialización de ECU nuevas o de recambio, cuando proceda, utilizando técnicas de (re)programación de comunicación.
-

Apéndice 3

Lista de los sistemas transferidos contemplados en el artículo 2 sexies

1. Sistemas de climatización	a) sistemas de control de la temperatura; b) calefactor independiente del motor; c) aire acondicionado independiente del motor.
2. Sistemas para autobuses y autocares	a) sistemas de control de puertas; b) sistemas de control de placas giratorias; c) control de las luces interiores.»