

Bruselas, 23 de septiembre de 2020
(OR. en)

10820/20

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

**CODEC 810
MI 332
ENV 515
ENT 105
PE 58**

NOTA INFORMATIVA

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Comité de Representantes Permanentes/Consejo
Asunto:	Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos - Resultado de los trabajos del Parlamento Europeo (Bruselas, del 14 al 17 de septiembre de 2020)

I. INTRODUCCIÓN

La ponente, Esther de Lange (PPE, NL), presentó, en nombre de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria, un informe que contenía 24 enmiendas (enmiendas 1 a 24) a la propuesta de Reglamento de referencia.

Además, el grupo CRE presentó 5 enmiendas (enmiendas 25 a 29); y varios diputados del grupo PPE presentaron 6 enmiendas (enmiendas 30 a 35).

II. VOTACIÓN

En su votación del 15 de septiembre de 2020, el Pleno aprobó 24 enmiendas (enmiendas 1 a 24) a la propuesta de Reglamento. No se aprobó ninguna otra enmienda. En el anexo se recogen las enmiendas aprobadas.

Al término de la votación del 16 de septiembre de 2020, la propuesta se devolvió a la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 59, apartado 4, del Reglamento Interno del Parlamento Europeo, quedando inconclusa, por tanto, la primera lectura del Parlamento y dando así comienzo a las negociaciones con el Consejo

P9_TA-PROV(2020)0222

Homologación de tipo de los vehículos de motor (emisiones en condiciones reales de conducción) *I**

Enmiendas aprobadas por el Parlamento Europeo el 17 de septiembre de 2020 sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (COM(2019)0208 – C9-0009/2019 – 2019/0101(COD))¹

(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)

Enmienda 1

Propuesta de Reglamento
Considerando 2

Texto de la Comisión

(2) El Reglamento (CE) n.º 715/2007 exige que los nuevos vehículos ligeros cumplan determinados límites de emisiones (normas Euro 5 y Euro 6) y establece requisitos adicionales sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos. Las disposiciones técnicas específicas necesarias para la aplicación *de dicho* Reglamento se establecieron en el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión⁴ y, posteriormente, en el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión⁵.

Enmienda

(2) El Reglamento (CE) n.º 715/2007 exige que los nuevos vehículos ligeros cumplan determinados límites de emisiones (normas Euro 5 y Euro 6) y establece requisitos adicionales sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, *en su versión modificada y consolidada por el Reglamento (UE) 2018/858^{3bis}, de aplicación a partir del 1 de septiembre de 2020.* Las disposiciones técnicas específicas necesarias para la aplicación *del* Reglamento (CE) n.º 715/2007 se establecieron en el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión⁴ y, posteriormente, en el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión⁵.

^{3 bis} *Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo,*

¹ De conformidad con el artículo 59, apartado 4, párrafo cuarto, del Reglamento interno, el asunto se devuelve a la comisión competente con vistas a la celebración de negociaciones interinstitucionales (A9-0139/2020).

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

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

de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

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

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

Enmienda 2

Propuesta de Reglamento Considerando 3

Texto de la Comisión

(3) Los requisitos de homologación de tipo relativos a las emisiones de los vehículos de motor se han endurecido de manera gradual y considerable mediante la introducción y la posterior revisión de las normas Euro. Aunque, a grandes rasgos, los vehículos han reducido sustancialmente las emisiones de todos los contaminantes regulados, este no es el caso de las emisiones de NO_x procedentes de los motores diésel ni de las partículas procedentes de los motores de gasolina de inyección directa, instalados principalmente en vehículos ligeros. Por tanto, deben adoptarse medidas para corregir esta situación.

Enmienda

(No afecta a la versión española).

Enmienda 3

Propuesta de Reglamento Considerando 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(3 bis) El informe de 2019 sobre la calidad del aire^{1 bis} publicado por la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) estimaba que, en 2016, la exposición de larga duración a la contaminación atmosférica había sido responsable de más de 506 000 muertes prematuras en la EU-28. Dicho informe también confirmaba que el transporte por carretera seguía siendo la principal fuente de emisiones de NO_x en la UE-28 en 2017, con alrededor del 40 % del total de emisiones de NO_x de la Unión, y que los vehículos diésel generaban alrededor del 80 % de las emisiones totales de NO_x del transporte por carretera.

^{1 bis} Informe de la AEMA «Air Quality in Europe – 2019 report» (Calidad del aire en Europa – Informe de 2019).

Enmienda 4

Propuesta de Reglamento Considerando 3 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(3 ter) Para devolver la confianza a los consumidores es fundamental que agentes independientes tengan acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos.

Enmienda 5

Propuesta de Reglamento Considerando 3 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(3 quater) Las recientes vulneraciones del marco jurídico vigente por parte de los fabricantes, en particular los incumplimientos de sus obligaciones legales en virtud del Reglamento (CE) n.º 715/2007, han puesto de manifiesto las deficiencias de los mecanismos de control y de garantía de cumplimiento. Los consumidores no recibieron una indemnización satisfactoria, puesto que, en los casos en los que se concedió una indemnización, a menudo ni siquiera se adaptaron los vehículos para que fueran conformes con las normas Euro 5 y Euro 6. Puesto que las prohibiciones cada vez más frecuentes del diésel en las ciudades europeas afectan a la vida cotidiana de la ciudadanía, podrían considerarse satisfactorias medidas compensatorias como equipar los vehículos no conformes con tecnología adaptada de tratamiento de gases de escape (modificación del equipo) u ofrecer primas de cambio en caso de que el consumidor desee sustituir el vehículo adquirido por un modelo más limpio.

Enmienda 6

Propuesta de Reglamento Considerando 5

Texto de la Comisión

(5) A consecuencia de ello, la Comisión desarrolló una nueva metodología para someter a ensayo las emisiones de los vehículos en condiciones reales de conducción: el procedimiento de ensayo de emisiones en condiciones reales de conducción (RDE). Este fue introducido por los Reglamentos (UE) 2016/427⁶ y (UE) 2016/646⁷ de la Comisión, posteriormente recogido en el Reglamento (UE) 2017/1151 y complementado por *el Reglamento* (UE) 2017/1154 de la Comisión⁸.

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

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

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

Enmienda

(5) A consecuencia de ello, la Comisión desarrolló una nueva metodología para someter a ensayo las emisiones de los vehículos en condiciones reales de conducción: el procedimiento de ensayo de emisiones en condiciones reales de conducción (RDE). Este fue introducido por los Reglamentos (UE) 2016/427⁶ y (UE) 2016/646⁷ de la Comisión, posteriormente recogido en el Reglamento (UE) 2017/1151 y complementado por *los Reglamentos* (UE) 2017/1154 de la Comisión⁸ *y (UE) 2018/1832^{8 bis}*.

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

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

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

n.º 692/2008 de la Comisión y la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que concierne a las emisiones en condiciones reales de conducción procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 6) (DO L 175 de 7.7.2017, p. 708).

n.º 692/2008 de la Comisión y la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que concierne a las emisiones en condiciones reales de conducción procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 6) (DO L 175 de 7.7.2017, p. 708).

^{8 bis} Reglamento (UE) 2018/1832 de la Comisión, de 5 de noviembre de 2018, por el que se modifican la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión y el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión a fin de mejorar los ensayos y los procedimientos de homologación de tipo en lo concerniente a las emisiones aplicables a turismos y vehículos comerciales ligeros, en particular los que se refieren a la conformidad en circulación y a las emisiones en condiciones reales de conducción, y por el que se introducen dispositivos para la monitorización del consumo de combustible y energía eléctrica (DO L 301 de 27.11.2018, p. 1).

Enmienda 7

Propuesta de Reglamento Considerando 6

Texto de la Comisión

(6) El Reglamento (UE) 2016/646⁹ introdujo las fechas de aplicación y los criterios de cumplimiento del procedimiento de ensayo de RDE. Para ello, se **utilizaron** factores de conformidad específicos de los contaminantes con el fin de tener en cuenta las incertidumbres estadísticas y técnicas de las mediciones realizadas mediante sistemas portátiles de medición de emisiones (PEMS).

⁹ Reglamento (UE) 2016/646 de la Comisión, de 20 de abril de 2016, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 692/2008 en lo que concierne a las emisiones

Enmienda

(6) El Reglamento (UE) 2016/646⁹ introdujo las fechas de aplicación y los criterios de cumplimiento del procedimiento de ensayo de RDE. **Las fechas de aplicación para los vehículos de pasajeros y los vehículos ligeros se fijaron con arreglo a una secuencia anual a fin de garantizar a los fabricantes de cada grupo de vehículos tiempo suficiente para la planificación.** Para ello, se **introdujeron** factores de conformidad específicos de los contaminantes con el fin de tener en cuenta las incertidumbres estadísticas y técnicas de las mediciones realizadas mediante sistemas portátiles de medición de emisiones (PEMS).

⁹ Reglamento (UE) 2016/646 de la Comisión, de 20 de abril de 2016, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 692/2008 en lo que concierne a las emisiones

procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 6) (DO L 109 de 26.04.2016, p.1).

procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 6) (DO L 109 de 26.04.2016, p.1).

Enmienda 8

Propuesta de Reglamento Considerando 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(6 bis) Según el informe de la AEMA de 2016, la diferencia entre las emisiones en condiciones reales de conducción y las emisiones en laboratorio se debió principalmente a tres factores: un procedimiento de ensayo obsoleto, los márgenes de flexibilidad del procedimiento actual y factores de uso dependientes del conductor. Se requiere un estudio para determinar el margen atribuible al estilo de conducción y a la temperatura exterior. Debe hacerse una distinción clara entre el factor de conformidad, el margen del dispositivo y el margen del factor de uso, que depende del conductor y la temperatura.

Enmienda 9

Propuesta de Reglamento Considerando 7

Texto de la Comisión

Enmienda

(7) El 13 de diciembre de 2018, el Tribunal General dictó sentencia en los asuntos acumulados T-339/16, T-352/16 y T-391/16²² sobre un recurso de anulación del Reglamento (UE) 2016/646. El Tribunal General anuló la parte del Reglamento (UE) 2016/646 que **establecía** los factores de conformidad utilizados para evaluar si los resultados del ensayo de RDE respetaban los límites de emisiones establecidos en el Reglamento (CE) n.º 715/2007. El Tribunal llegó a la conclusión de que solo el legislador podía introducir tales factores de conformidad, ya que afectan a un elemento esencial del

(7) El 13 de diciembre de 2018, el Tribunal General dictó sentencia en los asuntos acumulados T-339/16, T-352/16²² y T-391/16 sobre un recurso de anulación del Reglamento (UE) 2016/646. El Tribunal General anuló la parte del Reglamento (UE) 2016/646 que **había establecido** los factores de conformidad utilizados para evaluar si los resultados del ensayo de RDE respetaban los límites de emisiones establecidos en el Reglamento (CE) n.º 715/2007. El Tribunal llegó a la conclusión de que solo el legislador podía introducir tales factores de conformidad, ya que afectan a un elemento esencial del Reglamento (CE) n.º 715/2007 **y modifican**

Enmienda 10

Propuesta de Reglamento Considerando 8

Texto de la Comisión

(8) El Tribunal General ***no cuestionó la justificación técnica de los factores de conformidad. Por consiguiente***, y dado que en la fase actual de desarrollo tecnológico sigue existiendo discrepancia entre las emisiones medidas en condiciones reales de conducción y las medidas en un laboratorio, es conveniente introducir en el Reglamento (CE) n.º 715/2007 esos factores de conformidad.

Enmienda

(8) El Tribunal General ***planteó dudas sobre si la referencia de la Comisión a posibles errores de naturaleza estadística resultaba fundada, en particular por lo que se refería al factor de conformidad provisional de 2,1, y declaró que las «incertidumbres estadísticas [...] se corrigen gracias a [...] la representatividad de la muestra o de la experiencia [...] o al número de experiencias llevadas a cabo».*** Además, ***por lo que respecta al margen de incertidumbre técnica introducido, el Tribunal afirmó que significaba que «al término de un ensayo de RDE, no puede determinarse si el vehículo sometido al mismo respeta o no esos límites o se acerca siquiera a ellos».*** Todo equipo de medición tiene un margen de incertidumbre técnica y se ha constatado que los equipos de los PEMS tienen un margen de error algo mayor que los equipos de laboratorio no móviles, pero esta circunstancia puede significar tanto la sobreestimación como la subestimación de las emisiones. Dado que en la fase actual de desarrollo tecnológico sigue existiendo discrepancia entre las emisiones medidas en condiciones reales de conducción y las medidas en un laboratorio, es conveniente introducir ***temporalmente*** en el Reglamento (CE) n.º 715/2007 esos factores de conformidad.

Enmienda 11

Propuesta de Reglamento Considerando 8 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(8 bis) El Parlamento Europeo, en su Resolución, de 28 de marzo de 2019, sobre la evolución reciente del escándalo del «Dieselgate», acogió con satisfacción la sentencia del Tribunal General y pidió expresamente a la Comisión que no introdujera ningún nuevo factor de conformidad con el fin de impedir que se sigan diluyendo las normas Euro 6 y garantizar que estas se cumplan en condiciones normales de uso, tal como se establece en el Reglamento (CE) n.º 715/2007.

Enmienda 12

Propuesta de Reglamento Considerando 9

Texto de la Comisión

Enmienda

(9) Para que los fabricantes puedan cumplir los límites de emisiones Euro 6 en el contexto del procedimiento de ensayo de RDE, los criterios de cumplimiento de este procedimiento deben introducirse en dos fases. Durante la primera fase, a petición del fabricante, debe aplicarse un factor de conformidad temporal, mientras que, en la segunda fase, solo debe utilizarse el factor de conformidad final. La Comisión debe **examinar los factores de conformidad finales** a la luz del progreso técnico.

(9) Para que los fabricantes puedan cumplir los límites de emisiones Euro 6 en el contexto del procedimiento de ensayo de RDE, los criterios de cumplimiento de este procedimiento deben introducirse en dos fases. Durante la primera fase, a petición del fabricante, debe aplicarse un factor de conformidad temporal, mientras que, en la segunda fase, solo debe utilizarse el factor de conformidad final. **El factor de conformidad final debe aplicarse durante un período transitorio e incluir un margen que exprese la incertidumbre de medición adicional vinculada a la introducción de los PEMS.** La Comisión debe **evaluar continuamente dicho factor de conformidad** a la luz del progreso técnico y **ajustarlo anualmente a la baja sobre la base de pruebas científicas, la mejora de la precisión del procedimiento de medición y el progreso técnico de los PEMS.** El factor de conformidad debe

reducirse gradualmente y dejar de aplicarse a más tardar el 30 de septiembre de 2022.

Enmienda 13

Propuesta de Reglamento Considerando 9 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(9 bis) *La Comisión debe establecer, a más tardar en junio de 2021, requisitos más estrictos para los equipos de medición de los PEMS que pueden utilizarse en los ensayos de RDE. Las normas que se establezcan deben tomar en consideración, siempre que sea posible, todos los elementos de normalización pertinentes desarrollados por el CEN sobre la base de los mejores equipos de PEMS disponibles.*

Enmienda 14

Propuesta de Reglamento Considerando 9 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(9 ter) *Cabe subrayar que esta propuesta trata del factor de conformidad y que la cuestión de las normas de limitación de las emisiones debe abordarse como parte de la inminente propuesta pos- Euro 6. A fin de avanzar rápidamente hacia la adopción de los futuros valores límite de emisiones (pos- Euro 6) y hacia una mejor calidad del aire para la ciudadanía de la Unión, es fundamental que la Comisión presente, cuando proceda, una propuesta legislativa en este sentido lo antes posible, y a más tardar en junio de 2021, tal como anunció en su Comunicación, de 11 de diciembre de 2019, titulada «El Pacto Verde Europeo», en la que se hace hincapié en la necesidad de adoptar una movilidad sostenible e inteligente y mantener una trayectoria hacia una movilidad sin emisiones. No deben utilizarse factores de*

conformidad en la aplicación de las normas pos-Euro 6.

Enmienda 15

Propuesta de Reglamento Considerando 9 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(9 quater) Con el fin de animar a los fabricantes a adoptar una actitud proactiva y favorable al medio ambiente, las innovaciones tecnológicas destinadas a absorber el NO_x deben someterse a ensayo, cuantificarse y tenerse en cuenta en la ulterior revisión de las normas Euro.

Enmienda 16

Propuesta de Reglamento Considerando 10

Texto de la Comisión

(10) El Tratado de Lisboa introdujo la posibilidad de que el legislador delegue en la Comisión poderes para adoptar actos no legislativos de alcance general que completen o modifiquen algunos elementos no esenciales de un acto legislativo. Las medidas que pueden ser adoptadas mediante una delegación de poderes, de conformidad con el artículo 290, apartado 1, del TFUE, se corresponden en principio con las que deben serlo mediante el procedimiento de reglamentación con control establecido en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE del Consejo¹¹. Por consiguiente, es necesario adaptar al artículo 290 del TFUE las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en las que se prevé el uso del procedimiento de reglamentación con control.

¹¹ Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión (DO L 184 de 17.7.1999, p. 23).

Enmienda

(10) El Tratado de Lisboa introdujo la posibilidad de que el legislador delegue en la Comisión poderes para adoptar actos no legislativos de alcance general que completen o modifiquen algunos elementos no esenciales de un acto legislativo. Las medidas que pueden ser adoptadas mediante una delegación de poderes, de conformidad con el artículo 290, apartado 1, del *Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea* (TFUE), se corresponden en principio con las que deben serlo mediante el procedimiento de reglamentación con control establecido en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE del Consejo¹¹. Por consiguiente, es necesario adaptar al artículo 290 del TFUE las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en las que se prevé el uso del procedimiento de reglamentación con control.

¹¹ Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión (DO L 184 de 17.7.1999, p. 23).

Enmienda 17

Propuesta de Reglamento Considerando 11

Texto de la Comisión

(11) A fin de contribuir a la consecución de los objetivos de la Unión en materia de calidad del aire y de reducir las emisiones de los vehículos, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del *Tratado de*

Enmienda

(11) A fin de contribuir a la consecución de los objetivos de la Unión en materia de calidad del aire y de reducir las emisiones de los vehículos, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE en lo

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

que respecta a las disposiciones de aplicación sobre procedimientos, ensayos y requisitos específicos para la homologación de tipo. La delegación debe incluir actos para completar el Reglamento (CE) n.º 715/2007 con dichas normas revisadas y los ciclos de ensayo utilizados para medir las emisiones; los requisitos para aplicar la prohibición del uso de dispositivos de desactivación que reduzcan la eficacia de los sistemas de control de las emisiones; y la adopción de un procedimiento de medición revisado para las partículas. **No obstante la brevedad del periodo entre el momento de entrada en vigor del presente Reglamento y la derogación de las disposiciones sobre la información relativa a la reparación y el mantenimiento mediante el Reglamento (UE) 2018/858, la delegación debe incluir asimismo, por razones de seguridad jurídica y al objeto de garantizar que el legislador no se vea privado de posibilidad alguna, las medidas necesarias para aplicar la obligación de los fabricantes de facilitar un acceso sin restricciones y normalizado a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos.** La delegación debe incluir también la modificación del Reglamento (CE) n.º 715/2007 a fin de revisar a la baja los factores de conformidad de modo que reflejen **la mejora de la calidad del procedimiento de medición o** los avances técnicos en los PEMS, reajustar los valores límite basados en la masa de partículas e introducir valores límite basados en el número de partículas. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación, de 13 de abril de 2016^{I bis}. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo deben recibir toda la

documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos deben tener acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

^{1 bis} **DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.**

Enmienda 18

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra a

Reglamento (CE) n.º 715/2007

Artículo 4 – apartado 1 – párrafo 2

Texto de la Comisión

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

Enmienda

Estas obligaciones incluyen el cumplimiento de los límites de emisiones establecidos en el anexo I. A fin de determinar el cumplimiento de los límites de emisiones Euro 6 establecidos en el cuadro 2 del anexo I, los valores de las emisiones determinados en cualquier ensayo válido de emisiones en condiciones reales de conducción (RDE) se dividirán por el factor de conformidad aplicable que figura en el cuadro 2 bis del anexo I. El resultado deberá ser menor que los límites de emisiones Euro 6 establecidos en el cuadro 2 de dicho anexo. ***El factor de conformidad se reducirá gradualmente mediante revisiones anuales a la baja basadas en las evaluaciones del CCI. Dicho factor dejará de aplicarse a más tardar el 30 de septiembre de 2022.***

Enmienda 19

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4 – letra a

Reglamento (CE) n.º 715/2007

Artículo 5 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. El fabricante equipará los vehículos de manera que los componentes que puedan afectar a las emisiones estén diseñados, contruidos y montados de modo que el vehículo, funcionando normalmente, cumpla lo dispuesto en el presente Reglamento.

Enmienda

1. El fabricante equipará los vehículos de manera que los componentes que puedan afectar a las emisiones estén diseñados, contruidos y montados de modo que el vehículo, funcionando normalmente, cumpla lo dispuesto en el presente Reglamento. ***El fabricante garantizará asimismo la fiabilidad de los dispositivos de control de la contaminación y tratará de reducir el riesgo de robo de dichos dispositivos o su manipulación.***

Enmienda 20

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6

Reglamento (CE) n.º 715/2007

Artículo 8 – párrafo 1

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Enmienda 21

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7 – letra b

Reglamento (CE) n.º 715/2007

Artículo 10 – apartado 4 – párrafo 2

Texto de la Comisión

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

Enmienda

El cumplimiento de los valores límite Euro 6 se determinará, durante cualquier ensayo válido de RDE, teniendo en cuenta el factor de conformidad específico de los contaminantes que figura en el cuadro 2 bis del anexo I, de conformidad con el artículo 4, apartado 1, párrafo segundo. ***El factor de conformidad se reducirá gradualmente mediante revisiones anuales a la baja basadas en las evaluaciones del CCI. Dicho factor dejará de aplicarse a más tardar el 30 de septiembre de 2022.***

Enmienda 22

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7 – letra b

Reglamento (CE) n.º 715/2007

Artículo 10 – apartado 5 – párrafo 2

Texto de la Comisión

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

Enmienda

El cumplimiento de los valores límite Euro 6 se determinará, durante cualquier ensayo válido de RDE, teniendo en cuenta el factor de conformidad específico de los contaminantes que figura en el cuadro 2 bis del anexo I, de conformidad con el artículo 4, apartado 1, párrafo segundo. ***El factor de conformidad se reducirá gradualmente mediante revisiones anuales a la baja basadas en las evaluaciones del CCI. Dicho factor dejará de aplicarse a más tardar el 30 de septiembre de 2022.***

Enmienda 23

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 10

Reglamento (CE) n.º 715/2007

Artículo 14 – apartado 3 y apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

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

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

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

Enmienda

3. ***A más tardar el 1 de junio de 2021, la Comisión adoptará*** actos delegados con arreglo al artículo 14 bis que completen el presente Reglamento con el fin de adaptar los procedimientos, ensayos y requisitos, así como los ciclos de ensayo utilizados para medir las emisiones, con vistas a reflejar adecuadamente las emisiones en condiciones reales de conducción, ***incluidas, entre otras, las condiciones de temperatura y límite, reduciendo la deriva de la respuesta cero y el tratamiento de los picos peligrosos de partículas resultantes de la limpieza de filtros, teniendo en cuenta los elementos de normalización pertinentes desarrollados por el CEN y basados en los mejores equipos disponibles.***

3 bis. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 14 bis que modifiquen el presente Reglamento con el fin de adaptar al progreso técnico ***y revisar a la baja*** los factores de conformidad específicos de los contaminantes que figuran en el cuadro 2 bis del anexo I.

Enmienda 24

Propuesta de Reglamento

Anexo – párrafo 1

Reglamento (CE) n.º 715/2007

Anexo I – cuadro 2 bis – línea 2

Texto de la Comisión

CF pollutant- final ⁽²⁾	1,43	1,5	-	-	-
--	-------------	------------	---	---	---

⁽²⁾ CF pollutant-final es el factor de conformidad utilizado para determinar el cumplimiento de los límites de emisiones Euro 6 teniendo en cuenta las incertidumbres técnicas vinculadas **al uso** de los sistemas portátiles de medición de emisiones (PEMS).

Enmienda

CF pollutant- -final ⁽²⁾	1 + margen (margen = 0,32*)	1 + margen (margen = 0,5*)	-	-	-
---	--	---	---	---	---

*** Deberá revisarse a la baja, al menos una vez al año, sobre la base de las evaluaciones que lleve a cabo regularmente el Centro Común de Investigación.**

⁽²⁾ CF pollutant- final es el factor de conformidad utilizado para determinar el cumplimiento de los límites de emisiones Euro 6 **durante un período transitorio** teniendo en cuenta las incertidumbres técnicas **de medición adicionales** vinculadas **a la introducción** de los sistemas portátiles de medición de emisiones (PEMS), **Su expresión es: 1 + margen de incertidumbre de medición. El 30 de septiembre de 2022, a más tardar, el margen será igual a cero y dejará de aplicarse el factor de conformidad.**