



Consejo de la  
Unión Europea

Bruselas, 10 de octubre de 2018  
(OR. en)

12692/18

---

**Expediente interinstitucional:  
2017/0293(COD)**

---

**CODEC 1577  
CLIMA 172  
ENV 634  
TRANS 423  
MI 677  
IA 292  
PE 119**

## **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 establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos ligeros y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 (versión refundida)  
- Resultado de los trabajos del Parlamento Europeo  
(Estrasburgo, del 1 al 4 de octubre de 2018)

---

## **I. INTRODUCCIÓN**

La ponente, Miriam DALLI (S&D, MT), presentó, en nombre de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria, un informe que incluía 70 enmiendas (enmiendas 1 a 70) a la propuesta de Reglamento.

Además, los grupos PPE y CRE presentaron conjuntamente otras siete enmiendas (enmiendas 71 a 76 y 79). El grupo PPE presentó dos enmiendas (enmiendas 77 y 78) y el grupo S&D tres enmiendas (enmiendas 80 a 82). El grupo EFDD presentó dos enmiendas (enmiendas 83 a 84). El grupo Verts/ALE presentó nueve enmiendas (enmiendas 85 a 93). El grupo ALDE presentó seis enmiendas (enmiendas 94 a 99).

## **II. VOTACIÓN**

En la votación del 3 de octubre de 2018, el Pleno aprobó las enmiendas 1 a 18, 20 a 27, 30 a 63, 65 a 69, 80 a 82, 95 y 96 y 98 y 99 a la propuesta de Reglamento. No se aprobó ninguna otra enmienda. Las enmiendas aprobadas figuran en el anexo.

Al término de la votación, la propuesta se devolvió a la comisión parlamentaria, de conformidad con el artículo 59, apartado 4, párrafo cuarto, 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.

---

## **Normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos \*\*\*I**

**Enmiendas aprobadas por el Parlamento Europeo el 3 de octubre de 2018 sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos ligeros y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 (versión refundida) (COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))<sup>1</sup>**

**(Procedimiento legislativo ordinario – refundición)**

---

<sup>1</sup> 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 (A8-0287/2018)

## Enmienda 1

### Propuesta de Reglamento Considerando 3

#### *Texto de la Comisión*

(3) ***La ambición de la Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones<sup>16</sup> es clara: de aquí a mitad de siglo, las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte deberán ser, como mínimo, un 60 % inferiores a las de 1990 y estar claramente encauzadas hacia un nivel de cero emisiones. Las emisiones de contaminantes atmosféricos procedentes del transporte que perjudican nuestra salud deben reducirse drásticamente sin demora. Después de 2020, se tendrán que seguir reduciendo las emisiones de los motores de combustión tradicionales, y será necesario que los vehículos de emisión cero o de baja emisión se generalicen y ganen una cuota de mercado significativa antes de 2030.***

#### *Enmienda*

(3) ***El transporte es el único sector importante de la Unión en el que las emisiones de gases de efecto invernadero siguen aumentando. A fin de cumplir los compromisos contraídos por la Unión en la 21.ª Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), celebrada en París en 2015, debe acelerarse la descarbonización del conjunto del sector del transporte, y las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de ese sector también tienen que estar claramente encauzadas hacia un nivel de cero emisiones de aquí a mitad de siglo. Las emisiones de contaminantes atmosféricos procedentes del transporte que perjudican seriamente nuestra salud y el medio ambiente también deben reducirse drásticamente sin demora. Después de 2020, se tendrán que seguir reduciendo las emisiones de los motores de combustión tradicionales, y será necesario que los vehículos de emisión cero o de baja emisión se generalicen y ganen una cuota de mercado significativa antes de 2030.***

## Enmienda 2

### Propuesta de Reglamento Considerando 4 bis (nuevo)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

(4 bis) ***La formulación de estrategias de investigación, suministro, procesamiento y producción para el desarrollo de la construcción de componentes ligeros es crucial para avanzar hacia una transición con bajas***

*emisiones de carbono en el sector de la automoción. Cada vez hay más investigaciones sobre materias primas de fibras naturales y sus compuestos que otorgan un papel nuevo y más amplio a la bioeconomía y los productos renovables, reciclables y sostenibles que puede producir. Esas evoluciones deben entenderse dentro de las limitaciones relativas a los recursos naturales, la disponibilidad de la tierra y, por lo tanto, la necesidad de ofrecer soluciones sostenibles hasta el final de la vida útil.*

### Enmienda 3

#### Propuesta de Reglamento Considerando 4 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(4 ter) Una transición socialmente aceptable y justa hacia la movilidad sin emisiones de aquí a mediados del siglo requiere cambios en toda la cadena de valor del automóvil, teniendo en cuenta los posibles efectos adversos sobre los ciudadanos y las regiones de todos los Estados miembros. Es importante prever los efectos sociales de la transición y ser proactivos al abordar las implicaciones en el empleo. Por consiguiente, es de suma importancia que las medidas actuales también vayan acompañadas de programas específicos a escala de la Unión, nacional y regional para el reciclaje profesional, la mejora de las cualificaciones y la redistribución de los trabajadores, así como de iniciativas en materia de educación y búsqueda de empleo en las comunidades y regiones afectadas negativamente, en estrecha colaboración con los interlocutores sociales y las autoridades competentes.*

## Enmienda 4

### Propuesta de Reglamento Considerando 4 quater (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(4 quater) Una transición con éxito hacia una movilidad sin emisiones exige un marco político común para los vehículos, las infraestructuras, las redes eléctricas, la producción, el suministro y el reciclado sostenibles de baterías, de forma que los incentivos económicos y de empleo actúen juntos a los niveles de la Unión, nacional, regional y local y estén apoyados por instrumentos de financiación de la Unión más potentes.***

## Enmienda 5

### Propuesta de Reglamento Considerando 6

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(6) Las Conclusiones del Consejo Europeo de octubre de 2014 aprobaron una reducción del 30 % de las emisiones de gases de efecto invernadero de aquí a 2030 en comparación con 2005 para los sectores que no forman parte del sistema de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea. El transporte por carretera aporta una contribución importante a las emisiones de estos sectores y sus emisiones siguen muy por encima de los niveles de 1990. Si las emisiones del sector del transporte por carretera continúan creciendo, neutralizarán las reducciones conseguidas en otros sectores para luchar contra el cambio climático.***

***(6) Las emisiones del sector del transporte por carretera siguen muy por encima de los niveles de 1990, por lo que neutraliza las reducciones conseguidas en otros sectores para luchar contra el cambio climático.***

## Enmienda 6

### Propuesta de Reglamento Considerando 9

#### *Texto de la Comisión*

(9) Una evaluación de los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 realizada en 2015 concluyó que habían sido pertinentes y ampliamente coherentes y que habían generado importantes reducciones de emisiones, mostrándose al mismo tiempo más rentables de lo inicialmente previsto. También habían generado un considerable valor añadido de la UE que no hubiera podido lograrse en las mismas proporciones a través de medidas nacionales.

#### *Enmienda*

(9) Una evaluación de los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 realizada en 2015 concluyó que habían sido pertinentes y ampliamente coherentes y que habían generado importantes reducciones de emisiones, mostrándose al mismo tiempo más rentables de lo inicialmente previsto. También habían generado un considerable valor añadido de la UE que no hubiera podido lograrse en las mismas proporciones a través de medidas nacionales. ***No obstante, en dicha evaluación también se llegó a la conclusión de que las reducciones reales de las emisiones de CO<sub>2</sub> son considerablemente inferiores a las sugeridas por los resultados del ensayo de homologación de tipo y de que la «disparidad de las emisiones» entre el ensayo de homologación y el comportamiento real ha mermado considerablemente la eficacia de las normas de comportamiento del CO<sub>2</sub> y la confianza de los consumidores en el posible ahorro de combustible de los vehículos nuevos.***

## Enmienda 7

### Propuesta de Reglamento Considerando 10 bis (nuevo)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

***(10 bis) Para asegurar la eficacia del presente Reglamento, las reducciones de las emisiones de CO<sub>2</sub> deben lograrse en las condiciones de funcionamiento y***

*utilización normales del vehículo. Por tanto, conviene incluir en el presente Reglamento una prohibición estricta de los dispositivos de desactivación y proporcionar a las autoridades los medios para velar por el respeto de dicha prohibición.*

## Enmienda 8

### Propuesta de Reglamento Considerando 12

#### *Texto de la Comisión*

(12) ***Es importante que*** el establecimiento de requisitos de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>  ***siga*** proporcionando seguridad de planificación y previsibilidad en toda la Unión a los fabricantes de automóviles para todo su parque de vehículos y vehículos comerciales ligeros nuevos en la Unión .

#### *Enmienda*

(12) El establecimiento de requisitos de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>  ***sigue*** proporcionando seguridad de planificación y previsibilidad en toda la Unión a los fabricantes de automóviles para todo su parque de vehículos y vehículos comerciales ligeros nuevos en la Unión .

## Enmienda 9

### Propuesta de Reglamento Considerando 12 bis (nuevo)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

***(12 bis) La evaluación llevada a cabo por la Comisión de la Directiva 1999/94/CE del Parlamento y del Consejo<sup>1 bis</sup> en 2016 hizo referencia a la necesidad de una mayor clarificación y simplificación de la legislación, lo que podría reforzar su relevancia, eficacia, eficiencia y coherencia. La Recomendación (UE) 2017/948<sup>1 ter</sup> de la***

*Comisión tiene como fin fomentar una aplicación armonizada de la Directiva 1999/94/CE. No obstante, una mejor definición y armonización de los requisitos de la Unión en materia de etiquetado de turismos que ponga a disposición de los consumidores información comparable, fiable y de uso sencillo sobre los beneficios de los vehículos de bajas emisiones, incluida información sobre los contaminantes atmosféricos y los gastos de funcionamiento, además de las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible, podría contribuir al uso de automóviles más eficientes desde el punto de vista del consumo de combustible y respetuosos del medio ambiente en la Unión. Por ello, la Comisión debe revisar la Directiva 1999/94/CE, a más tardar el 31 de diciembre de 2019, y presentar una propuesta legislativa pertinente. Además, al igual que los turismos, el sector de los vehículos comerciales ligeros también podría beneficiarse de la introducción de una etiqueta de este tipo en la que se indique el consumo de combustible y las emisiones de CO<sub>2</sub>. Por lo tanto, la Comisión también debe analizar esas opciones para este sector y, en su caso, presentar las propuestas legislativas pertinentes.*

---

*<sup>1 bis</sup> Directiva 1999/94/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 1999, relativa a la información sobre el consumo de combustible y sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> facilitada al consumidor al comercializar turismos nuevos (DO L 12 de 18.1.2000, p. 16).*

*<sup>1 ter</sup> Recomendación (UE) 2017/948 de la Comisión, de 31 de mayo de 2017, relativa al uso de los valores de consumo de combustible y de emisiones de CO<sub>2</sub> homologados y medidos de conformidad con el procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial cuando se facilite información a*

*los consumidores con arreglo a la Directiva 1999/94/CE del Parlamento y del Consejo (DO L 142 de 2.6.2017, p. 100).*

## Enmienda 10

### Propuesta de Reglamento Considerando 13

#### *Texto de la Comisión*

(13) Los niveles de reducción para los parques a escala de la Unión de turismos y de vehículos comerciales ligeros nuevos deben, **por lo tanto**, fijarse para 2025 y para 2030, teniendo en cuenta el período de renovación del parque automovilístico y la necesidad de que el sector del transporte por carretera contribuya a los objetivos climáticos y energéticos para 2030. Este enfoque gradual también ofrece una señal clara y temprana a la industria del automóvil para no retrasar la introducción en el mercado de tecnologías eficientes desde el punto de vista energético y de vehículos de emisión cero y de baja emisión.

#### *Enmienda*

(13) Los niveles de reducción para los parques a escala de la Unión de turismos y de vehículos comerciales ligeros nuevos deben fijarse para 2025 y para 2030, teniendo en cuenta el período de renovación del parque automovilístico y la necesidad de que el sector del transporte por carretera contribuya a los objetivos climáticos y energéticos **de la Unión** para 2030 **y los años posteriores**. Este enfoque gradual también ofrece una señal clara y temprana a la industria del automóvil para no retrasar la introducción en el mercado de tecnologías eficientes desde el punto de vista energético y de vehículos de emisión cero y de baja emisión. **Además, para mantener el ritmo de reducción de emisiones más allá de 2030, debe aplicarse, al menos, la misma trayectoria de reducción de emisiones a partir del 1 de enero de 2031, lo que permitirá la descarbonización continua del sector, de conformidad con los compromisos contraídos en virtud del Acuerdo de París.**

## Enmienda 11

### Propuesta de Reglamento Considerando 14

#### *Texto de la Comisión*

(14) Aunque la Unión se encuentra entre

#### *Enmienda*

(14) Aunque la Unión se encuentra entre

los principales productores mundiales de vehículos de motor y demuestra el liderazgo tecnológico en este sector, la competencia está aumentando y el sector automovilístico mundial está cambiando rápidamente a través de nuevas innovaciones en sistemas de propulsión eléctricos, y movilidad cooperativa, conectada y automatizada. A fin de mantener su competitividad a escala mundial y su acceso a los mercados, la Unión necesita un marco regulador, incluido un **incentivo** particular en el ámbito de los vehículos de emisión cero o de baja emisión, que cree un gran mercado interior y apoye el desarrollo tecnológico y la innovación.

los principales productores mundiales de vehículos de motor y demuestra el liderazgo tecnológico en este sector, la competencia está aumentando y el sector automovilístico mundial está cambiando rápidamente a través de nuevas innovaciones en sistemas de propulsión eléctricos, y movilidad cooperativa, conectada y automatizada. **Si la industria de la Unión tarda en realizar la necesaria transición energética del sector del transporte, corre el riesgo de perder su posición de liderazgo.** A fin de mantener su competitividad a escala mundial y su acceso a los mercados, la Unión necesita un marco regulador, incluido un **mecanismo estratégico** particular en el ámbito de los vehículos de emisión cero o de baja emisión, que cree un gran mercado interior y apoye el desarrollo tecnológico y la innovación.

## Enmienda 12

### Propuesta de Reglamento Considerando 14 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(14 bis) Sin innovación tecnológica y progreso técnico, no se podrá alcanzar el objetivo a largo plazo de una movilidad totalmente descarbonizada dentro de la Unión. En este sentido, y ante la creciente competencia tecnológica internacional, es indispensable que la Unión y los Estados miembros prosigan sus esfuerzos por estudiar y desarrollar iniciativas que refuercen las posibles sinergias del sector, como la reciente Alianza Europea de las Baterías, y apoyen la inversión pública y privada en investigación e innovación automovilística en la Unión, a fin de mantener el liderazgo tecnológico de la Unión en este sector y garantizar la sostenibilidad a largo plazo de su base industrial, velando por que sea eficiente y competitiva en el mercado mundial.**

## Enmienda 13

### Propuesta de Reglamento Considerando 15

#### *Texto de la Comisión*

(15) Para facilitar una transición fluida hacia una movilidad sin emisiones debe introducirse un mecanismo **de incentivos específicos**. Este mecanismo de créditos debe diseñarse con el fin de fomentar el despliegue en el mercado de la Unión de vehículos de emisión cero y de baja emisión.

#### *Enmienda*

(15) Para facilitar **y acelerar** una transición fluida hacia una movilidad sin emisiones debe introducirse un mecanismo **estratégico específico**. Este mecanismo de créditos **y débitos** debe diseñarse con el fin de fomentar el despliegue en el mercado de la Unión de vehículos de emisión cero y de baja emisión **y garantizar la seguridad de las inversiones para el despliegue oportuno y adecuado de la infraestructura de recarga necesaria**.

## Enmienda 14

### Propuesta de Reglamento Considerando 16

#### *Texto de la Comisión*

(16) Establecer un índice de referencia para la cuota de vehículos de emisión cero y de baja emisión en el parque de vehículos de la UE junto con un mecanismo bien concebido para ajustar el objetivo específico de CO<sub>2</sub> de un fabricante en función del porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión en su propio parque debe ofrecer una señal sólida y creíble para el desarrollo **y** despliegue de dichos vehículos, permitiendo al mismo tiempo la mejora de la eficiencia de los motores de combustión interna convencionales.

#### *Enmienda*

(16) Establecer un índice de referencia **sólido** para la cuota de vehículos de emisión cero y de baja emisión en el parque de vehículos de la UE junto con un mecanismo bien concebido para ajustar el objetivo específico de CO<sub>2</sub> de un fabricante en función del porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión en su propio parque debe ofrecer una señal sólida y creíble para el desarrollo, **el** despliegue **y la comercialización** de dichos vehículos, permitiendo al mismo tiempo la mejora de la eficiencia de los motores de combustión interna convencionales.

## Enmienda 15

### Propuesta de Reglamento Considerando 17

#### *Texto de la Comisión*

(17) Al determinar los **créditos** para los vehículos de emisión cero y de baja emisión, conviene tener en cuenta la diferencia entre las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos. El mecanismo de ajuste debe garantizar que un fabricante que supere el índice de referencia se beneficie de un objetivo específico de CO<sub>2</sub> más elevado. Con objeto de garantizar un enfoque equilibrado, deben fijarse límites para el nivel de ajuste posible dentro de dicho mecanismo. Este ofrecerá incentivos, favoreciendo el despliegue oportuno de infraestructuras de recarga y repostaje y generando grandes ventajas para los consumidores, la competitividad y el medio ambiente.

#### *Enmienda*

(17) Al determinar los **índices de referencia** para **la cuota de** vehículos de emisión cero y de baja emisión, conviene tener en cuenta la diferencia entre las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos. El mecanismo de ajuste debe garantizar que un fabricante que supere el índice de referencia se beneficie de un objetivo específico de CO<sub>2</sub> más elevado, **mientras que el fabricante que no alcance el índice de referencia debe cumplir un objetivo más estricto en materia de CO<sub>2</sub>**. Con objeto de garantizar un enfoque equilibrado, deben fijarse límites para el nivel de ajuste posible dentro de dicho mecanismo. Este ofrecerá incentivos, favoreciendo el despliegue oportuno de infraestructuras de recarga y repostaje y generando grandes ventajas para los consumidores, la competitividad y el medio ambiente.

## Enmienda 16

### Propuesta de Reglamento Considerando 17 bis (nuevo)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

**(17 bis) Deben realizarse suficientes inversiones de forma oportuna, tanto en la producción y el despliegue de vehículos de emisión cero y de baja emisión como en la infraestructura de apoyo global necesaria, incluidos la producción, el suministro y el reciclado sostenibles de baterías. Es necesario que funcionen juntos eficazmente los distintos**

*instrumentos de ayuda a nivel de la Unión y nacional para movilizar y fomentar grandes inversiones públicas y privadas. Deben ponerse en marcha rápidamente infraestructuras de recarga y repostado con el fin de ganarse la confianza de los consumidores y ofrecer seguridad empresarial a los fabricantes de vehículos. Por consiguiente, se debe apoyar la fabricación de baterías y células de baterías en la Unión, si es posible, en las proximidades de las plantas de fabricación de los vehículos.*

## Enmienda 17

### Propuesta de Reglamento Considerando 23

#### *Texto de la Comisión*

(23) Sin embargo, debe garantizarse un equilibrio entre los incentivos concedidos a las ecoinnovaciones y a aquellas tecnologías cuyo efecto en la reducción de emisiones ha sido demostrado por un procedimiento oficial de ensayo. Consecuentemente, procede mantener un límite en las reducciones por ecoinnovación que un fabricante puede tener en cuenta a efectos de cumplimiento del objetivo. La Comisión debe tener la posibilidad de revisar el nivel del límite, sobre todo para tener en cuenta los efectos del cambio en el procedimiento oficial de ensayo. También conviene aclarar cómo deben calcularse las reducciones a efectos de cumplimiento del objetivo.

#### *Enmienda*

(23) Sin embargo, debe garantizarse un equilibrio entre los incentivos concedidos a las ecoinnovaciones y a aquellas tecnologías cuyo efecto en la reducción de emisiones ha sido demostrado por un procedimiento oficial de ensayo. Consecuentemente, procede mantener un límite en las reducciones por ecoinnovación que un fabricante puede tener en cuenta a efectos de cumplimiento del objetivo. La Comisión debe tener la posibilidad de revisar el nivel del límite **y ajustarlo a la baja**, sobre todo para tener en cuenta los efectos del cambio en el procedimiento oficial de ensayo. También conviene aclarar cómo deben calcularse las reducciones a efectos de cumplimiento del objetivo.

## Enmienda 18

### Propuesta de Reglamento Considerando 25 bis (nuevo)

**(25 bis) En los casos en que la inclusión de una batería eléctrica en los vehículos comerciales ligeros más pesados de categoría N1, clase III pudiese incrementar el peso del vehículo hasta el punto de hacer que fuera reclasificado como de categoría N2, debe abordarse este problema técnico.**

## Enmienda 20

### Propuesta de Reglamento Considerando 37

(37) En la Unión, las emisiones específicas de CO<sub>2</sub> de los turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos se miden sobre una base armonizada, de conformidad con la metodología establecida en el Reglamento (CE) n.º 715/2007. Para minimizar la carga administrativa del presente Reglamento, su cumplimiento debe medirse en relación con los datos sobre matriculaciones de vehículos y vehículos comerciales ligeros nuevos en la Unión, recabados por los Estados miembros y transmitidos a la Comisión. A fin de garantizar la coherencia de los datos utilizados para evaluar el cumplimiento, deben armonizarse **en lo posible** las normas de recogida y notificación de tales datos. Por lo tanto, debe indicarse claramente la responsabilidad de las autoridades competentes para facilitar datos correctos y completos así como la necesidad de una cooperación eficaz entre dichas autoridades y la Comisión para abordar cuestiones sobre la calidad de los datos.

(37) En la Unión, las emisiones específicas de CO<sub>2</sub> de los turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos se miden sobre una base armonizada, de conformidad con la metodología establecida en el Reglamento (CE) n.º 715/2007. Para minimizar la carga administrativa del presente Reglamento, su cumplimiento debe medirse en relación con los datos sobre matriculaciones de vehículos y vehículos comerciales ligeros nuevos en la Unión, recabados por los Estados miembros y transmitidos a la Comisión. A fin de garantizar la coherencia de los datos utilizados para evaluar el cumplimiento, deben armonizarse las normas de recogida y notificación de tales datos. Por lo tanto, debe indicarse claramente la responsabilidad de las autoridades competentes para facilitar datos correctos y completos así como la necesidad de una cooperación eficaz entre dichas autoridades y la Comisión para abordar cuestiones sobre la calidad de los datos.

## Enmienda 21

### Propuesta de Reglamento Considerando 38

#### *Texto de la Comisión*

(38) El cumplimiento de los objetivos previstos en el presente Reglamento por parte de los fabricantes debe evaluarse a escala de la Unión. Los fabricantes cuyas emisiones medias específicas de CO<sub>2</sub> superen las autorizadas por el presente Reglamento deben pagar una prima por exceso de emisiones respecto a cada año natural. El importe de la prima por exceso de emisiones debe considerarse como un ingreso para el presupuesto general de la Unión.

#### *Enmienda*

(38) El cumplimiento de los objetivos previstos en el presente Reglamento por parte de los fabricantes debe evaluarse a escala de la Unión. Los fabricantes cuyas emisiones medias específicas de CO<sub>2</sub> superen las autorizadas por el presente Reglamento deben pagar una prima por exceso de emisiones respecto a cada año natural. El importe de la prima por exceso de emisiones debe considerarse como un ingreso para el presupuesto general de la Unión ***y debe utilizarse para contribuir a una transición justa hacia una movilidad sin emisiones. Ese importe debe utilizarse también para completar programas específicos para el reciclaje profesional, la mejora de las cualificaciones y la educación de los trabajadores afectados por cambios estructurales en el sector del automóvil, así como para iniciativas de redistribución de mano de obra y de búsqueda de empleo, en estrecho diálogo con los interlocutores sociales, las comunidades y las autoridades competentes en las regiones afectadas por la transición entre puestos de trabajo.***

## Enmienda 22

### Propuesta de Reglamento Considerando 41

#### *Texto de la Comisión*

(41) La eficacia de los objetivos establecidos en el presente Reglamento

#### *Enmienda*

(41) La eficacia de los objetivos establecidos en el presente Reglamento

para reducir realmente las emisiones de CO<sub>2</sub> depende en gran medida de la representatividad del procedimiento oficial de ensayo. De conformidad con el dictamen del Mecanismo de asesoramiento científico<sup>23</sup> y la recomendación del Parlamento Europeo, a raíz de su investigación sobre la medición de las emisiones en el sector del automóvil<sup>24</sup>, debe instaurarse un mecanismo para valorar la representatividad en condiciones reales de conducción de los valores de las emisiones de CO<sub>2</sub> y del consumo de energía de los vehículos determinados de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/1151. La Comisión debe disponer de competencias para garantizar la disponibilidad pública de *dichos* datos y, *en caso necesario*, desarrollar los procedimientos *necesarios* para *identificar y recopilar los* datos necesarios para efectuar tales valoraciones.

para reducir realmente las emisiones de CO<sub>2</sub> depende en gran medida de la representatividad del procedimiento oficial de ensayo. De conformidad con el dictamen del Mecanismo de asesoramiento científico<sup>23</sup> y la recomendación del Parlamento Europeo, a raíz de su investigación sobre la medición de las emisiones en el sector del automóvil<sup>24</sup>, debe instaurarse un mecanismo para valorar la representatividad en condiciones reales de conducción de los valores de las emisiones de CO<sub>2</sub> y del consumo de energía de los vehículos determinados de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/1151. ***La manera más segura de garantizar la representatividad de los valores de homologación de tipo en condiciones reales es introducir un procedimiento de ensayo para las emisiones de CO<sub>2</sub> en condiciones reales. La Comisión desarrollará, por lo tanto, por medio de actos delegados y considerando la idoneidad de utilizar PEMS, un procedimiento de ensayo para las emisiones de CO<sub>2</sub> en condiciones reales, y lo aplicará a más tardar dos años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento. Sin embargo, hasta que pueda aplicarse esa prueba, debe garantizarse el cumplimiento del presente Reglamento utilizando los datos de los contadores de consumo de combustible comunicados por los fabricantes en combinación con un límite fijado para cada fabricante en 2021 en forma de diferencia porcentual que no debe superarse.*** La Comisión debe disponer de competencias para garantizar la disponibilidad pública de *los datos de consumo de combustible y para* desarrollar los procedimientos *precisos* para *comunicar dichos* datos necesarios para efectuar tales valoraciones. ***En caso de incumplimiento por los fabricantes de los requisitos de emisiones de CO<sub>2</sub> en condiciones reales con arreglo al presente Reglamento, la Comisión debe tomar las medidas adecuadas.***

---

<sup>23</sup> Grupo de Alto Nivel de Consejeros Científicos, Dictamen científico 1/2016 «Reducir la diferencia entre las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos ligeros en condiciones reales y en los ensayos de laboratorio».

<sup>24</sup> Recomendación del Parlamento Europeo, de 4 de abril de 2017, al Consejo y a la Comisión, a raíz de la investigación sobre la medición de las emisiones en el sector del automóvil [2016/2908 (RSP)].

---

<sup>23</sup> Grupo de Alto Nivel de Consejeros Científicos, Dictamen científico 1/2016 «Reducir la diferencia entre las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos ligeros en condiciones reales y en los ensayos de laboratorio».

<sup>24</sup> Recomendación del Parlamento Europeo, de 4 de abril de 2017, al Consejo y a la Comisión, a raíz de la investigación sobre la medición de las emisiones en el sector del automóvil [2016/2908 (RSP)].

## Enmienda 23

### Propuesta de Reglamento Considerando 41 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(41 bis) Actualmente no existe un método armonizado para evaluar las emisiones en el ciclo de vida de los vehículos comerciales ligeros. Conviene que la Comisión aporte un análisis de ese tipo antes de que finalice 2026 para presentar una imagen global de las emisiones de dióxido de carbono procedentes del sector de los vehículos comerciales ligeros. Para ello, la Comisión debe desarrollar, mediante actos delegados, una metodología común de la Unión para armonizar, a partir de 2025, la notificación por los fabricantes de los datos relativos a las emisiones de CO<sub>2</sub> en el ciclo de vida de todos los tipos de combustibles y sistemas de propulsión de vehículos que comercialicen. Dicha metodología también debe estar en consonancia con las normas ISO pertinentes y tener en cuenta el potencial de calentamiento global (PCG) de las emisiones «de pozo a rueda», «de depósito a rueda», de producción y de final del ciclo de vida. El análisis realizado por la Comisión debe basarse en los datos***

*facilitados por los fabricantes, así como en cualquier otro dato pertinente.*

## Enmienda 80

### Propuesta de Reglamento Considerando 42

#### *Texto de la Comisión*

(42) *En 2024 está previsto revisar los avances obtenidos en el marco del [Reglamento de reparto del esfuerzo y Directiva sobre el régimen de comercio de derechos de emisión].* Procede, *por lo tanto*, valorar la eficacia del presente Reglamento *en ese mismo año* con el fin de permitir una valoración coordinada y coherente de *las medidas aplicadas en virtud de todos estos instrumentos.*

#### *Enmienda*

(42) Procede valorar la eficacia del presente Reglamento *en 2023* con el fin de permitir una valoración *oportuna, transparente*, coordinada y coherente de *su aplicación y de los progresos realizados para alcanzar los objetivos fijados en el plazo establecido, también en relación con los progresos realizados en virtud del Reglamento de reparto del esfuerzo y de la Directiva sobre el régimen de comercio de derechos de emisión.*

## Enmienda 24

### Propuesta de Reglamento Considerando 46

#### *Texto de la Comisión*

(46) Para modificar o complementar elementos no esenciales de las disposiciones del presente Reglamento deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a fin de modificar los anexos II y III por lo que respecta a los requisitos en materia de datos y parámetros de los datos, complementando las normas relativas a la

#### *Enmienda*

(46) Para modificar o complementar elementos no esenciales de las disposiciones del presente Reglamento deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a fin de modificar los anexos II y III por lo que respecta a los requisitos en materia de datos y parámetros de los datos, *estableciendo los requisitos para*

interpretación de los criterios para poder acogerse a una excepción de los objetivos específicos de misión, al contenido de las solicitudes de excepción y al contenido y evaluación de los programas de reducción de emisiones específicas de CO<sub>2</sub>, ajustando la cifra de M0 y TM0 a que se refiere el artículo 13, el límite de 7 g CO<sub>2</sub>/km contemplado en el artículo 11, y el ajuste de las formulas del anexo I contemplado en el artículo 14, apartado 3. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular a nivel de 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 todos los documentos 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.

***garantizar que se respeta la prohibición de emplear dispositivos de desactivación y el contenido exigido del paquete de documentación ampliado a que se refiere el artículo 4, apartado 3, letra c), elaborando las normas y procedimientos relativos a la notificación de las emisiones en el ciclo de vida a que se refiere el artículo 7, apartado 8 bis,*** complementando las normas relativas a la interpretación de los criterios para poder acogerse a una excepción de los objetivos específicos de misión, al contenido de las solicitudes de excepción y al contenido y evaluación de los programas de reducción de emisiones específicas de CO<sub>2</sub>, ajustando la cifra de M0 y TM0 a que se refiere el artículo 13, el límite de 7 g CO<sub>2</sub>/km contemplado en el artículo 11, ***y desarrollando un ensayo para las emisiones de CO<sub>2</sub> en condiciones reales a que se refiere el artículo 12, apartado 1 bis*** y el ajuste de las formulas del anexo I contemplado en el artículo 14, apartado 3. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular a nivel de 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 todos los documentos 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.

## **Enmienda 25**

### **Propuesta de Reglamento**

## Artículo 1 – apartado 1

### *Texto de la Comisión*

1. El presente Reglamento establece requisitos de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos con objeto de **garantizar** el funcionamiento correcto del mercado interior .

### *Enmienda*

1. El presente Reglamento establece requisitos de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos con objeto de **alcanzar y cumplir los objetivos y compromisos internacionales de la Unión en relación con el clima de un modo que sea compatible con** el funcionamiento correcto del mercado interior.

## Enmienda 26

### Propuesta de Reglamento Artículo 1 – apartado 4

### *Texto de la Comisión*

4. A partir del 1 de enero de 2025, se aplicarán los siguientes objetivos a escala del parque de la UE:

a) para las emisiones medias del parque de turismos nuevos, un objetivo a escala del parque de la UE igual a una reducción del **15** % de la media de los objetivos de emisiones específicas en 2021 determinados de conformidad con el anexo I, parte A, punto 6.1.1;

b) para las emisiones medias del parque de vehículos comerciales ligeros nuevos, un objetivo a escala del parque de la UE igual a una reducción del **15** % de la media de los objetivos de emisiones específicas en 2021 determinados de conformidad con el anexo I, parte B, punto 6.1.1.

### *Enmienda*

4. A partir del 1 de enero de 2025, se aplicarán los siguientes objetivos a escala del parque de la UE:

a) para las emisiones medias del parque de turismos nuevos, un objetivo a escala del parque de la UE igual a una reducción del **20** % de la media de los objetivos de emisiones específicas en 2021 determinados de conformidad con el anexo I, parte A, punto 6.1.1;

b) para las emisiones medias del parque de vehículos comerciales ligeros nuevos, un objetivo a escala del parque de la UE igual a una reducción del **20** % de la media de los objetivos de emisiones específicas en 2021 determinados de conformidad con el anexo I, parte B, punto 6.1.1.

## Enmienda 27

### Propuesta de Reglamento

## Artículo 1 – apartado 4 – párrafo 1 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***A partir del 1 de enero de 2025, se aplicará a la cuota de vehículos de emisión cero y de baja emisión un índice de referencia igual a una cuota de mercado del 20 % de las ventas de turismos nuevos y vehículos industriales ligeros nuevos en 2025 que se determinará de conformidad con el anexo I, parte A, punto 6.3 y el anexo I, parte B, punto 6.3, respectivamente.***

## Enmiendas 81 y 95

### Propuesta de Reglamento Artículo 1 – apartado 5

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

5. A partir del 1 de enero de 2030, se aplicarán los siguientes objetivos:
- a) para las emisiones medias del parque de turismos nuevos, un objetivo a escala del parque de la UE igual a una reducción del **30%** de la media de los objetivos de emisiones específicas en 2021 determinados de conformidad con el anexo I, parte A, punto 6.1.2;
  - b) para las emisiones medias del parque de vehículos comerciales ligeros nuevos, un objetivo a escala del parque de la UE igual a una reducción del **30 %** de la media de los objetivos de emisiones específicas en 2021 determinados de conformidad con el anexo I, parte B, punto 6.1.2.

5. A partir del 1 de enero de 2030, se aplicarán los siguientes objetivos:
- a) para las emisiones medias del parque de turismos nuevos, un objetivo a escala del parque de la UE igual a una reducción del **40 %** de la media de los objetivos de emisiones específicas en 2021 determinados de conformidad con el anexo I, parte A, punto 6.1.2;
  - b) para las emisiones medias del parque de vehículos comerciales ligeros nuevos, un objetivo a escala del parque de la UE igual a una reducción del **40 %** de la media de los objetivos de emisiones específicas en 2021 determinados de conformidad con el anexo I, parte B, punto 6.1.2.

## Enmienda 96

### Propuesta de Reglamento Artículo 1 – apartado 5 – párrafo 1 bis (nuevo)

*A partir del 1 de enero de 2030, se aplicará a la cuota de vehículos de emisión cero y de baja emisión un índice de referencia igual a una cuota de mercado del 35 % de las ventas de turismos nuevos y vehículos comerciales ligeros nuevos en 2030 que se determinará de conformidad con el anexo I, parte A, punto 6.3 y el anexo I, parte B, punto 6.3, respectivamente.*

### Enmienda 30

#### Propuesta de Reglamento Artículo 2 – apartado 1 – letra b

b) categoría N<sub>1</sub>, según se define en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE, con una masa de referencia igual o inferior a 2 610 kg, y categoría N<sub>1</sub> a los que se haga extensiva la homologación de tipo de acuerdo con el artículo 2, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 («vehículos comerciales ligeros») que se matriculen por primera vez en la Unión y que no hayan sido matriculados anteriormente fuera de la Unión («vehículos comerciales ligeros nuevos»).

b) categoría N<sub>1</sub>, según se define en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE, con una masa de referencia igual o inferior a 2 610 kg, y categoría N<sub>1</sub> a los que se haga extensiva la homologación de tipo de acuerdo con el artículo 2, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 («vehículos comerciales ligeros») que se matriculen por primera vez en la Unión y que no hayan sido matriculados anteriormente fuera de la Unión («vehículos comerciales ligeros nuevos»). ***De conformidad con los objetivos contemplados en el presente Reglamento, la Comisión estará facultada para actualizar, en caso necesario, el límite de masa de referencia (2 610 kg) de los vehículos comerciales ligeros que utilicen combustibles alternativos que requieran un peso adicional debido a sus sistemas de propulsión y almacenamiento de energía (baterías) más pesados que los utilizados por los vehículos convencionales.***

## Enmienda 31

### Propuesta de Reglamento Artículo 2 – apartado 4 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***4 bis. El presente Reglamento se aplicará a los vehículos con combustibles alternativos con una masa máxima autorizada superior a 3 500 kg, pero que no supere los 4 250 kg, siempre que la masa por encima de 3 500 kg se deba únicamente a la masa adicional del sistema de propulsión en comparación con el sistema de propulsión de un vehículo de las mismas dimensiones que esté equipado con un motor de combustión interna convencional con encendido por chispa y encendido por compresión.***

## Enmienda 32

### Propuesta de Reglamento Artículo 3 – apartado 1 – letra n bis (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***n bis) «dispositivo de desactivación»: todo elemento de diseño que detecta la temperatura, la velocidad del vehículo, las revoluciones por minuto del motor, la marcha introducida, la depresión de admisión y cualquier otro parámetro con el fin de activar, modular, aplazar o desactivar el funcionamiento de cualquier sistema o pieza de un sistema que incremente las emisiones de CO<sub>2</sub> en condiciones que puede esperarse razonablemente que se produzcan durante el funcionamiento y la utilización normales del vehículo.***

## Enmienda 33

### Propuesta de Reglamento Artículo 4 – apartado 3 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***3 bis. El fabricante equipará los vehículos de forma que los sistemas y componentes que puedan afectar a las emisiones se diseñen, construyan y monten de forma que los turismos o los vehículos comerciales ligeros del fabricante puedan cumplir, en condiciones normales de uso, los objetivos de emisiones específicas y otros requisitos con arreglo al presente Reglamento y sus medidas de ejecución.***

## Enmienda 34

### Propuesta de Reglamento Artículo 4 – apartado 3 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***3 ter. Estará prohibido el uso de dispositivos de desactivación. La prohibición no se aplicará cuando:***

- a) la necesidad del dispositivo se justifique para proteger el motor contra averías o accidentes y en aras del manejo seguro del vehículo;***
- b) el dispositivo no funcione más allá de las exigencias de arranque del motor; o***
- c) las condiciones apropiadas se incluyan en los procedimientos de ensayo contemplados en el artículo 1.***

## Enmienda 35

### Propuesta de Reglamento Artículo 4 – apartado 3 quater (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**3 quater.** *Para que las autoridades de homologación puedan evaluar el cumplimiento de lo dispuesto en los apartados 3 bis y 3 ter del presente artículo, el fabricante facilitará un paquete de documentación ampliado. Se faculta a la Comisión para que adopte un acto delegado de conformidad con el artículo 16 que complemente el presente Reglamento con requisitos para que se respete la prohibición de utilizar dispositivos de desactivación y el contenido exigido del paquete de documentación ampliado.*

## Enmienda 36

### Propuesta de Reglamento Artículo 7 – apartado 1

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

1. Respecto a cada año natural, los Estados miembros registrarán la información relativa a cada nuevo turismo y a cada nuevo vehículo comercial ligero matriculado en su territorio de conformidad con las partes A de los anexos II y III. Dicha información se pondrá a disposición de los fabricantes y de sus importadores o representantes designados en cada uno de los Estados miembros. Los Estados miembros **harán todos los esfuerzos posibles para garantizar** que los organismos responsables de informar **operan** de forma transparente. Todos los Estados miembros se asegurarán de que las emisiones específicas de CO<sub>2</sub> de los

1. Respecto a cada año natural, los Estados miembros registrarán la información relativa a cada nuevo turismo y a cada nuevo vehículo comercial ligero matriculado en su territorio de conformidad con las partes A de los anexos II y III. Dicha información se pondrá a disposición de los fabricantes y de sus importadores o representantes designados en cada uno de los Estados miembros. Los Estados miembros **garantizarán** que los organismos responsables de informar **operen** de forma transparente. Todos los Estados miembros se asegurarán de que las emisiones específicas de CO<sub>2</sub> de los turismos que no estén homologados de

turismos que no estén homologados de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 715/2007 sean medidas y registradas en el certificado de conformidad.

conformidad con el Reglamento (CE) n.º 715/2007 sean medidas y registradas en el certificado de conformidad.

### Enmienda 37

#### Propuesta de Reglamento Artículo 7 – apartado 4 – párrafo 3

##### *Texto de la Comisión*

El registro estará a disposición del público.

##### *Enmienda*

El registro estará a disposición del público, ***también en formato digital.***

### Enmienda 38

#### Propuesta de Reglamento Artículo 7 – apartado 5 – párrafo 1

##### *Texto de la Comisión*

Los fabricantes ***podrán notificar*** a la Comisión, en un plazo de tres meses a partir de la notificación del cálculo provisional previsto en el apartado 4, cualquier error observado en los datos, especificando el Estado miembro respecto al que considera que se ha producido el error.

##### *Enmienda*

Los fabricantes ***notificarán*** a la Comisión, en un plazo de tres meses a partir de la notificación del cálculo provisional previsto en el apartado 4, cualquier error observado en los datos, especificando el Estado miembro respecto al que considera que se ha producido el error.

### Enmienda 39

#### Propuesta de Reglamento Artículo 7 – apartado 8 – párrafo 3

##### *Texto de la Comisión*

La Comisión ***podrá adoptar*** normas

##### *Enmienda*

La Comisión ***adoptará*** normas detalladas

detalladas relativas a los procedimientos para la notificación de tales desviaciones y para que se tengan en cuenta en el cálculo de las emisiones medias específicas. Estos procedimientos se adoptarán mediante actos de ejecución con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 15, apartado 2.

relativas a los procedimientos para la notificación de tales desviaciones y para que se tengan en cuenta en el cálculo de las emisiones medias específicas. Estos procedimientos se adoptarán mediante actos de ejecución con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 15, apartado 2.

## Enmienda 40

### Propuesta de Reglamento Artículo 7 – apartado 8 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***8 bis. A partir del 1 de enero de 2025, los fabricantes informarán a la Comisión, sobre la base de una metodología armonizada de la Unión, sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> en el ciclo de vida de todos los turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos que comercialicen después de esa fecha. Para ello, la Comisión adoptará, a más tardar el 31 de diciembre de 2022, actos delegados de conformidad con el artículo 16 a fin de completar el presente Reglamento especificando normas detalladas sobre los procedimientos de notificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> en el ciclo de vida de todos los tipos de combustibles y sistemas de propulsión de vehículos registrados en el mercado de la Unión.***

***A más tardar el 31 de diciembre de 2026, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo con un análisis de las emisiones globales en el ciclo de vida de los vehículos ligeros nuevos en la Unión, incluido un análisis de las opciones de posibles medidas reguladoras, con el fin de orientar mejor los futuros esfuerzos políticos en la reducción de las emisiones en este sector.***

*Dicho análisis se pondrá a disposición del público.*

## Enmienda 41

### Propuesta de Reglamento Artículo 8 – apartado 4

#### *Texto de la Comisión*

4. El importe de la prima por exceso de emisiones tendrá la consideración de ingreso para el presupuesto general de la Unión.

#### *Enmienda*

4. El importe de la prima por exceso de emisiones tendrá la consideración de ingreso para el presupuesto general de la Unión. ***Este importe se utilizará para complementar las medidas nacionales y de la Unión, en estrecha cooperación con los interlocutores sociales, para promover la formación y la redistribución de los trabajadores en el sector del automóvil en todos los Estados miembros afectados, especialmente en las regiones y las comunidades más afectadas por la transición, a fin de contribuir a una justa transición hacia la movilidad sin emisiones.***

## Enmienda 42

### Propuesta de Reglamento Artículo 10 – apartado 3

#### *Texto de la Comisión*

3. Cuando la Comisión considere que el fabricante puede optar a una excepción solicitada en virtud del apartado 1 y compruebe que el objetivo de emisiones específicas propuesto por el fabricante es coherente con su potencial de reducción, incluido el potencial tecnológico y económico de reducción de sus emisiones específicas de CO<sub>2</sub> y teniendo en cuenta las características del mercado para el tipo de vehículo comercial ligero fabricado, la Comisión le concederá una excepción. La

#### *Enmienda*

3. Cuando la Comisión considere que el fabricante puede optar a una excepción solicitada en virtud del apartado 1 y compruebe que el objetivo de emisiones específicas propuesto por el fabricante es coherente con su potencial de reducción, incluido el potencial tecnológico y económico de reducción de sus emisiones específicas de CO<sub>2</sub> y teniendo en cuenta las características del mercado para el tipo ***de turismo o*** de vehículo comercial ligero fabricado, la Comisión le concederá una

solicitud se presentará a más tardar el 31 de octubre del primer año en el que se aplique la excepción.

excepción. La solicitud se presentará a más tardar el 31 de octubre del primer año en el que se aplique la excepción.

#### Enmienda 43

##### Propuesta de Reglamento

##### Artículo 11 – apartado 1 – párrafo 2

###### *Texto de la Comisión*

Estas tecnologías solo se tomarán en consideración cuando la metodología empleada para evaluarlas sea capaz de producir resultados verificables, repetibles y comparables.

###### *Enmienda*

Estas tecnologías solo se tomarán en consideración cuando la metodología empleada para evaluarlas sea capaz de producir resultados verificables, repetibles y comparables **y solo hasta que el valor medido sobre la base del ensayo WLTP haya sido complementado o sustituido por otros datos que sean más representativos de las emisiones en condiciones reales.**

#### Enmienda 44

##### Propuesta de Reglamento

##### Artículo 11 – apartado 1 – párrafo 3 bis (nuevo)

###### *Texto de la Comisión*

###### *Enmienda*

***En un plazo de doce meses a partir de la aprobación de una tecnología innovadora o de un paquete de tecnologías innovadoras, el proveedor o el fabricante de dicha tecnología o paquete aprobado aportará pruebas basadas en los resultados obtenidos en ensayos de emisiones en condiciones reales de conducción realizados en vehículos de producción para validar la contribución de dicha tecnología o paquete.***

## Enmienda 45

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 11 – apartado 1 – párrafo 4

##### *Texto de la Comisión*

La Comisión podrá ajustar el límite máximo con efectos a partir de 2025. Dichos ajustes se realizarán mediante actos delegados de conformidad con el artículo 16.

##### *Enmienda*

La Comisión podrá ajustar el límite máximo **a la baja** con efectos a partir de 2025. Dichos ajustes se realizarán mediante actos delegados de conformidad con el artículo 16.

## Enmienda 46

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 11 – apartado 2 – letra d

##### *Texto de la Comisión*

d) las tecnologías innovadoras deberán no estar cubiertas por disposiciones obligatorias derivadas de medidas adicionales complementarias destinadas a cumplir con la reducción de 10 g CO<sub>2</sub>/km contempladas en el artículo 1, o que sean obligatorias con arreglo a otras disposiciones del Derecho de la Unión. Con efecto a partir del 1 de enero de 2025, este criterio no se aplicará con relación a las mejoras de la eficiencia de los sistemas de aire acondicionado.

##### *Enmienda*

d) las tecnologías innovadoras deberán no estar cubiertas por disposiciones obligatorias derivadas de medidas adicionales complementarias destinadas a cumplir con la reducción de 10 g CO<sub>2</sub>/km contempladas en el artículo 1, o que sean obligatorias con arreglo a otras disposiciones del Derecho de la Unión. Con efecto a partir del 1 de enero de 2025, este criterio no se aplicará con relación a las mejoras de la eficiencia de los sistemas de aire acondicionado **y calefacción**.

## Enmienda 47

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 12 – apartado 1

##### *Texto de la Comisión*

1. La Comisión controlará y valorará la representatividad en condiciones reales de los valores de emisión de CO<sub>2</sub> y de

##### *Enmienda*

1. La Comisión controlará y valorará la representatividad en condiciones reales de los valores de emisión de CO<sub>2</sub> y de

consumo de energía determinados de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/1151. *Velará por que el público sea informado sobre cómo evoluciona dicha representatividad con el tiempo.*

consumo de energía determinados de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/1151.

#### **Enmienda 48**

##### **Propuesta de Reglamento Artículo 12 – apartado 1 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***1 bis. Para garantizar la representatividad a que se refiere el apartado 1, el cumplimiento del presente Reglamento se medirá a partir del 1 de enero de 2023 según un procedimiento de ensayo para las emisiones de CO<sub>2</sub> en condiciones reales. La Comisión adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 16 a más tardar dos años después de la fecha de aplicación del presente Reglamento al objeto de completarlo desarrollando el procedimiento de ensayo para las emisiones de CO<sub>2</sub> en condiciones reales utilizando el PEMS.***

#### **Enmienda 49**

##### **Propuesta de Reglamento Artículo 12 – apartado 1 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***1 ter. Hasta que sea aplicable el procedimiento de ensayo para las emisiones de CO<sub>2</sub> en condiciones reales, el cumplimiento del presente Reglamento se medirá sobre la base de los datos de los contadores de consumo de combustible y estará sujeto a un límite fijado para cada fabricante en 2021 como diferencia porcentual, que no debe superarse, entre dichos datos y las emisiones específicas de CO<sub>2</sub> del fabricante en cuestión, medidas a efectos de la homologación de tipo de los procedimientos de certificación iniciados***

*a partir de 2021 de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 715/2007.*

## **Enmienda 50**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 12 – apartado 1 quater (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***1 quater. En el caso de que las emisiones específicas de CO<sub>2</sub> de un fabricante superen el límite fijado en el apartado 1 ter, se ajustará al alza sobre la base del excedente detectado el objetivo de emisiones específicas de CO<sub>2</sub>, utilizado a efectos del cumplimiento del presente Reglamento, del fabricante en cuestión.***

## **Enmienda 51**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 12 – apartado 2 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***2 bis. La Comisión velará por que el público sea informado sobre cómo evoluciona con el tiempo la representatividad en condiciones reales a que se refiere el apartado 1.***

## **Enmienda 52**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 12 – apartado 2 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***2 ter. En el caso de que no existan normas de precisión adecuadas disponibles para los equipos de medición del consumo de combustible a bordo, la Comisión dispondrá que se trabaje al objeto de acordar las normas técnicas e incorporarlas al Derecho de la Unión a***

*más tardar el 1 de enero de 2020.*

## Enmienda 53

### Propuesta de Reglamento Artículo 12 – apartado 3

#### *Texto de la Comisión*

3. La Comisión **podrá adoptar las medidas a que se refiere el presente artículo mediante** actos de ejecución de conformidad con el procedimiento de examen **contemplado en** el artículo 15, apartado 2.

#### *Enmienda*

3. La Comisión, **mediante actos de ejecución, adoptará normas detalladas relativas a los procedimientos para la notificación de los datos de los contadores de consumo de combustible. Dichos** actos de ejecución **se adoptarán** de conformidad con el procedimiento de examen **a que se refiere** el artículo 15, apartado 2.

## Enmienda 82

### Propuesta de Reglamento Artículo 14 – apartado 1

#### *Texto de la Comisión*

1. La Comisión presentará, en **2024**, un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la eficacia del presente Reglamento acompañado, en su caso, de una propuesta de modificación del mismo. Dicho informe considerará, entre otras cosas, la representatividad en condiciones reales de los valores de emisión de CO<sub>2</sub> y de consumo de energía determinados de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/1151, el despliegue en el mercado de la Unión de vehículos de emisión cero y de baja emisión y el despliegue de infraestructuras de recarga y repostaje notificados en virtud de la Directiva

#### *Enmienda*

1. La Comisión presentará, en **2023**, un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la eficacia del presente Reglamento acompañado, en su caso, de una propuesta de modificación del mismo. Dicho informe considerará, entre otras cosas, la representatividad en condiciones reales de los valores de emisión de CO<sub>2</sub> y de consumo de energía determinados de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/1151, el despliegue en el mercado de la Unión de vehículos de emisión cero y de baja emisión, **en particular respecto de los vehículos comerciales ligeros**, el despliegue de infraestructuras de recarga y

2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>29</sup>.

repostaje notificados en virtud de la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>29</sup>, ***el impacto del presente Reglamento en los consumidores, en particular aquellos con ingresos medios y bajos. El informe estudiará también opciones para incentivar el uso de combustibles hipocarbónicos avanzados de baja emisión de carbono, incluido el biogás y los combustibles sintéticos fabricados con energía renovable.***

---

<sup>29</sup> Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (DO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

---

<sup>29</sup> Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (DO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

## Enmienda 54

### Propuesta de Reglamento Artículo 14 – apartado 2

#### *Texto de la Comisión*

2. La Comisión tendrá en cuenta las valoraciones realizadas con arreglo al artículo 12 y podrá, en su caso, revisar los procedimientos para medir las emisiones de CO<sub>2</sub> como estipula el Reglamento (CE) n.º 715/2007. En particular, la Comisión presentará las propuestas pertinentes para adaptar los procedimientos de forma que reflejen debidamente las emisiones de CO<sub>2</sub> en condiciones reales de los turismos y de los vehículos comerciales ligeros.

#### *Enmienda*

2. La Comisión tendrá en cuenta las valoraciones realizadas con arreglo al artículo 12 y podrá, en su caso, revisar los procedimientos para medir las emisiones de CO<sub>2</sub> como estipula el Reglamento (CE) n.º 715/2007. En particular, la Comisión presentará las propuestas pertinentes para adaptar los procedimientos de forma que reflejen debidamente las emisiones de CO<sub>2</sub> en condiciones reales de los turismos y de los vehículos comerciales ligeros, ***por ejemplo utilizando el PEMS y la teledetección.***

## Enmienda 55

### Propuesta de Reglamento Artículo 14 – apartado 3 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***3 bis. A más tardar el 31 de diciembre de 2019, la Comisión revisará la Directiva 1999/94/CE y, en caso necesario, presentará una propuesta legislativa pertinente para proporcionar a los consumidores información exacta, sólida y comparable sobre el consumo de combustible, las emisiones de CO<sub>2</sub> y las emisiones de contaminantes atmosféricos de los nuevos turismos comercializados.***

***En el marco de la revisión a que se refiere el párrafo primero, la Comisión evaluará asimismo las posibilidades de implantación de una etiqueta de consumo de combustible y de emisiones de CO<sub>2</sub> para los vehículos comerciales ligeros nuevos y, en caso necesario, presentará una propuesta legislativa pertinente a tal efecto.***

## Enmienda 56

### Propuesta de Reglamento Artículo 14 – apartado 3 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***La Comisión presentará, en su caso, una propuesta legislativa al Parlamento Europeo y al Consejo tendente a fijar objetivos adicionales de reducción de emisiones para los turismos nuevos y los vehículos comerciales ligeros nuevos a partir del 1 de enero de 2031 con vistas a por lo menos mantener la trayectoria de reducción de emisiones lograda hasta 2030.***

## Enmienda 57

### Propuesta de Reglamento Artículo 16 – apartado 1

#### *Texto de la Comisión*

1. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 7, apartado 7, párrafo segundo, el artículo 10, apartado 8, el artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto, el artículo 13, apartado 2, y el artículo 14, apartado 3, párrafo segundo, se otorgan a la Comisión por un período **indeterminado** a partir del [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].

#### *Enmienda*

1. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 4, **apartado 3 quater, el artículo 7**, apartado 7, párrafo segundo, **el artículo 7, apartado 8 bis**, el artículo 10, apartado 8, el artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto, el artículo **12, apartado 1 bis, el artículo 13**, apartado 2, y el artículo 14, apartado 3, párrafo segundo, se otorgan a la Comisión por un período **de tiempo indefinido** a partir del ... [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].

## Enmienda 58

### Propuesta de Reglamento Artículo 16 – apartado 2

#### *Texto de la Comisión*

2. La delegación de poderes mencionada en el artículo 7, apartado 7, párrafo segundo, el artículo 10, apartado 8, el artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto, el artículo 13, apartado 2, y el artículo 14, apartado 3, párrafo segundo, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá **fin** a la delegación de **competencias** que en ella se **especifique**. La decisión surtirá efecto **al** día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en **la misma**. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

#### *Enmienda*

2. La delegación de poderes mencionada en el artículo 4, **apartado 3 quater, el artículo 7**, apartado 7, párrafo segundo, **y apartado 8 bis**, el artículo 10, apartado 8, el artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto, el artículo **12, apartado 1 bis, el artículo 13**, apartado 2, y el artículo 14, apartado 3, párrafo segundo, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá **término** a la delegación de **los poderes** que en ella se **especifiquen**. La decisión surtirá efecto **el** día siguiente **al** de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en **ella**. No afectará a la validez de los actos delegados

que ya estén en vigor.

## Enmienda 59

### Propuesta de Reglamento Artículo 16 – apartado 4

#### *Texto de la Comisión*

4. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 7, apartado 7, párrafo segundo, el artículo 10, apartado 8, el artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto, el artículo 13, apartado 2, y el artículo 14, apartado 3, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses *desde* su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, *ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan* objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, *tanto el uno como el otro* informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

#### *Enmienda*

4. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo **4, apartado 3 quater, el artículo 7**, apartado 7, párrafo segundo, **y apartado 8 bis**, el artículo 10, apartado 8, el artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto, el artículo **12, apartado 1 bis, el artículo 13**, apartado 2, y el artículo 14, apartado 3, **párrafo segundo**, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses **a partir de** su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, **ninguna de estas instituciones formula** objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, **ambas** informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

## Enmienda 60

### Propuesta de Reglamento Artículo 17 – apartado 1

Reglamento (CE) n.º 715/2007

Artículo 11 bis – apartado 2

#### *Texto de la Comisión*

2. La Comisión adoptará actos *de ejecución, de acuerdo con el artículo 15, con el fin* de determinar los procedimientos para verificar la conformidad en

#### *Enmienda*

2. La Comisión adoptará actos *delegados con arreglo al artículo 14 bis, a fin* de determinar los procedimientos para verificar la conformidad en circulación de

circulación de los vehículos ligeros en lo que atañe a los valores certificados de las emisiones de CO<sub>2</sub> y del consumo de carburante.

los vehículos ligeros en lo que atañe a los valores certificados de las emisiones de CO<sub>2</sub> y del consumo de carburante.

## **Enmienda 61**

### **Propuesta de Reglamento**

#### **Artículo 17 – apartado 1 bis (nuevo)**

Reglamento (CE) n.º 715/2007

Artículo 14 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*Se inserta el artículo siguiente:*

*«Artículo 14 bis*

*Ejercicio de la delegación*

*1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.*

*2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 11 bis, apartado 2, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del ... [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento modificativo]. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.*

*3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 11 bis, apartado 2, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la*

*delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.*

*4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación\*.*

*5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.*

*6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 11 bis, apartado 2, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.*

---

*\* DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.»*

## **Enmienda 62**

### **Propuesta de Reglamento**

#### **Anexo I – parte A – punto 6.3 – párrafo 1 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*A efectos del cálculo de esta fórmula, el objetivo de emisiones específicas de 2021 según lo definido en el punto 4 se corregirá a fin de tener en cuenta la*

*diferencia entre las emisiones de CO<sub>2</sub> WLTP medidas y las emisiones de CO<sub>2</sub> WLTP declaradas.*

*En el caso de las nuevas incorporaciones al mercado, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 16 por los que se modifique el presente Reglamento para obtener una fórmula al objeto de calcular el correspondiente objetivo de emisiones específicas para 2021 de cada fabricante.*

## Enmienda 63

### Propuesta de Reglamento

#### Anexo I – parte A – punto 6.3 – párrafo 3 – subpárrafo 2

##### *Texto de la Comisión*

Factor ZLEV es  $(1+y-x)$ , salvo que esta suma sea superior a 1,05 **o inferior a 1,0**, en cuyo caso el factor ZLEV se fijará en 1,05 **o** 1,0, según el caso

##### *Enmienda*

*Para el período 2025 a 2029, el factor ZLEV es  $(1+y-x)$ , salvo que esta suma sea superior a 1,05, en cuyo caso el factor ZLEV se fijará en 1,05; **si esta suma está entre 1,0 y 0,98, el factor ZLEV se fijará en 1,0; si esta suma es inferior a 0,95, el factor ZLEV se fijará en 0,95;***

*A partir de 2030, el factor ZLEV es  $(1+y-x)$ , salvo que esta suma sea superior a 1,05 **o inferior a 0,95**, en cuyo caso el factor ZLEV se fijará en 1,05 **o** 0,95, según el caso*

## Enmienda 98

### Propuesta de Reglamento

#### Anexo I – parte A – punto 6.3 – párrafo 4 – subpárrafo 3

##### *Texto de la Comisión*

X es **15** % en los años 2025 a 2029 y **30** % en 2030 en adelante.

##### *Enmienda*

X es **20** % en los años 2025 a 2029 y **35** % en 2030 en adelante.

## Enmienda 65

### Propuesta de Reglamento

Anexo I – parte B – punto 6.3.1 – párrafo 1 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*A efectos del cálculo de esta fórmula, el objetivo de emisiones específicas de 2021 según lo definido en el punto 4 se corregirá a fin de tener en cuenta la diferencia entre las emisiones de CO<sub>2</sub> WLTP medidas y las emisiones de CO<sub>2</sub> WLTP declaradas.*

*En el caso de las nuevas incorporaciones al mercado, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 16 por los que se modifique el presente Reglamento para obtener una fórmula al objeto de calcular el correspondiente objetivo de emisiones específicas para 2021 de cada fabricante.*

## Enmienda 66

### Propuesta de Reglamento

Anexo I – parte B – punto 6.3.1 – párrafo 3 – subpárrafo 3

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

Factor ZLEV es  $(1+y-x)$ , salvo que esta suma sea superior a 1,05 **o inferior a 1,0**, en cuyo caso el factor ZLEV se fijará en 1,05 **o 1,0, según el caso**

Factor ZLEV es  $(1+y-x)$ , salvo que esta suma sea superior a 1,05, en cuyo caso el factor ZLEV se fijará en 1,05; **si esta suma está entre 1,0 y 0,98, el factor ZLEV se fijará en 1,0; si esta suma es inferior a 0,95, el factor ZLEV se fijará en 0,95**

## Enmienda 67

### Propuesta de Reglamento

#### Anexo I – parte B – punto 6.3.1 – párrafo 4 – subpárrafo 3

*Texto de la Comisión*

x es **15** %

*Enmienda*

x es **20** %

## Enmienda 68

### Propuesta de Reglamento

#### Anexo I – parte B – punto 6.3.2. – párrafo 1 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*A efectos del cálculo de esta fórmula, el objetivo de emisiones específicas de 2021 según lo definido en el punto 4 se corregirá a fin de tener en cuenta la diferencia entre las emisiones de CO<sub>2</sub> WLTP medidas y las emisiones de CO<sub>2</sub> WLTP declaradas.*

*En el caso de las nuevas incorporaciones al mercado, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 16 por los que se modifique el presente Reglamento para obtener una fórmula al objeto de calcular el correspondiente objetivo de emisiones específicas para 2021 de cada fabricante.*

## Enmienda 69

### Propuesta de Reglamento

#### Anexo I – parte B – punto 6.3.2 – párrafo 3 – subpárrafo 3

*Texto de la Comisión*

Factor ZLEV es  $(1+y-x)$ , salvo que esta suma sea superior a 1,05 o inferior a **1,0**, en cuyo caso el factor ZLEV se fijará en 1,05 o **1,0**, según el caso

*Enmienda*

Factor ZLEV es  $(1+y-x)$ , salvo que esta suma sea superior a 1,05 o inferior a **0,95**, en cuyo caso el factor ZLEV se fijará en 1,05 o **0,95**, según el caso

## Enmienda 99

### Propuesta de Reglamento

#### Anexo I – parte B – punto 6.3.2 – párrafo 4 – subpárrafo 3

*Texto de la Comisión*

x es **30** %

*Enmienda*

x es **35** %

---