P9_TA(2023)0394

Homologación de tipo de los vehículos de motor y los motores en lo que respecta a sus emisiones y a la durabilidad de las baterías (Euro 7)

Enmiendas aprobadas por el Parlamento Europeo el 9 de noviembre de 2023 sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la homologación de tipo de los vehículos de motor y los motores y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos en lo que respecta a sus emisiones y a la durabilidad de las baterías (Euro 7), y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 (COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD)) [1]

(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)

(C/2024/2856)

Enmienda 1

Propuesta de Reglamento

Considerando -1 (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(-1) La Decisión (UE) 2022/591 del Parlamento Europeo y del Consejo [1], relativa al Programa General de Acción de la Unión en materia de Medio Ambiente hasta 2030 establece como uno de los seis objetivos temáticos de la Unión para el período que finaliza el 31 de diciembre de 2030 la consecución del objetivo de contaminación cero, también en relación con los productos químicos nocivos, a fin de lograr un entorno sin sustancias tóxicas, incluidos el aire, el agua y el suelo, y también en lo que atañe a la contaminación lumínica y acústica, y la protección de la salud y el bienestar de las personas, los animales y los ecosistemas frente a los riesgos e impactos negativos medioambientales.
	[1] ***Decisión (UE) 2022/591 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de abril de 2022, relativa al Programa General de Acción de la Unión en materia de Medio Ambiente hasta 2030 (DO L 114 de 12.4.2022, p. 22).***

[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 (A9-0298/2023).

Enmienda 2

Propuesta de Reglamento

Considerando -1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(-1 bis) El Pacto Verde Europeo [1a] ***es la propuesta de la Unión de iniciar una transición con vistas a lograr, a más tardar en 2050, una economía climáticamente neutra, limpia y circular, optimizando la gestión de los recursos y minimizando la contaminación al tiempo que se reconoce la necesidad de políticas profundamente transformadoras. Además, la Unión está comprometida con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*** [1b] ***y sus Objetivos de Desarrollo Sostenible*** [1c]***. La Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente adoptada en diciembre de 2020*** [1d] ***y el Plan de Acción «Contaminación Cero»*** [1e] ***adoptado en mayo de 2021 abordan específicamente los aspectos relativos a la contaminación del transporte del Pacto Verde Europeo. Otras políticas especialmente pertinentes para la presente iniciativa son, por ejemplo, la Directiva relativa a la calidad del aire ambiente*** [1f]***, la Nueva Estrategia Industrial para Europa*** [1g]***, las normas en materia de emisiones de CO_2 de los turismos y los vehículos comerciales ligeros*** [1h] ***y los objetivos de emisiones de CO_2 para los vehículos pesados nuevos*** [1i]***.*** ***(1a) Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «El Pacto Verde Europeo»; COM(2019) 640 final*** ***(1b) https://undocs.org/A/RES/70/1*** ***(1c) https://sdgs.un.org/goals.*** ***(1d) COM(2020)789 final.*** ***(1e) COM(2021)400 final.*** ***(1f) Directiva 2008/50/CE.*** ***(1g) COM(2020)102 final y COM(2021)350 final.*** ***(1h) COM(2021)556.*** ***(1i) COM(2023)88 final.***

Enmienda 3

Propuesta de Reglamento

Considerando 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(1) El mercado interior es un espacio en el que la libre circulación de bienes, personas, servicios y capitales debe estar garantizada. A tal fin, el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo ([43]) introdujo un sistema completo de homologación de tipo y vigilancia del mercado para los vehículos de motor y los remolques, así como para los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos.	(1) El mercado interior es un espacio en el que la libre circulación de bienes, personas, servicios y capitales debe estar garantizada. A tal fin, el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo ([43]) introdujo un sistema completo de homologación de tipo y vigilancia del mercado para los vehículos de motor y los remolques, así como para los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a esos ***vehículos, y a los neumáticos de todos los*** vehículos.
([43]) Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, 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).	([43]) Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, 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).

Enmienda 4

Propuesta de Reglamento

Considerando 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(2 bis) El éxito de la transición a una movilidad sin emisiones pasa por un enfoque integrado y la existencia de un entorno propicio para estimular la innovación y mantener el liderazgo tecnológico de la Unión en este sector. Para ello son necesarias inversiones públicas y privadas en investigación e innovación, una mayor oferta de vehículos de emisión cero y de bajas emisiones, la implantación de infraestructuras de recarga y repostaje y la integración en los sistemas energéticos, así como el suministro sostenible de materiales y una producción sostenible, la reutilización y el reciclado de baterías en Europa. Todo ello requiere una acción coherente a nivel de la Unión, nacional, regional y local.

Enmienda 5

Propuesta de Reglamento

Considerando 2 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(2 ter) A fin de respaldar la transición a una movilidad limpia al tiempo que se reindustrializa Europa y se apoya a los ciudadanos, es esencial mantener los precios de los vehículos privados y comerciales a niveles asequibles para los ciudadanos y las empresas. Esto ayudará a mantener la calidad de vida, la competitividad industrial y la innovación, y apoyará la creación de empleo y el desarrollo de las capacidades en el sector.

Enmienda 6

Propuesta de Reglamento

Considerando 2 quater (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(2 quater) Debe garantizarse una transición socialmente aceptable y justa hacia una movilidad sin emisiones. Por ello, es importante tener en cuenta los efectos sociales de dicha transición en toda la cadena de valor del automóvil, y abordar de manera proactiva las implicaciones para el empleo. Se deben elaborar programas específicos a escala de la Unión, nacional y regional, como planes de transición justa para las regiones dependientes del sector automovilístico, en el marco del Mecanismo para una Transición Justa con vistas al reciclaje profesional, la capacitación y la recolocación de los trabajadores, así como iniciativas en materia de educación y búsqueda de empleo en las comunidades y regiones perjudicadas, en estrecha colaboración con los interlocutores sociales y las autoridades competentes. Como parte de esa transición, debe reforzarse el empleo de las mujeres y la igualdad de oportunidades en este sector.

Enmienda 7

Propuesta de Reglamento

Considerando 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(4) Los requisitos técnicos para la homologación de tipo de los vehículos de motor, los motores y las piezas de recambio en lo concerniente a las emisiones («homologación de tipo en materia de emisiones») se establecen actualmente en dos Reglamentos que se aplican a la homologación de tipo en materia de emisiones de los vehículos ligeros y pesados, respectivamente, a saber, el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo («Euro 6») ([44]) y el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo («Euro VI») ([45]). ***El motivo de que hubiera dos Reglamentos era que las emisiones de los vehículos pesados se comprobaban sobre la base de ensayos de motores, mientras que, en el caso de los vehículos ligeros, la base eran ensayos de vehículos enteros. Desde entonces se han desarrollado metodologías que permiten someter a ensayo en carretera tanto los vehículos ligeros como los pesados. Por lo tanto, ya no es necesario basar la homologación de tipo en ensayos de motores.***	(4) Los requisitos técnicos para la homologación de tipo de los vehículos de motor, los motores y las piezas de recambio en lo concerniente a las emisiones («homologación de tipo en materia de emisiones») se establecen actualmente en dos Reglamentos que se aplican a la homologación de tipo en materia de emisiones de los vehículos ligeros y pesados, respectivamente, a saber, el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo («Euro 6») ([44]) y el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo («Euro VI») ([45]).
([44]) Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 171 de 29.6.2007, p. 1).	([44]) Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 171 de 29.6.2007, p. 1).
([45]) Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE (DO L 188 de 18.7.2009, p. 1).	([45]) Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE (DO L 188 de 18.7.2009, p. 1).

Enmienda 8

Propuesta de Reglamento

Considerando 5

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(5) La incorporación de los requisitos establecidos en el Reglamento (CE) n.º 715/2007 y el Reglamento (CE) n.º 595/2009 en un único Reglamento ha de servir para garantizar la coherencia interna del sistema de homologaciones de tipo en materia de emisiones tanto para los vehículos ligeros como para los pesados, permitiendo al mismo tiempo fijar límites de emisiones diferentes para esos vehículos.	(5) La incorporación de los requisitos establecidos en el Reglamento (CE) n.º 715/2007 y el Reglamento (CE) n.º 595/2009 en un único Reglamento ha de servir para garantizar la coherencia interna del sistema de homologaciones de tipo en materia de emisiones tanto para los vehículos ligeros como para los pesados, permitiendo al mismo tiempo fijar límites de emisiones ***y normas y condiciones de ensayo*** diferentes para esos vehículos.

Enmienda 9

Propuesta de Reglamento

Considerando 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(7) También es necesario reducir la complejidad y los costes administrativos y de ejecución para los fabricantes y las autoridades, y garantizar que las normas sobre emisiones Euro se pongan en ejecución de manera efectiva y eficiente. La simplificación se logra eliminando las fechas de aplicación divergentes que existían para los límites y los ensayos ***con arreglo a Euro 6 y Euro VI***; eliminando los ensayos de emisiones múltiples y complejos que no son necesarios; haciendo referencia a normas con arreglo a los reglamentos de las Naciones Unidas vigentes, cuando proceda; y asegurando un conjunto racionalizado y coherente de procedimientos y ensayos para las distintas fases de la homologación de tipo en materia de emisiones.	(7) También es necesario reducir la complejidad y los costes administrativos y de ejecución para los fabricantes y las autoridades, y garantizar que las normas sobre emisiones Euro se pongan en ejecución de manera efectiva y eficiente. La simplificación se logra eliminando las fechas de aplicación divergentes que existían para los límites y los ensayos; eliminando los ensayos de emisiones múltiples y complejos que no son necesarios; haciendo referencia a normas con arreglo a los reglamentos de las Naciones Unidas vigentes, cuando proceda; y asegurando un conjunto racionalizado y coherente de procedimientos y ensayos para las distintas fases de la homologación de tipo en materia de emisiones.

Enmienda 10

Propuesta de Reglamento

Considerando 8

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(8) Para asegurarse de que las emisiones tanto de los vehículos ligeros como de los pesados sean limitadas en la vida real, es necesario someter los vehículos a ensayo en condiciones reales de uso con un conjunto mínimo de restricciones, límites y otros requisitos de conducción***, y no solo en el laboratorio.***	(8) Para asegurarse de que las emisiones tanto de los vehículos ligeros como de los pesados sean limitadas en la vida real, es necesario someter los vehículos a ensayo en condiciones reales de uso ***que sean estadísticamente representativas,*** con un conjunto mínimo de restricciones, límites y otros requisitos de conducción***. Este ensayo en carretera debe basarse en una conducción normal y excluir la conducción sesgada.***

Enmienda 11

Propuesta de Reglamento

Considerando 10

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(10) Los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 exigen que los vehículos respeten los límites de emisiones durante un período de tiempo determinado que ya no se corresponde con la vida útil media de los vehículos. Procede, por tanto, establecer requisitos de durabilidad que reflejen la vida útil ***media*** prevista de los vehículos en la Unión.	(10) Los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 exigen que los vehículos respeten los límites de emisiones durante un período de tiempo determinado que ya no se corresponde con la vida útil media de los vehículos. Procede, por tanto, establecer requisitos de durabilidad que reflejen la vida útil prevista de los vehículos [1a] ***y su uso convencional*** en ***toda*** la Unión***, atendiendo a las diferencias entre Estados miembros. Esto reviste especial importancia para los compradores de vehículos de segunda mano, que esperan que el vehículo emita lo mismo que en el momento de su primera comercialización.***
	[1a] Asociación de Fabricantes Europeos de Automóviles (ACEA): «Vehicles in Use, Europe 2022» (Vehículos en uso, Europa 2022).

Enmienda 12

Propuesta de Reglamento

Considerando 10 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(10 bis) Se alienta a los Estados miembros a que elaboren y apliquen estrategias para incentivar la renovación del parque, con el objetivo de facilitar una transición progresiva del parque europeo a vehículos de emisiones reducidas, contribuyendo a un ecosistema de transporte más limpio y sostenible.

Enmienda 13

Propuesta de Reglamento

Considerando 11

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(11) En la actualidad existen tecnologías disponibles y ampliamente utilizadas en todo el mundo que limitan las emisiones de evaporación de compuestos orgánicos volátiles durante el uso, el estacionamiento y el repostaje de un vehículo con gasolina. Procede, por tanto, ***fijar*** límites de emisiones para esos compuestos orgánicos volátiles en un nivel más bajo e ***introducir*** límites de emisiones para la fase de repostaje.	(11) En la actualidad existen tecnologías disponibles y ampliamente utilizadas en todo el mundo que limitan las emisiones de evaporación de compuestos orgánicos volátiles durante el uso, el estacionamiento y el repostaje de un vehículo con gasolina. ***Dado que esas tecnologías ya se han probado y aplicado de forma rentable en otros mercados y regiones,*** procede, por tanto, ***que la Unión se ajuste a otros mercados estableciendo*** límites de emisiones para esos compuestos orgánicos volátiles en un nivel más bajo e ***introduzca*** límites de emisiones para la fase de repostaje.

Enmienda 14

Propuesta de Reglamento

Considerando 11 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(11 bis) Para el control de las emisiones de repostaje, otros mercados y regiones utilizan desde hace más de quince años los sistemas de a bordo de recuperación de vapores de repostaje, con una eficiencia probada en el control de vapores. Los sistemas de a bordo de recuperación de vapores de repostaje no requieren mantenimientos ni inspecciones anuales para mantener un alto nivel de eficiencia en el control de los vapores de repostaje, al tiempo que son compatibles con las actuales estaciones de servicio de fase II.

Enmienda 15

Propuesta de Reglamento

Considerando 12

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(12) Las emisiones distintas de las de escape consisten en partículas emitidas por los neumáticos y los frenos de los vehículos. Se estima que las emisiones de los neumáticos constituyen la mayor fuente de microplásticos para el medio ambiente. Como se muestra en la evaluación de impacto, se espera que, de aquí a 2050, las emisiones no de escape representen hasta el 90 % de todas las partículas emitidas por el transporte por carretera, ya que las partículas de escape disminuirán debido a la electrificación de los vehículos. Por lo tanto, estas emisiones no de escape deben medirse y limitarse. La Comisión debe ***preparar un informe*** sobre la abrasión de los neumáticos ***antes*** del ***fin*** de ***2024***, ***a fin*** de ***examinar los métodos*** de ***medición*** y ***el estado*** de ***la técnica para proponer*** límites de abrasión de los neumáticos.	(12) Las emisiones distintas de las de escape consisten en partículas emitidas por los neumáticos y los frenos de los vehículos. Se estima que las emisiones de los neumáticos constituyen la mayor fuente de microplásticos para el medio ambiente. Como se muestra en la evaluación de impacto, se espera que, de aquí a 2050, las emisiones no de escape representen hasta el 90 % de todas las partículas emitidas por el transporte por carretera, ya que las partículas de escape disminuirán debido a la electrificación de los vehículos. Por lo tanto, estas emisiones no de escape deben medirse y limitarse. La Comisión debe ***llevar a cabo una revisión antes del fin de 2025 respecto de los métodos de medición de la abrasión de los neumáticos y definir los límites de abrasión sobre la base de los métodos más avanzados en caso de que no se hayan establecido disposiciones uniformes que hagan referencia a los trabajos*** sobre la abrasión de los neumáticos ***realizados en el grupo de trabajo WP 29 de las Naciones Unidas para mediados de 2026. La Comisión debe garantizar que la labor realizada en el seno del WP 29 de Naciones Unidas alcance sus objetivos de forma oportuna, reflejando un alto nivel de ambición basado en sólidos fundamentos científicos y técnicos. La revisión debe ir acompañada*** de ***una propuesta legislativa para vehículos con baterías de tracción, incluidos los híbridos enchufables*** y ***los vehículos eléctricos*** de ***baterías, a fin de adoptar*** límites de abrasión de los neumáticos ***compatibles con el objetivo de la Unión de reducir los microplásticos liberados en el medio ambiente en un 30 % de aquí a 2030 y basados en los índices de abrasión más avanzados***.

Enmienda 16

Propuesta de Reglamento

Considerando 14

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(14) Los vehículos con baterías de tracción, incluidos los híbridos enchufables y los vehículos eléctricos de baterías, contribuyen a la descarbonización del sector del transporte por carretera. Con el fin de ganar y aumentar la confianza de los consumidores en estos vehículos, estos deben ser eficaces y duraderos. Por consiguiente, es importante exigir que las baterías de tracción conserven una buena parte de su capacidad inicial tras muchos años de uso. Esto reviste especial importancia para los compradores de vehículos eléctricos de segunda mano, a fin de garantizar que tales vehículos sigan funcionando según lo previsto. Por tanto, deben exigirse monitorizaciones del estado de salud de las baterías para todos los vehículos que utilicen baterías de tracción. Además, deben introducirse requisitos mínimos de rendimiento con respecto a la durabilidad de las baterías de los turismos, teniendo en cuenta el Reglamento Técnico Mundial n.º 22 de las Naciones Unidas ([47]).	(14) Los vehículos con baterías de tracción, incluidos los híbridos enchufables y los vehículos eléctricos de baterías, contribuyen a la descarbonización del sector del transporte por carretera. Con el fin de ganar y aumentar la confianza de los consumidores en estos vehículos, estos deben ser eficaces y duraderos. Por consiguiente, es importante exigir que las baterías de tracción conserven una buena parte de su capacidad inicial tras muchos años de uso. Esto reviste especial importancia para los compradores de vehículos eléctricos de segunda mano, a fin de garantizar que tales vehículos sigan funcionando según lo previsto. Por tanto, deben exigirse monitorizaciones del estado de salud de las baterías para todos los vehículos que utilicen baterías de tracción. Además, deben introducirse requisitos mínimos de rendimiento con respecto a la durabilidad de las baterías de los turismos ***y de los vehículos comerciales ligeros***, teniendo en cuenta el Reglamento Técnico Mundial n.º 22 de las Naciones Unidas ([47]).
([47]) Reglamento Técnico Mundial de las Naciones Unidas sobre la durabilidad de las baterías integradas en los vehículos eléctricos, RTM 22 de las Naciones Unidas.	([47]) Reglamento Técnico Mundial de las Naciones Unidas sobre la durabilidad de las baterías integradas en los vehículos eléctricos, RTM 22 de las Naciones Unidas.

Enmienda 17

Propuesta de Reglamento

Considerando 14 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(14 bis) Los dispositivos de monitorización a bordo (MAB), de monitorización a bordo del consumo de combustible y energía (MABCC) y de monitorización del estado de salud utilizan datos generados por el vehículo para comprobar su conformidad con el presente Reglamento. De acuerdo con la Ley de Datos, esos mismos datos deben compartirse con los usuarios de los vehículos y sus proveedores de servicios de manera que los primeros puedan beneficiarse de asesoramiento y recomendaciones sobre el modo de limitar las emisiones de los vehículos y su consumo de energía y de extender la vida útil de la batería mediante un mejor uso del vehículo.

Enmienda 18

Propuesta de Reglamento

Considerando 15

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(15) La manipulación de los vehículos para retirar o desactivar piezas de los sistemas de control de la contaminación es un problema bien conocido. Esa práctica genera emisiones incontroladas y debe evitarse. La manipulación del cuentakilómetros da lugar a un kilometraje falso y entorpece el correcto control en servicio de un vehículo. Por tanto, es de suma importancia garantizar la mayor protección posible de la seguridad de estos sistemas, completada con certificados de seguridad y una protección antimanipulación adecuada, a fin de garantizar que ni los sistemas de control de la contaminación ni el cuentakilómetros de los vehículos puedan ser manipulados.	(15) La manipulación de los vehículos para retirar o desactivar piezas de los sistemas de control de la contaminación es un problema bien conocido. Esa práctica genera emisiones incontroladas y debe evitarse***, también mediante medidas encaminadas a impedir la publicidad, la venta y la instalación de dispositivos de manipulación, y sancionarse***. La manipulación del cuentakilómetros da lugar a un kilometraje falso y entorpece el correcto control en servicio de un vehículo. Por tanto, es de suma importancia garantizar la mayor protección posible de la seguridad de estos sistemas, completada con certificados de seguridad y una protección antimanipulación adecuada, a fin de garantizar que ni los sistemas de control de la contaminación ni el cuentakilómetros de los vehículos puedan ser manipulados.

Enmienda 19

Propuesta de Reglamento

Considerando 15 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(15 bis) Para evitar que las medidas antimanipulación obstaculicen indebidamente la competencia, el presente Reglamento y su legislación derivada deben mantener la posibilidad de que agentes independientes desarrollen, distribuyan, instalen y activen piezas de recambio de posventa. Por tanto, los fabricantes deben garantizar el acceso de los operadores independientes a toda la información, herramientas y procesos estrictamente necesarios para el desarrollo y la instalación de esas piezas de recambio.

Enmienda 20

Propuesta de Reglamento

Considerando 16

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(16) Hoy en día, los sensores instalados en los vehículos ya se utilizan para detectar anomalías en las emisiones y activar las reparaciones correspondientes a través del sistema de diagnóstico a bordo (DAB; OBD en sus siglas inglesas). Sin embargo, el sistema DAB que se utiliza actualmente no detecta con exactitud o puntualidad las disfunciones, ni ***obliga*** suficiente y oportunamente a efectuar las correspondientes reparaciones. En consecuencia, es posible que los vehículos emitan mucho más de lo que tienen permitido. Los sensores utilizados hasta ahora por el DAB también pueden utilizarse para monitorizar y controlar de manera continua el comportamiento de los vehículos en cuanto a emisiones a través de un sistema de monitorización a bordo (MAB; OBM en sus siglas inglesas). El MAB también avisará al usuario para que realice reparaciones del motor o de los sistemas de control de la contaminación cuando sean necesarias. Procede, por tanto, exigir la instalación de ese sistema y regular sus requisitos técnicos.	(16) Hoy en día, los sensores instalados en los vehículos ya se utilizan para detectar anomalías en las emisiones y activar las reparaciones correspondientes a través del sistema de diagnóstico a bordo (DAB; OBD en sus siglas inglesas). Sin embargo, el sistema DAB que se utiliza actualmente no detecta con exactitud o puntualidad las disfunciones, ni ***insta*** suficiente y oportunamente a efectuar las correspondientes reparaciones. En consecuencia, es posible que los vehículos emitan mucho más de lo que tienen permitido. Los sensores utilizados hasta ahora por el DAB también pueden utilizarse para monitorizar y controlar de manera continua el comportamiento de los vehículos en cuanto a emisiones ***de escape*** a través de un sistema de monitorización a bordo (MAB; OBM en sus siglas inglesas). El MAB también avisará al usuario para que realice reparaciones del motor o de los sistemas de control de la contaminación cuando sean necesarias. Procede, por tanto, exigir la instalación de ese sistema y regular sus requisitos técnicos. ***Las medidas que estos sistemas activen no deben poner en peligro la seguridad vial ni limitar la movilidad.***

Enmienda 21

Propuesta de Reglamento

Considerando 17

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(17) ***Los fabricantes pueden optar por producir vehículos que cumplan unos límites de emisiones más bajos o que tengan una mejor durabilidad de las baterías de lo que exige el presente Reglamento, o que incluyan opciones avanzadas, como el geovallado y los controles adaptativos. Los consumidores y las autoridades nacionales deben poder reconocer esos vehículos por medio de la documentación adecuada. Por tanto, debe ponerse en disposición un pasaporte medioambiental del vehículo (PMV)***.	(17) ***Debe ponerse en disposición un pasaporte medioambiental del vehículo (PMV) actualizado para*** que ***los consumidores reciban información actualizada a*** lo ***largo de la vida útil del vehículo***, como ***la relativa al consumo de combustible, el estado de salud de las baterías, los límites*** de ***emisiones, los resultados y los datos de las inspecciones técnicas periódicas y demás información pertinente***.

Enmienda 22

Propuesta de Reglamento

Considerando 18

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(18) En caso de que la Comisión presente una propuesta para la matriculación después de 2035 de vehículos ligeros nuevos que funcionen exclusivamente con combustibles neutros en CO_2 fuera del ámbito de aplicación de las normas sobre emisiones de CO_2 del parque de vehículos, y de conformidad con el Derecho de la Unión y con el objetivo de neutralidad climática de la Unión, el presente Reglamento tendrá que modificarse para incluir la posibilidad de conceder la homologación de tipo a esos vehículos.	***suprimido***

Enmienda 23

Propuesta de Reglamento

Considerando 19

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(19) Las emisiones procedentes de los vehículos vendidos por pequeños fabricantes constituyen una parte insignificante de las emisiones producidas en la Unión. Por tanto, cabe permitir ***una*** cierta flexibilidad en algunos de los requisitos con respecto a esos fabricantes. En consecuencia, los pequeños fabricantes deben poder sustituir determinados ensayos durante la homologación de tipo por declaraciones de conformidad, y debe permitirse a los fabricantes ultrapequeños utilizar ensayos de laboratorio basados en ciclos de conducción en condiciones reales ***aleatorios***.	(19) Las emisiones procedentes de los vehículos vendidos por pequeños fabricantes constituyen una parte insignificante de las emisiones producidas en la Unión. Por tanto, cabe permitir cierta flexibilidad en algunos de los requisitos con respecto a esos fabricantes. En consecuencia, los pequeños fabricantes deben poder sustituir determinados ensayos durante la homologación de tipo por declaraciones de conformidad, y debe permitirse a los fabricantes ultrapequeños utilizar ensayos de laboratorio basados en ciclos de conducción en condiciones reales ***estadísticamente relevantes***.

Enmienda 24

Propuesta de Reglamento

Considerando 20 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(20 bis) Si bien el término «estado de salud» se aplica habitualmente para referirse a la salud de una batería en un momento dado de su vida, este término no cuenta con una definición habitual y se determina mediante diferentes metodologías: el «estado de la energía certificada» y el «estado de autonomía certificada». Ambos parámetros representan un porcentaje de la energía de la batería certificada o de la autonomía eléctrica restante en un momento dado.

Enmienda 25

Propuesta de Reglamento

Considerando 21

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(21) A fin de garantizar unas condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución en relación con las obligaciones de los fabricantes como parte de la homologación de tipo y los procedimientos, ensayos y metodologías que deben aplicarse para la declaración de conformidad, la comprobación de la conformidad de la producción, la comprobación de la conformidad en servicio y el pasaporte medioambiental del vehículo; las opciones ***y denominaciones*** de vehículos; los requisitos, ensayos, métodos y medidas correctoras relacionados con la durabilidad de los vehículos, los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes, así como las capacidades de registro y comunicación de los sistemas MAB, también a efectos de las inspecciones técnicas periódicas y las inspecciones técnicas de vehículos; los requisitos y la información que ***deben facilitar los fabricantes*** de vehículos multifásicos, así como los procedimientos para determinar el valor de CO_2 de tales vehículos; los elementos técnicos, los requisitos administrativos y de documentación para la homologación de tipo en materia de emisiones, las comprobaciones e inspecciones y las comprobaciones de vigilancia del mercado, así como las obligaciones de presentación de informes, la conformidad en servicio y las comprobaciones de la conformidad de la producción; los métodos y ensayos para i) medir las emisiones de escape en laboratorio y en carretera, incluidos ciclos de ensayo de emisiones en condiciones reales de conducción aleatorios ***y en las peores condiciones***, el uso de sistemas portátiles de medición de emisiones para verificar las emisiones en la conducción real y las emisiones al ralentí; ii) determinar las emisiones de CO_2, el consumo de combustible y energía, la	(21) A fin de garantizar unas condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, ***y con vistas a complementarlo,*** deben conferirse a la Comisión ***tanto*** competencias de ejecución ***de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 como la competencia para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea*** en relación con las obligaciones de los fabricantes como parte de la homologación de tipo y los procedimientos, ensayos y metodologías que deben aplicarse para la declaración de conformidad, la comprobación de la conformidad de la producción, la comprobación de la conformidad en servicio y el pasaporte medioambiental del vehículo; las opciones de vehículos; los requisitos, ensayos, métodos y medidas correctoras relacionados con la durabilidad de los vehículos, los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes, así como las capacidades de registro y comunicación de los sistemas MAB, también a efectos de las inspecciones técnicas periódicas y las inspecciones técnicas de vehículos; los requisitos y la información que ***debe facilitarse respecto*** de vehículos multifásicos, así como los procedimientos para determinar el valor de CO_2 de tales vehículos; los elementos técnicos, los requisitos administrativos y de documentación para la homologación de tipo en materia de emisiones, las comprobaciones e inspecciones y las comprobaciones de vigilancia del mercado, así como las obligaciones de presentación de informes, la conformidad en servicio y las comprobaciones de la conformidad de la producción; los métodos y ensayos para i) medir las emisiones de escape en laboratorio y en carretera, incluidos ciclos de ensayo de emisiones en condiciones reales de conducción aleatorios**,**

Texto de la Comisión	*Enmienda*
autonomía eléctrica y la potencia del motor de un vehículo de motor; iii) proporcionar especificaciones relativas a los indicadores de cambio de velocidad; iv) determinar el efecto de los remolques O3 y O4 en las emisiones de CO_2, el consumo de combustible y energía, la autonomía eléctrica y la potencia del motor de un vehículo de motor; iv) medir las emisiones del cárter, las emisiones de evaporación y las emisiones de los frenos; v) evaluar el cumplimiento de los requisitos mínimos de rendimiento en cuanto a la durabilidad de las baterías; vi) evaluar la conformidad en servicio de los motores y los vehículos, los umbrales de cumplimiento y los requisitos de rendimiento; vii) los ensayos y métodos para garantizar el funcionamiento de los sensores (DAB y MAB); viii) los métodos para garantizar y evaluar las medidas de seguridad; la especificación y las características de los sistemas de alerta al conductor y de los métodos de inducción, y para evaluar su correcto funcionamiento; ix) los métodos para evaluar el funcionamiento correcto, la eficacia, la regeneración y la durabilidad de los sistemas de control de la contaminación originales y de recambio; x) los métodos para garantizar y evaluar las medidas de seguridad, incluido el análisis de la vulnerabilidad y la protección contra la manipulación; ***xi) los métodos para evaluar el correcto funcionamiento de los tipos homologados con arreglo a denominaciones específicas EURO7;*** xii) los criterios para la homologación de tipo en materia de emisiones de los pequeños y ultrapequeños fabricantes; xiii) las comprobaciones y los procedimientos de ensayo de vehículos multifásicos; xiv) los requisitos de rendimiento de los equipos de ensayo; xv) la especificación de los combustibles de referencia; xvi) los métodos para evaluar la ausencia de dispositivos y estrategias de inhibición; xvii) los métodos para medir la abrasión de los neumáticos; así como xviii) el formato y los datos del pasaporte medioambiental del vehículo y el método de comunicación de esos datos. ***Estas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo[50].***	***pero estadísticamente relevantes***, el uso de sistemas portátiles de medición de emisiones para verificar las emisiones en la conducción real y las emisiones al ralentí; ii) determinar las emisiones de CO_2, el consumo de combustible y energía, la autonomía eléctrica y la potencia del motor de un vehículo de motor; iii) proporcionar especificaciones relativas a los indicadores de cambio de velocidad; iv) determinar el efecto de los remolques O3 y O4 en las emisiones de CO_2, el consumo de combustible y energía, la autonomía eléctrica y la potencia del motor de un vehículo de motor; iv) medir las emisiones del cárter, las emisiones de evaporación y las emisiones de los frenos; v) evaluar el cumplimiento de los requisitos mínimos de rendimiento en cuanto a la durabilidad de las baterías; vi) evaluar la conformidad en servicio de los motores y los vehículos, los umbrales de cumplimiento y los requisitos de rendimiento; vii) los ensayos y métodos para garantizar el funcionamiento de los sensores (DAB y MAB); viii) los métodos para garantizar y evaluar las medidas de seguridad; la especificación y las características de los sistemas de alerta al conductor y de los métodos de inducción, y para evaluar su correcto funcionamiento; ix) los métodos para evaluar el funcionamiento correcto, la eficacia, la regeneración y la durabilidad de los sistemas de control de la contaminación originales y de recambio; x) los métodos para garantizar y evaluar las medidas de seguridad, incluido el análisis de la vulnerabilidad y la protección contra la manipulación; xii) los criterios para la homologación de tipo en materia de emisiones de los pequeños y ultrapequeños fabricantes; xiii) las comprobaciones y los procedimientos de ensayo de vehículos multifásicos; xiv) los requisitos de rendimiento de los equipos de ensayo; xv) la especificación de los combustibles de referencia; ***xvi)*** los métodos para evaluar la ausencia de dispositivos y estrategias de inhibición; xvii) los métodos para medir la abrasión de los neumáticos; así como xviii) el formato y los datos del pasaporte medioambiental del vehículo y el método de comunicación de esos datos.

Enmienda 26

Propuesta de Reglamento

Considerando 22

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(22) A fin de modificar o completar, según proceda, elementos no esenciales 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 por lo que respecta a las condiciones de ensayo basadas en los datos recogidos al someter a ensayo vehículos Euro 7, frenos o neumáticos; los requisitos de ensayo, en particular teniendo en cuenta el progreso técnico y los datos recogidos al someter a ensayo vehículos Euro 7; ***la introducción de opciones y denominaciones de vehículos sobre la base de tecnologías innovadoras para los fabricantes, pero también*** el establecimiento de límites de emisiones de partículas de los frenos y límites de abrasión de los distintos tipos de neumáticos, así como requisitos mínimos de rendimiento de las baterías y multiplicadores de la durabilidad sobre la base de los datos recogidos al someter a ensayo vehículos Euro 7, y el establecimiento de ***definiciones y de*** normas especiales para los pequeños fabricantes de vehículos de las categorías M_2, M_3, N_2 y N_3. Es especialmente importante que la Comisión lleve a cabo las consultas apropiadas durante su labor preparatoria, también a nivel de expertos, y que esas consultas se realicen conforme a los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación[51]. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupan de la preparación de actos delegados.	(22) A fin de modificar o completar, según proceda, elementos no esenciales 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 por lo que respecta a las condiciones de ensayo basadas en los datos recogidos al someter a ensayo vehículos Euro 7, frenos o neumáticos; los requisitos de ensayo, en particular teniendo en cuenta el progreso técnico y los datos recogidos al someter a ensayo vehículos Euro 7; el establecimiento de límites de emisiones de partículas de los frenos y límites de abrasión de los distintos tipos de neumáticos, así como requisitos mínimos de rendimiento de las baterías y multiplicadores de la durabilidad sobre la base de los datos recogidos al someter a ensayo vehículos Euro 7, y el establecimiento de normas especiales para los pequeños fabricantes de vehículos de las categorías M_2, M_3, N_2 y N_3. Es especialmente importante que la Comisión lleve a cabo las consultas apropiadas durante su labor preparatoria, también a nivel de expertos, y que esas consultas se realicen conforme a los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación[51]. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupan de la preparación de actos delegados.

Enmienda 27

Propuesta de Reglamento

Considerando 22 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(22 bis) La Unión es signataria del Acuerdo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), de 20 de marzo de 1958. Dicho acuerdo se refiere a la normalización de las especificaciones técnicas de los vehículos de ruedas, sus equipos asociados y los componentes que pueden instalarse en los vehículos de ruedas o utilizarse con ellos. Además, establece las condiciones para el reconocimiento mutuo de las homologaciones concedidas sobre la base de estas especificaciones. Los requisitos establecidos en el presente Reglamento deben alinearse, cuando proceda, con las normas establecidas en los Reglamentos de la CEPE o cualquier modificación posterior del presente Reglamento, según corresponda, en particular en lo que se refiere a los límites de emisión de partículas de los frenos, los límites de abrasión para los tipos de neumáticos y el establecimiento de criterios mínimos de rendimiento para las baterías.

Enmienda 28

Propuesta de Reglamento

Considerando 25

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(25) Es importante conceder a los Estados miembros, a las autoridades nacionales de homologación de tipo y a los agentes económicos tiempo suficiente para prepararse para la aplicación de las nuevas normas introducidas por el presente Reglamento. Por consiguiente, debe aplazarse la fecha de aplicación. Mientras que, en el caso de los vehículos ligeros, la fecha de aplicación debe ser tan pronto como sea ***técnicamente*** posible, en el caso de los vehículos pesados y de los remolques la fecha de aplicación puede retrasarse ***otros dos años***, ya que la transición a vehículos de cero emisiones será más larga para los vehículos pesados.	(25) Es importante conceder a los Estados miembros, a las autoridades nacionales de homologación de tipo y a los agentes económicos tiempo suficiente para prepararse para la aplicación de las nuevas normas introducidas por el presente Reglamento ***y su legislación derivada***. Por consiguiente, debe aplazarse la fecha de aplicación. Mientras que, en el caso de los vehículos ligeros, la fecha de aplicación debe ser tan pronto como sea ***técnica y económicamente*** posible, en el caso de los vehículos pesados y de los remolques la fecha de aplicación puede retrasarse, ya que la transición a vehículos de cero emisiones será más larga para los vehículos pesados.

Enmienda 29

Propuesta de Reglamento

Considerando 26

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(26) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, el establecimiento de normas armonizadas sobre los requisitos administrativos y técnicos para la homologación de tipo de los vehículos de las categorías M y N y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes, y sobre la vigilancia del mercado de esos vehículos y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes, con respecto a las emisiones, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a la dimensión y los efectos de la acción, pueden alcanzarse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en ese mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.	(26) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, el establecimiento de normas armonizadas sobre los requisitos administrativos y técnicos para la homologación de tipo de los vehículos de las categorías M y N y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes, y sobre la vigilancia del mercado de esos vehículos y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes, con respecto a las emisiones, ***así como el logro de los niveles más altos de protección del medio ambiente y de la salud,*** no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a la dimensión y los efectos de la acción, pueden alcanzarse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en ese mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

Enmienda 30

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. El presente Reglamento establece normas para la homologación de tipo inicial en materia de emisiones, la conformidad de la producción, la conformidad en servicio, la vigilancia del mercado, la durabilidad de los sistemas de control de la contaminación y de las baterías de tracción, los sistemas de monitorización a bordo, las disposiciones de seguridad para limitar la manipulación y las medidas de ciberseguridad, así como la determinación exacta de las emisiones de CO_2, la autonomía eléctrica, el consumo de combustible y energía y la eficiencia energética.	2. El presente Reglamento establece***, además,*** normas para la homologación de tipo inicial en materia de emisiones, la conformidad de la producción, la conformidad en servicio, la vigilancia del mercado, la durabilidad de los sistemas de control de la contaminación y de las baterías de tracción, los sistemas de monitorización a bordo, las disposiciones de seguridad para limitar la manipulación y las medidas de ciberseguridad, así como la determinación exacta de las emisiones de CO_2 ***y las emisiones contaminantes***, la autonomía eléctrica, el consumo de combustible y energía y la eficiencia energética.

Enmienda 31

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	2 bis. El presente Reglamento también establece requisitos técnicos comunes y disposiciones administrativas para la homologación de tipo en materia de emisiones y de abrasión y la vigilancia del mercado de todos los neumáticos de nueva fabricación. Dichos requisitos y disposiciones deben considerarse complementarios de los requisitos técnicos sobre neumáticos y las disposiciones administrativas del Reglamento (UE) 2019/2144.

Enmienda 32

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
El presente Reglamento se aplica a los vehículos de motor de las categorías M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 y N_3 y a los remolques de las categorías O_3 y O_4 según se especifican en el artículo 4 del Reglamento (UE) 2018/858, incluidos los que se diseñan y fabrican en una o más fases, así como a los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos.	El presente Reglamento se aplica a los vehículos de motor de las categorías M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 y N_3 y a los remolques de las categorías O_3 y O_4 según se especifican en el artículo 4 del Reglamento (UE) 2018/858, incluidos los que se diseñan y fabrican en una o más fases, así como a los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos***, y a los neumáticos de las clases C1, C2 y C3, tal como se especifica en el Reglamento n.º 117 de las Naciones Unidas, con excepción de los neumáticos con agarre en hielo***.

Enmienda 33

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 2 – punto 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2) «homologación de tipo en materia de emisiones inicial»: la primera fase de un procedimiento de homologación de tipo en materia de emisiones antes de que las autoridades concedan el certificado de homologación de tipo en materia de emisiones y de que los vehículos se pongan en producción;	2) «homologación de tipo en materia de emisiones inicial»: la primera fase de un procedimiento de homologación de tipo en materia de emisiones antes de que las autoridades concedan el certificado de homologación de tipo en materia de emisiones y de que los vehículos***, los motores, los sistemas, las unidades técnicas independientes o los componentes*** se pongan en producción;

Enmienda 34

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 2 – punto 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
4) «conformidad en servicio»: las actividades realizadas en vehículos en circulación con el fin de verificar los requisitos de durabilidad del presente Reglamento;	4) «conformidad en servicio»: las actividades realizadas en vehículos***, motores, sistemas, unidades técnicas independientes o componentes*** en circulación con el fin de verificar los requisitos de durabilidad del presente Reglamento;

Enmienda 35

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 2 – punto 5

Texto de la Comisión	*Enmienda*
5) «motor»: ***la fuente*** de ***propulsión*** de un vehículo;	5) «motor»: ***motor*** de ***combustión interna*** de un vehículo;

Enmienda 36

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 2 – punto 9

Texto de la Comisión	*Enmienda*
9) «emisiones de CO_2» o «CO_2»: la emisión de dióxido de carbono procedente del tubo de escape ***del vehículo de motor o del motor***;	9) «emisiones de CO_2» o «CO_2»: la emisión de dióxido de carbono procedente del tubo de escape;

Enmienda 37

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 2 – punto 10

Texto de la Comisión	*Enmienda*
10) «óxidos de nitrógeno» o «NOx»: la suma ***de los óxidos*** de nitrógeno emitidos por el tubo de escape;	10) «óxidos de nitrógeno» o «NOx»: la suma ***del óxido nítrico (NO) y del dióxido*** de nitrógeno ***(NO_2)*** emitidos por el tubo de escape;

Enmienda 38

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 2 – punto 10 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	10 bis) «óxido nitroso» o «N_2O»: el óxido nitroso emitido por el tubo de escape;

Enmienda 39

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 2 – punto 18

Texto de la Comisión	*Enmienda*
18) «hidrocarburos no metánicos» o «HCNM»: los hidrocarburos totales emitidos por el tubo de escape con excepción del metano;	(No afecta a la versión española).

Enmienda 40

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 2 – punto 24

Texto de la Comisión	*Enmienda*
24) «herramienta de cálculo del consumo de energía del vehículo» o «VECTO»: una herramienta de simulación utilizada para determinar las emisiones de CO_2, el consumo de combustible, el consumo de energía eléctrica y la autonomía eléctrica de los vehículos pesados; ***«consumo de energía»: el consumo de energía eléctrica de todas y cada una de las fuentes de propulsión de un vehículo;***	24) «herramienta de cálculo del consumo de energía del vehículo» o «VECTO»: una herramienta de simulación utilizada para determinar las emisiones de CO_2, el consumo de combustible, el consumo de energía eléctrica y la autonomía eléctrica de los vehículos pesados;

Enmienda 41

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 2 – punto 24 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	24 bis) «consumo de energía»: el consumo de energía eléctrica de todas y cada una de las fuentes de propulsión de un vehículo;

Enmienda 42

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 2 – punto 29

Texto de la Comisión	*Enmienda*
29) «abrasión de los neumáticos»: la masa de material desprendido del neumático debido al proceso de abrasión y emitido al medio ambiente;	29) «abrasión de los neumáticos»: la masa de material desprendido del neumático debido al proceso de abrasión***, con referencia a la labor realizada en el grupo de trabajo conjunto GRBP/GRPE sobre abrasión de neumáticos del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de las Naciones Unidas (WP 29),*** y emitido al medio ambiente;

Enmienda 43

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 2 – punto 34

Texto de la Comisión	*Enmienda*
34) «sistema de control de la contaminación original»: un sistema de control de la contaminación o un conjunto de tales sistemas incluidos en la homologación de tipo concedida al vehículo de que se trate;	34) «sistema de control de la contaminación original»: un sistema de control de la contaminación o un conjunto de tales sistemas incluidos en la homologación de tipo concedida al vehículo de que se trate ***e instalado en este en su primera matriculación***;

Enmienda 44

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 2 – punto 36

Texto de la Comisión	*Enmienda*
36) «función de control adaptativa»: un sistema que ajusta el motor, los sistemas de control de la contaminación u otros parámetros del vehículo a fin de mejorar el consumo de combustible o de energía y la eficacia del sistema de control de la contaminación basándose en la utilización prevista del vehículo;	***suprimido***

Enmienda 45

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 2 – punto 38

Texto de la Comisión	*Enmienda*
38) «sistema de monitorización a bordo» o «MAB» (OBM en sus siglas inglesas): el sistema a bordo de un vehículo que es capaz de detectar, o bien que se exceden las emisiones, o bien que el vehículo se encuentra en modo de cero emisiones, si procede, y que es capaz de indicar que se produce ese exceso de emisiones mediante la información almacenada en el vehículo, así como de comunicar esa información a través del puerto DAB y de forma inalámbrica;	(38) «sistema de monitorización a bordo» o «MAB» (OBM en sus siglas inglesas): el sistema a bordo de un vehículo que es capaz de ***monitorizar las emisiones y*** detectar, o bien que se exceden las emisiones, o bien que el vehículo se encuentra en modo de cero emisiones, si procede, y que es capaz de indicar que se produce ese exceso de emisiones mediante la información almacenada en el vehículo, así como de comunicar esa información a través del puerto DAB y de forma inalámbrica;

Enmienda 46

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 2 – punto 39

Texto de la Comisión	*Enmienda*
39) «dispositivo de monitorización a bordo del consumo de combustible y energía» o «dispositivo MABCC»: todo software o hardware que detecta y utiliza parámetros del vehículo, el motor, el combustible o la energía eléctrica, y la carga útil o la masa, para determinar y almacenar en el vehículo los datos de consumo de combustible y energía y otros parámetros pertinentes para determinar el consumo de combustible o energía y la eficiencia energética del vehículo;	39) «dispositivo de monitorización a bordo del consumo de combustible y energía» o «dispositivo MABCC»: todo software o hardware que detecta y utiliza parámetros del vehículo, el motor, el combustible o la energía eléctrica, y la carga útil o la masa, para determinar y almacenar en el vehículo los datos de consumo de combustible y energía y otros parámetros pertinentes para determinar el consumo de combustible o energía y la eficiencia energética del vehículo***, así como a efectos de la inspección técnica de vehículos***;

Enmienda 47

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 2 – punto 44

Texto de la Comisión	*Enmienda*
44) «manipulación»: la inactivación o modificación, por parte de los agentes económicos o agentes independientes, del motor, el dispositivo y el sistema de control de la contaminación del vehículo, el sistema de propulsión, la batería de tracción, el cuentakilómetros, el MABCC o el DAB/MAB, incluidos los softwares u otros elementos de control lógico de esos sistemas y sus datos;	44) «manipulación»: la inactivación o modificación, por parte de los agentes económicos o agentes independientes, del motor ***o motor eléctrico***, el dispositivo y el sistema de control de la contaminación del vehículo, el sistema de propulsión, la batería de tracción, el cuentakilómetros, el MABCC o el DAB/MAB, incluidos los softwares u otros elementos de control lógico de esos sistemas y sus datos;

Enmienda 48

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 2 – punto 47 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
47) «pequeño fabricante»: un fabricante de menos de diez mil vehículos de motor nuevos de la categoría M_1 o veintidós mil vehículos de motor nuevos de la categoría N_1 matriculados en la Unión por año civil, y que:	47) «pequeño fabricante»: un fabricante de menos de diez mil vehículos de motor nuevos de la categoría M_1 o veintidós mil vehículos de motor nuevos de la categoría N_1 ***o de seiscientos vehículos de motor nuevos de las categorías M_2, M_3, y seis mil novecientos vehículos de motor nuevos en total de las categorías N_2 y N_3*** matriculados en la Unión por año civil, y que:

Enmienda 49

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 2 – punto 63

Texto de la Comisión	*Enmienda*
63) «potencia asignada» o «P_{rated}»: la potencia neta máxima del motor en kW;	63) «potencia asignada» o «P_{rated}»: la potencia neta máxima del motor ***o motor eléctrico*** en kW;

Enmienda 50

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 2 – punto 65

Texto de la Comisión	*Enmienda*
65) «batería de tracción»: un sistema de batería que almacena energía con el objetivo principal de propulsar el vehículo;	65) «batería de tracción»: un sistema de batería que almacena energía con el objetivo principal de propulsar el vehículo***, incluido su sistema de gestión de la batería***;

Enmienda 51

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 2 – punto 65 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	65 bis) «sistema de gestión de la batería»: un dispositivo electrónico que controla o gestiona las funciones eléctricas y térmicas de una batería para asegurar su seguridad, rendimiento y vida útil, que gestiona y conserva los datos correspondientes a los parámetros para determinar el estado de salud y la vida útil prevista establecidos en el anexo VII del Reglamento (UE) 2023/1542 y que se comunica con el vehículo en que se encuentra incorporada la batería, o con una infraestructura de recarga pública o privada;

Enmienda 52

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 2 – punto 67

Texto de la Comisión	*Enmienda*
67) «autonomía con cero emisiones»: la distancia máxima que puede recorrer un vehículo de cero emisiones hasta que se agoten la batería de tracción o el depósito de combustible, y que, en el caso de los vehículos eléctricos puros, se corresponde con la autonomía eléctrica;	67) «autonomía con cero emisiones»: la distancia máxima que puede recorrer un vehículo de cero emisiones ***o un vehículo en modo cero emisiones*** hasta que se agoten la batería de tracción o el depósito de combustible ***de un motor que no sea de combustión interna***, y que, en el caso de los vehículos eléctricos puros, se corresponde con la autonomía eléctrica;

Enmienda 53

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 2 – punto 71

Texto de la Comisión	*Enmienda*
71) «pasaporte medioambiental del vehículo» o «PMV»: un registro en papel y en formato digital que contiene ***información sobre*** la ***eficacia medioambiental de un vehículo en el momento de su matriculación, incluido el nivel de*** los ***límites de emisiones contaminantes, las emisiones de CO_2, el consumo de combustible,*** el ***consumo de energía,*** la ***autonomía eléctrica, la potencia del motor, la durabilidad*** de ***la batería y otros valores conexos;***	71) «pasaporte medioambiental del vehículo» o «PMV»: un registro en papel y en formato digital que contiene ***toda*** la ***información necesaria para verificar*** los ***valores ensayados y declarados por*** el ***fabricante durante*** la ***homologación*** de ***tipo***;

Enmienda 54

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 2 – punto 72

Texto de la Comisión	*Enmienda*
72) «sistema de alerta al conductor por exceso de ***emisiones***»: un sistema diseñado, fabricado e instalado en un vehículo para proporcionar al usuario información sobre el exceso de emisiones y obligar a realizar reparaciones;	72) «sistema de alerta al conductor por exceso de ***emisiones de escape***»: un sistema diseñado, fabricado e instalado en un vehículo para proporcionar al usuario información sobre el exceso de emisiones ***de escape*** y obligar a realizar reparaciones;

Enmienda 55

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 2 – punto 77

Texto de la Comisión	*Enmienda*
77) «neumático de nieve»: un neumático cuyo dibujo o composición de la banda de rodadura o cuya estructura han sido concebidos primordialmente para proporcionar en presencia de nieve un rendimiento mejor que el de los neumáticos normales en cuanto a su capacidad para iniciar o mantener el desplazamiento del vehículo;	***suprimido***

Enmienda 56

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 2 – punto 78

Texto de la Comisión	*Enmienda*
78) «neumático de uso especial»: un neumático destinado a ser utilizado tanto en carretera como fuera de ella o destinado a otra utilización especial. Estos neumáticos están diseñados primordialmente para iniciar y mantener el desplazamiento del vehículo fuera de la carretera.	***suprimido***

Enmienda 57

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 2 – punto 78 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	78 bis) «neumático con agarre en hielo»: neumático de nieve de clase C1 para uso en condiciones extremas de nieve, diseñado además para ser utilizado en superficies de carretera cubiertas de hielo y que cumple los requisitos establecidos en el Reglamento n.º 117 de las Naciones Unidas.

Enmienda 58

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. Los fabricantes se asegurarán de que los vehículos nuevos que fabriquen y que se vendan, matriculen o pongan en servicio en la Unión hayan obtenido la homologación de tipo con arreglo al presente Reglamento. Los fabricantes se asegurarán de que los componentes o unidades técnicas independientes nuevos sujetos a homologación de tipo, en especial motores, baterías de tracción, sistemas de frenado y sistemas de control de la contaminación de recambio, que fabriquen y que se vendan o pongan en servicio en la Unión hayan obtenido la homologación de tipo con arreglo al presente Reglamento.	1. Los fabricantes se asegurarán de que los vehículos nuevos que fabriquen y que se vendan, matriculen o pongan en servicio en la Unión hayan obtenido la homologación de tipo con arreglo al presente Reglamento. ***A partir de las fechas de aplicación concretas establecidas en el presente Reglamento,*** los fabricantes se asegurarán de que los componentes o unidades técnicas independientes nuevos sujetos a homologación de tipo, en especial motores, baterías de tracción, sistemas de frenado***, neumáticos*** y sistemas de control de la contaminación de recambio, que fabriquen y que se vendan o pongan en servicio en la Unión hayan obtenido la homologación de tipo con arreglo al presente Reglamento.

Enmienda 59

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 3 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Al verificar el cumplimiento de los límites de emisiones de escape, cuando el ensayo se realice en ***condiciones*** de conducción ***ampliadas***, las emisiones se dividirán por el divisor de conducción ampliada indicado en el anexo III.	Al verificar el cumplimiento de los límites de emisiones de escape, cuando el ensayo se realice en ***una condición*** de conducción ***ampliada a la vez***, las emisiones se dividirán por el divisor de conducción ampliada indicado en el anexo III.

Enmienda 60

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 3 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Las emisiones durante la regeneración de los sistemas de control de la contaminación se incluirán como media ponderada basada en la frecuencia y la duración de los eventos de regeneración.	(No afecta a la versión española).

Enmienda 61

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
4. Los fabricantes diseñarán y fabricarán los componentes o unidades técnicas independientes, en especial motores, baterías de tracción, sistemas de frenado y sistemas de control de la contaminación de recambio, de manera que cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento, en particular los límites de emisiones indicados en el anexo I.	4. Los fabricantes diseñarán y fabricarán los componentes o unidades técnicas independientes, en especial motores, baterías de tracción, sistemas de frenado y sistemas de control de la contaminación de recambio, de manera que cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento, en particular los límites de emisiones indicados en el anexo I***, bajo las condiciones de ensayo establecidas en el anexo III***.

Enmienda 62

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 6 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) sistemas DAB ***capaces de*** detectar los sistemas que funcionen mal y que den lugar a ***un*** exceso de emisiones, a fin de facilitar las reparaciones;	a) sistemas DAB ***que pueden*** detectar los sistemas que funcionen mal y que den lugar a ***agotar el*** exceso de emisiones ***o al mal funcionamiento de otros componentes***, a fin de facilitar las reparaciones;

Enmienda 63

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 6 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) sistemas MAB capaces de detectar las emisiones por encima de los límites debidas a disfunciones, a una degradación incrementada o a otras situaciones que aumenten las emisiones;	b) sistemas MAB capaces de detectar las emisiones por encima de los límites debidas a disfunciones, a una degradación incrementada o a otras situaciones que aumenten las emisiones ***dentro del marco de la gama de tolerancias de las mediciones de MAB o el modo de cero emisiones***;

Enmienda 64

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 6 – letra d

Texto de la Comisión	*Enmienda*
d) monitorizaciones del estado de salud de la batería ***de tracción y de los sistemas de emisiones***;	d) monitorizaciones del estado de salud de la batería;

Enmienda 65

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 6 – letra e

Texto de la Comisión	*Enmienda*
e) sistemas de alerta al conductor por exceso de emisiones;	e) sistemas de alerta al conductor por exceso de emisiones ***de escape***;

Enmienda 66

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 6 – letra g

Texto de la Comisión	*Enmienda*
g) dispositivos que comuniquen datos generados por el vehículo ***utilizados*** para el cumplimiento del presente Reglamento y datos MABCC, a efectos de las inspecciones técnicas de vehículos periódicas y las inspecciones técnicas en carretera realizadas de manera inalámbrica, y a efectos de comunicación con la infraestructura de recarga y con los sistemas eléctricos fijos compatibles con funcionalidades de carga inteligentes y bidireccionales.	g) dispositivos que comuniquen datos generados por el vehículo ***junto con el número de homologación y la variante de homologación de tipo utilizados*** para el cumplimiento del presente Reglamento y datos MABCC, a efectos de las inspecciones técnicas de vehículos periódicas y las inspecciones técnicas en carretera realizadas de manera inalámbrica, y a efectos de comunicación con la infraestructura de recarga y con los sistemas eléctricos fijos compatibles con funcionalidades de carga inteligentes y bidireccionales***, y también para la prestación de servicios de terceros al usuario del vehículo con el fin de mejorar el uso del mismo, reducir el consumo energético del vehículo y sus emisiones o extender la vida útil de su batería durante el uso***.

Enmienda 67

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 7 – letra d

Texto de la Comisión	*Enmienda*
d) ***el*** cuentakilómetros ***y***	d) cuentakilómetros***,***

Enmienda 68

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 7 – letra e bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	e bis) motor eléctrico y unidades de control conexas,

Enmienda 69

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 7 – letra e ter (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	e ter) sistemas de seguridad para vehículos.

Enmienda 70

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 8

Texto de la Comisión	*Enmienda*
8. El fabricante evitará la posibilidad de sacar provecho de las vulnerabilidades mencionadas en el apartado 7. Cuando se detecte una vulnerabilidad de esa clase, el fabricante la ***eliminará*** actualizando el software o por cualquier otro medio adecuado.	8. El fabricante evitará la posibilidad de sacar provecho de las vulnerabilidades mencionadas en el apartado 7 ***en la mayor medida posible, sobre la base del mejor conocimiento disponible en la fecha de la homologación de tipo***. Cuando se detecte una vulnerabilidad de esa clase, el fabricante ***adoptará todas las medidas posibles teniendo en cuenta el estado de*** la ***tecnología para eliminarla*** actualizando el software o por cualquier otro medio adecuado.

Enmienda 71

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 8 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	8 bis. Los fabricantes velarán por el acceso de los agentes independientes a la información, las herramientas y los procesos requeridos para desarrollar piezas de recambio posventa compatibles que cumplan los requisitos técnicos del fabricante y poder instalar y activar esas piezas en el vehículo, incluidos componentes relacionados con MAB, en el cumplimiento de las medidas antimanipulación aplicadas por el fabricante. ***Al considerar retener, por motivos de lucha contra la manipulación, información, herramientas y procesos que sean esenciales para los agentes independientes, los fabricantes de vehículos demostrarán que retener la información, las herramientas y los procesos en cuestión constituiría un medio proporcionado para abordar las preocupaciones de manipulación correspondientes. Por tanto, deberán examinar, en particular, si bastarían medidas menos restrictivas.***

Enmienda 72

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 10

Texto de la Comisión	*Enmienda*
10. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, disposiciones de aplicación sobre los procedimientos, ensayos y metodologías para verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en los apartados 1 a 9. Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 17, apartado 2.	***suprimido***

Enmienda 73

Propuesta de Reglamento

Artículo 5 – apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. Los fabricantes podrán dar a los vehículos que fabriquen la denominación «vehículo Euro 7+» cuando en relación con esos vehículos se cumpla lo siguiente:	***suprimido***
a) con respecto a los vehículos de motor de combustión interna puros y los vehículos eléctricos híbridos sin carga exterior, se declara el cumplimiento de límites de emisiones como mínimo un 20 % inferiores a los indicados en el anexo I, en el caso de los contaminantes gaseosos, y de límites de emisiones un orden de magnitud inferiores, en el caso de las emisiones en número de partículas;	
b) con respecto a los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior, se declara el cumplimiento de límites de emisiones como mínimo un 20 % inferiores a los indicados en el anexo I, en el caso de los contaminantes gaseosos, y de límites de emisiones un orden de magnitud inferiores, en el caso de las emisiones en número de partículas, así como una durabilidad de la batería que es como mínimo 10 puntos porcentuales superior a lo exigido en el anexo II;	
c) en el caso de los vehículos eléctricos puros, se declara una durabilidad de la batería que es como mínimo 10 puntos porcentuales superior a lo exigido en el anexo II.	

Enmienda 74

Propuesta de Reglamento

Artículo 5 – apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. La conformidad de estos vehículos con los requisitos del apartado 1 se comprobará por cotejo con los valores declarados.	***suprimido***

Enmienda 75

Propuesta de Reglamento

Artículo 5 – apartado 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
3. Los fabricantes podrán dar a los vehículos la denominación «vehículo Euro 7A» cuando esos vehículos estén equipados con funciones de control adaptativas. El uso de funciones de control adaptativas se demostrará a las autoridades de homologación de tipo durante la homologación de tipo y se verificará durante la vida útil del vehículo según se indica en el cuadro 1 del anexo IV.	***suprimido***

Enmienda 76

Propuesta de Reglamento

Artículo 5 – apartado 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
4. Los fabricantes podrán dar a los vehículos la denominación «vehículo Euro 7G» cuando esos vehículos estén equipados con motores de combustión interna provistos de tecnologías de geovallado. El fabricante instalará en esos vehículos un sistema de alerta al conductor para informar al usuario cuando las baterías de tracción estén casi vacías y para detener el vehículo si no se carga en un espacio de 5 km a partir del primer aviso mientras se encuentra en el modo de cero emisiones. La aplicación de estas tecnologías de geovallado podrá verificarse a lo largo de la vida útil del vehículo.	***suprimido***

Enmienda 77

Propuesta de Reglamento

Artículo 5 – apartado 5

Texto de la Comisión	*Enmienda*
5. Los fabricantes podrán fabricar vehículos que combinen dos o más de las características mencionadas en los apartados 1, 2 o 3 y denominarlos utilizando una combinación de símbolos y letras tales como «Euro 7+A», «Euro 7+G», «Euro 7+AG» o «Euro 7AG».	***suprimido***

Enmienda 78

Propuesta de Reglamento

Artículo 5 – apartado 6

Texto de la Comisión	*Enmienda*
6. A petición del fabricante, en el caso de los vehículos N_2 de 3,5 a 4,0 toneladas de masa máxima derivados de un tipo de vehículo N_1, la autoridad de homologación de tipo podrá conceder una homologación de tipo en materia de emisiones correspondiente a un tipo de vehículo N_1. Estos vehículos se denominarán «vehículo Euro 7ext».	***suprimido***

Enmienda 79

Propuesta de Reglamento

Artículo 5 – apartado 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
7. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, disposiciones de aplicación sobre los procedimientos, ensayos y metodologías para verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en los apartados 1 a 6. Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 17, apartado 2.	***suprimido***

Enmienda 80

Propuesta de Reglamento

Artículo 6 – apartado 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
3. Los fabricantes se asegurarán de que los dispositivos MABCC, DAB y MAB y las medidas antimanipulación que se instalen en esos vehículos ***cumplan*** las disposiciones del presente Reglamento mientras el vehículo esté en uso.	3. Los fabricantes se asegurarán de que ***el diseño y la funcionalidad de*** los dispositivos MABCC, DAB y MAB y las medidas antimanipulación que se instalen en esos vehículos ***cumplirán*** las disposiciones del presente Reglamento ***y no se desactivarán*** mientras el vehículo esté en uso.

Enmienda 81

Propuesta de Reglamento

Artículo 6 – apartado 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
4. Los requisitos a los que se refieren los ***puntos*** 1 a 3 se aplicarán a los vehículos con todos los tipos de combustibles o fuentes de energía con los que se alimenten. Los mismos requisitos se aplicarán asimismo a todas las unidades técnicas independientes y componentes destinados a esos vehículos.	4. Los requisitos a los que se refieren los ***apartados*** 1 a 3 se aplicarán a los vehículos con todos los tipos de combustibles o fuentes de energía con los que se alimenten. Los mismos requisitos se aplicarán asimismo a todas las unidades técnicas independientes y componentes destinados a esos vehículos.

Enmienda 82

Propuesta de Reglamento

Artículo 6 – apartado 6 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
6. Los sistemas MAB instalados por el fabricante en estos vehículos deberán ser capaces de ***todo lo siguiente***:	6. Los sistemas MAB instalados por el fabricante en estos vehículos deberán ser capaces de:

Enmienda 83

Propuesta de Reglamento

Artículo 6 – apartado 6 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) comunicar los datos del comportamiento del vehículo en cuanto a emisiones, en especial los datos del sensor de contaminantes y del flujo de escape, a través del puerto DAB y de forma inalámbrica, también a efectos de las inspecciones técnicas de vehículos y las inspecciones técnicas en carretera ([55]), ([56]);	b) comunicar los datos del comportamiento del vehículo en cuanto a emisiones ***de escape***, en especial los datos del sensor de contaminantes y del flujo de escape, a través del puerto DAB y de forma inalámbrica, también a efectos de las inspecciones técnicas de vehículos y las inspecciones técnicas en carretera ([55]), ([56]) ***o para el objetivo de detectar las manipulaciones y proporcionar los servicios de terceros que asistan al usuario del vehículo en la reducción de las emisiones en la fase de uso***;
([55]) Directiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión y por la que se deroga la Directiva 2000/30/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 134).	([55]) Directiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión y por la que se deroga la Directiva 2000/30/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 134).
([56]) Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 129).	([56]) Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 129).

Enmienda 84

Propuesta de Reglamento

Artículo 6 – apartado 6 – letra c

Texto de la Comisión	*Enmienda*
c) ***inducir la reparación del*** vehículo cuando el sistema de alerta al conductor notifique un exceso significativo de emisiones.	c) ***instar a que se repare el*** vehículo cuando el sistema de alerta al conductor notifique un exceso significativo de emisiones.

Enmienda 85

Propuesta de Reglamento

Artículo 6 – apartado 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
7. Los dispositivos MABCC instalados por el fabricante en estos vehículos deberán ser capaces de comunicar los datos del vehículo que registren a través del puerto DAB y de forma inalámbrica.	7. Los dispositivos MABCC instalados por el fabricante en estos vehículos deberán ser capaces de comunicar ***todos*** los datos ***pertinentes legalmente necesarios*** del vehículo que registren a través del puerto DAB y de forma inalámbrica***, en el respeto de lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/679***.

Enmienda 86

Propuesta de Reglamento

Artículo 6 – apartado 8

Texto de la Comisión	*Enmienda*
8. En el caso de los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes que presenten un riesgo o un incumplimiento graves de los requisitos establecidos en el presente Reglamento, los fabricantes adoptarán inmediatamente las medidas correctoras necesarias, incluidas las reparaciones o modificaciones de dichos vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes, según proceda, para garantizar el cumplimiento del presente Reglamento. Los fabricantes o cualquier otro agente económico procederán a la retirada del mercado o a la recuperación, según proceda. Los fabricantes informarán de inmediato y en detalle de la no conformidad a la autoridad de homologación de tipo que concedió la homologación de tipo.	8. En el caso de los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes que presenten un riesgo o un incumplimiento graves de los requisitos establecidos en el presente Reglamento, los fabricantes adoptarán inmediatamente las medidas correctoras necesarias, incluidas las reparaciones o modificaciones de dichos vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes, según proceda, para garantizar el cumplimiento del presente Reglamento. Los fabricantes o cualquier otro agente económico procederán a la retirada del mercado o a la recuperación, según proceda. Los fabricantes informarán de inmediato y en detalle de la no conformidad a la autoridad de homologación de tipo que concedió la homologación de tipo ***y a la Comisión***.

Enmienda 87

Propuesta de Reglamento

Artículo 6 – apartado 9

Texto de la Comisión	*Enmienda*
9. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, disposiciones de aplicación sobre los requisitos, ensayos, métodos y medidas correctoras relacionados con las obligaciones a las que se refieren los apartados 1 a 8. Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 17, apartado 2.	***suprimido***

Enmienda 88

Propuesta de Reglamento

Artículo 7 – apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. El fabricante facilitará a la autoridad de homologación de tipo una declaración de conformidad firmada por lo que respecta a los requisitos relativos a RDE, corrección de la temperatura ambiente del CO_2, DAB, MAB, emisiones y durabilidad de la batería, regeneración continua o periódica, antimanipulación y cárter, según se especifica en el anexo V. ***Asimismo, el fabricante facilitará a la autoridad de homologación de tipo una declaración de conformidad firmada sobre el uso de las opciones de controles adaptativos y geovallado, cuando las seleccione.***	2. El fabricante facilitará a la autoridad de homologación de tipo una declaración de conformidad firmada por lo que respecta a los requisitos relativos a RDE, corrección de la temperatura ambiente del CO_2, DAB, MAB, emisiones y durabilidad de la batería, regeneración continua o periódica, antimanipulación y cárter, según se especifica en el anexo V.

Enmienda 89

Propuesta de Reglamento

Artículo 7 – apartado 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
4. Los fabricantes expedirán el pasaporte medioambiental del vehículo de cada vehículo ***y lo entregarán a su comprador*** junto con el propio vehículo, extrayendo los datos pertinentes de fuentes tales como el certificado de conformidad y la documentación de homologación de tipo. El fabricante se asegurará de que los datos del pasaporte medioambiental del vehículo estén disponibles para su visualización en los sistemas electrónicos del vehículo y puedan transmitirse del interior al exterior de este.	4. Los fabricantes expedirán el pasaporte medioambiental del vehículo de cada vehículo***, que deberán comunicar en el punto de venta*** junto con el propio vehículo***, y lo entregarán a su comprador***, extrayendo los datos pertinentes de fuentes tales como el certificado de conformidad y la documentación de homologación de tipo. El fabricante se asegurará de que los datos del pasaporte medioambiental del vehículo estén disponibles para su visualización en los sistemas electrónicos del vehículo y puedan transmitirse del interior al exterior de este.

Enmienda 90

Propuesta de Reglamento

Artículo 7 – apartado 5

Texto de la Comisión	*Enmienda*
5. ***La Comisión adoptará actos de ejecución por los que se establezcan los ensayos y*** las verificaciones de la conformidad***, así como*** los ***procedimientos relacionados con*** la ***homologación de tipo*** en ***materia de emisiones***, ***la conformidad*** de ***la producción, la*** conformidad ***en servicio, la declaración de conformidad*** y ***el pasaporte medioambiental del vehículo con arreglo*** a ***los apartados 1 a 4. Esos actos*** de ***ejecución se adoptarán de conformidad*** con ***el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 17, apartado 2***.	5. ***Los fabricantes emitirán y actualizarán el PMV tras*** las verificaciones de la conformidad ***en servicio, indicando*** los ***valores actualizados para*** la ***información contemplada*** en ***el artículo 3, punto 71***, ***del presente Reglamento.*** De conformidad ***con el Reglamento (UE) 2018/858*** y ***la Directiva 2014/45/UE, los fabricantes permitirán*** a ***las autoridades competentes y los centros*** de ***ensayo actualizar el PMV*** con ***datos precisos procedentes del puerto DAB y del dispositivo MABCC del vehículo***.

Enmienda 91

Propuesta de Reglamento

Artículo 7 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 7 bis
	Disposiciones específicas relativas a la abrasión de los neumáticos de los vehículos
	Tras la publicación de las disposiciones uniformes pertinentes en el WP.29 de las Naciones Unidas, la Comisión adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 16 que completen el presente Reglamento estableciendo los métodos y límites de medición de las emisiones de abrasión por categoría de neumático a efectos de la homologación de tipo, que harán referencia a las disposiciones y excepciones uniformes que se establezcan en el WP.29 de las Naciones Unidas en relación con la homologación de tipo en materia de emisiones de frenado de los neumáticos.
	En caso de que no se hayan establecido disposiciones uniformes en el WP.29 de las Naciones Unidas a más tardar el 30 de junio de 2026 para los neumáticos C1, y a más tardar el 31 de diciembre de 2035 para los neumáticos C2 y C3, la Comisión llevará a cabo una revisión y, si procede, desarrollará un método para medir la abrasión de los neumáticos y definirá los límites de abrasión para los neumáticos basándose en otros métodos avanzados existentes. Tras dicha revisión y, si procede, la Comisión adoptará actos delegados a más tardar el 30 de octubre de 2026, de conformidad con el artículo 16, en los que se especifiquen dichos métodos y se establezcan los límites de emisiones de abrasión por categoría de neumáticos.

Enmienda 92

Propuesta de Reglamento

Artículo 8 – título

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Normas especiales para los pequeños fabricantes	Normas especiales para los pequeños ***y ultrapequeños*** fabricantes

Enmienda 93

Propuesta de Reglamento

Artículo 8 – apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. Por lo que se refiere a las emisiones contaminantes, los pequeños fabricantes podrán sustituir los ensayos de los cuadros 1, 3, 5, 7 y 9 del anexo V por declaraciones de conformidad. La conformidad de los vehículos fabricados e introducidos en el mercado por pequeños fabricantes podrá someterse a ensayo a efectos de la conformidad en servicio y la vigilancia del mercado con arreglo a los cuadros 2, 4, 6, 8 y 10 del anexo V. No se exigirán los ensayos de conformidad de la producción indicados en el anexo V. El artículo 4, apartado **4**, letra b), no será de aplicación para los pequeños fabricantes.	1. Por lo que se refiere a las emisiones contaminantes, los pequeños ***y ultrapequeños*** fabricantes podrán sustituir los ensayos de los cuadros 1, 3, 5, 7 y 9 del anexo V por declaraciones de conformidad. La conformidad de los vehículos fabricados e introducidos en el mercado por pequeños fabricantes podrá someterse a ensayo a efectos de la conformidad en servicio y la vigilancia del mercado con arreglo a los cuadros 2, 4, 6, 8 y 10 del anexo V. No se exigirán los ensayos de conformidad de la producción indicados en el anexo V. El artículo 4, apartado **6**, letra b), no será de aplicación para los pequeños ***y los ultrapequeños*** fabricantes.

Enmienda 94

Propuesta de Reglamento

Artículo 8 – apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. Los fabricantes ultrapequeños deberán cumplir los límites de emisiones indicados en el anexo I en ensayos de laboratorio basados en ciclos de conducción en condiciones reales ***aleatorios***, a efectos de la conformidad en servicio y la vigilancia del mercado.	2. Los fabricantes ultrapequeños deberán cumplir los límites de emisiones indicados en el anexo I en ensayos de laboratorio basados en ciclos de conducción en condiciones reales ***estadísticamente relevantes***, a efectos de la conformidad en servicio y la vigilancia del mercado.

Enmienda 95

Propuesta de Reglamento

Artículo 9 – título

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Normas especiales para vehículos multifásicos	Normas especiales para vehículos ***de tipo de homologación*** multifásicos

Enmienda 96

Propuesta de Reglamento

Artículo 9 – apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. ***En las homologaciones de tipo multifásicas,*** los ***fabricantes de la segunda fase o de fases posteriores serán responsables de la homologación de tipo*** en ***materia de emisiones cuando modifiquen cualquier pieza del vehículo que, de acuerdo con los datos facilitados por los fabricantes de la fase anterior, pueda afectar a las emisiones o a la durabilidad de la batería.***	1. ***Se aplicarán a*** los ***vehículos multifásicos las disposiciones específicas establecidas*** en ***el anexo V, cuadros 3, 4 y 5.***

Enmienda 97

Propuesta de Reglamento

Artículo 9 – apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. La Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan los requisitos administrativos y los datos que deben facilitar los fabricantes de la fase anterior de acuerdo con el apartado 1, así como los procedimientos para la determinación de las emisiones de CO_2 de esos vehículos. Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 17, apartado 2.	***suprimido***

Enmienda 98

Propuesta de Reglamento

Artículo 10 – apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. Las autoridades nacionales de homologación pondrán a punto medidas para conceder homologaciones de tipo en materia de emisiones a tipos de vehículos y a componentes y unidades técnicas independientes, así como para realizar ensayos, comprobaciones e inspecciones a fin de verificar si los fabricantes cumplen los requisitos de conformidad de la producción y de conformidad en servicio de acuerdo con el anexo V.	1. Las autoridades nacionales de homologación pondrán a punto medidas para conceder homologaciones de tipo en materia de emisiones a tipos de vehículos***, sistemas*** y a componentes y unidades técnicas independientes, así como para realizar ensayos, comprobaciones e inspecciones a fin de verificar si los fabricantes cumplen los requisitos de conformidad de la producción y de conformidad en servicio de acuerdo con el anexo V.

Enmienda 99

Propuesta de Reglamento

Artículo 10 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	2 bis. Al realizar ensayos, comprobaciones e inspecciones, las autoridades nacionales y los centros de ensayo actualizarán el pasaporte medioambiental del vehículo (PMV) con valores actualizados para la información mencionada en el artículo 3, punto 71.

Enmienda 100

Propuesta de Reglamento

Artículo 10 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	3 bis. Transcurridos veinticuatro meses desde la entrada en vigor de todo el Derecho derivado pertinente, y con arreglo a las disposiciones específicas relativas a los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes, las autoridades nacionales, por razones relativas a las emisiones de CO2 y de contaminantes, al consumo de combustible y energía eléctrica o a la durabilidad de las baterías, denegarán la concesión de la homologación de tipo UE en materia de emisiones o la homologación de tipo nacional en materia de emisiones para los nuevos tipos de vehículos M1 y N1 que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento.

Enmienda 101

Propuesta de Reglamento

Artículo 10 – apartado 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
4. Con efectos a partir del ***1*** de ***julio*** de ***2025***, las autoridades nacionales considerarán que los certificados de conformidad de los vehículos M_1 y N_1 nuevos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento ya no son válidos a efectos de matriculación y prohibirán la matriculación, la venta o la entrada en servicio de esos vehículos por razones relativas a las emisiones de CO_2 y contaminantes, al consumo de combustible y energía o a la durabilidad de las baterías.	4. Con efectos a partir ***de treinta y seis meses desde la entrada en vigor*** de ***todo el Derecho derivado pertinente, y con arreglo a las disposiciones específicas relativas a los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes***, las autoridades nacionales considerarán que los certificados de conformidad de los vehículos M_1 y N_1 nuevos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento ya no son válidos a efectos de matriculación y prohibirán la matriculación, la venta o la entrada en servicio de esos vehículos por razones relativas a las emisiones de CO_2 y contaminantes, al consumo de combustible y energía o a la durabilidad de las baterías.

Enmienda 102

Propuesta de Reglamento

Artículo 10 – apartado 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	4 bis. Con efectos a partir de cuarenta y ocho meses desde la entrada en vigor de todo el Derecho derivado pertinente, y con arreglo a las disposiciones específicas relativas a los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes, las autoridades nacionales de homologación, por razones relativas a las emisiones de CO2 y contaminantes, al consumo de combustible y energía eléctrica o a la durabilidad de las baterías, en el caso de nuevos tipos de vehículos M2, M3, N2 y N3 y de remolques O3 y O4, denegarán la concesión de la homologación de tipo UE en materia de emisiones o la homologación de tipo nacional en materia de emisiones que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento.

Enmienda 103

Propuesta de Reglamento

Artículo 10 – apartado 5

Texto de la Comisión	*Enmienda*
5. Con efectos a partir del ***1*** de ***julio*** de ***2027***, las autoridades nacionales considerarán que los certificados de conformidad de los vehículos M_2, M_3, N_2 y N_3 nuevos y de los remolques O_3 y O_4 nuevos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento ya no son válidos a efectos de matriculación y prohibirán la matriculación, la venta o la entrada en servicio de esos vehículos por razones relativas a las emisiones de CO_2 y contaminantes, al consumo de combustible y energía, a la eficiencia energética o a la durabilidad de las baterías.	5. Con efectos a partir ***de sesenta meses desde la entrada en vigor*** de ***todo el Derecho derivado pertinente, y con arreglo a las disposiciones específicas relativas a los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes***, las autoridades nacionales considerarán que los certificados de conformidad de los vehículos M_2, M_3, N_2 y N_3 nuevos y de los remolques O_3 y O_4 nuevos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento ya no son válidos a efectos de matriculación y prohibirán la matriculación, la venta o la entrada en servicio de esos ***motores,*** vehículos ***o remolques*** por razones relativas a las emisiones de CO_2 y contaminantes, al consumo de combustible y energía, a la eficiencia energética o a la durabilidad de las baterías.

Enmienda 104

Propuesta de Reglamento

Artículo 10 – apartado 8

Texto de la Comisión	*Enmienda*
8. La Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan los elementos administrativos y técnicos necesarios para la realización de ensayos, comprobaciones e inspecciones a efectos de verificación del cumplimiento del apartado 1, así como los elementos técnicos necesarios para las comprobaciones de vigilancia del mercado con arreglo al apartado 2. Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 17, apartado 2.	***suprimido***

Enmienda 105

Propuesta de Reglamento

Artículo 11 – apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. Con efectos a partir ***del 1*** de ***julio*** de ***2025***, la venta o la instalación de un sistema, componente o unidad técnica independiente destinados a ser instalados en un vehículo M_1 o N_1 homologado con arreglo al presente Reglamento estarán prohibidas si el sistema, componente o unidad técnica independiente no son de un tipo homologado conforme al presente Reglamento.	1. Con efectos a partir ***de veinticuatro meses desde la entrada en vigor*** de ***todo el Derecho derivado pertinente***, la venta o la instalación de un sistema, componente o unidad técnica independiente destinados a ser instalados en un vehículo M1 o N1 homologado con arreglo al presente Reglamento estarán prohibidas si el sistema, componente o unidad técnica independiente no son de un tipo homologado conforme al presente Reglamento.

Enmienda 106

Propuesta de Reglamento

Artículo 11 – apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. Con efectos a partir ***del 1*** de ***julio*** de ***2027***, la venta o la instalación de un sistema, componente o unidad técnica independiente destinados a ser instalados en un vehículo M_2, M_3, N_2 o N_3 ***homologado*** con arreglo al presente Reglamento estarán prohibidas si el sistema, componente o unidad técnica independiente no son de un tipo homologado conforme al presente Reglamento.	2. Con efectos a partir de ***48 meses desde la entrada en vigor*** de ***todo el Derecho derivado pertinente***, la venta o la instalación de un sistema, componente o unidad técnica independiente destinados a ser instalados en un vehículo M_2, M_3, N_2 o N_3 ***y remolques O_3 y O_4 homologados*** con arreglo al presente Reglamento estarán prohibidas si el sistema, componente o unidad técnica independiente no son de un tipo homologado conforme al presente Reglamento.

Enmienda 107

Propuesta de Reglamento

Artículo 11 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	3 bis. Con efectos a partir de 12 meses desde la adopción del acto delegado sobre la homologación de tipo de los neumáticos C1 por lo que se refiere a los límites de emisiones de abrasión de conformidad con el artículo 7 bis, las autoridades nacionales solo concederán la homologación de tipo UE de componentes o unidades técnicas independientes con respecto a nuevos tipos de neumáticos cuando sean conformes con el presente Reglamento y denegarán la homologación de tipo UE de componentes o unidades técnicas independientes con respecto a nuevos tipos de neumáticos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento. ***Con efectos a partir de treinta y seis meses desde la aprobación del acto delegado relativo a la homologación de los neumáticos C1 con respecto a las emisiones de abrasión en consonancia con el artículo 7bis, las autoridades nacionales denegarán la concesión de homologaciones de tipo de la CE o nacionales respecto a nuevos tipos de neumático C1 que incumplan el presente Reglamento. Los neumáticos C1 que se hayan fabricado antes de la entrada en vigor fechas establecidas en el presente párrafo y que incumplan los requisitos del presente Reglamento y sus medidas de aplicación podrán venderse durante un período inferior a treinta meses.***

Enmienda 108

Propuesta de Reglamento

Artículo 12 – apartado 1 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Las manipulaciones que den lugar a unas emisiones que excedan los límites establecidos en el anexo 1 significarán que el vehículo ha dejado de cumplir el presente Reglamento.

Enmienda 109

Propuesta de Reglamento

Artículo 12 – apartado 1 – párrafo 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	El incumplimiento derivado de la manipulación dará lugar a la adopción de medidas correctoras adecuadas, incluidas recuperaciones, y sanciones económicas efectivas, proporcionadas y disuasorias por parte de las autoridades nacionales competentes.

Enmienda 110

Propuesta de Reglamento

Artículo 12 – apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. Durante las comprobaciones de la conformidad en servicio o de la vigilancia del mercado, las autoridades nacionales verificarán si los fabricantes de vehículos han instalado correctamente sistemas de alerta al conductor por exceso de emisiones y sistemas de alerta al conductor por nivel bajo de reactivo, y si los vehículos pueden ser manipulados.	2. Durante las comprobaciones de la conformidad en servicio o de la vigilancia del mercado, las autoridades nacionales verificarán ***la calidad del reactivo utilizado,*** si los fabricantes de vehículos han instalado correctamente sistemas de alerta al conductor por exceso de emisiones y sistemas de alerta al conductor por nivel bajo de reactivo, y si los vehículos pueden ser manipulados.

Enmienda 111

Propuesta de Reglamento

Artículo 13 – apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. La Comisión o terceros, de acuerdo con el artículo 9 y el artículo 13, apartado 10, del Reglamento (UE) 2018/858, ***podrán realizar*** las comprobaciones de la conformidad en servicio y de la vigilancia del mercado indicadas en los cuadros 2, 4, 6, 8 y 10 del anexo V para verificar la conformidad de los vehículos, componentes y unidades técnicas independientes con el presente Reglamento.	1. La Comisión o terceros, de acuerdo con el artículo 9 y el artículo 13, apartado 10, del Reglamento (UE) 2018/858, ***realizarán*** las comprobaciones de la conformidad en servicio y de la vigilancia del mercado indicadas en los cuadros 2, 4, 6, 8 y 10 del anexo V para verificar la conformidad de los vehículos, componentes y unidades técnicas independientes con el presente Reglamento.

Enmienda 112

Propuesta de Reglamento

Artículo 13 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	2 bis. La Comisión hará un seguimiento continuo de la situación a escala de la Unión con el fin de detectar prácticas de elusión y de no conformidad. Cuando se detecten vulneraciones de la conformidad, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo y hará un seguimiento con una propuesta legislativa, si procede, para abordar y eliminar los riesgos de incumplimiento.

Enmienda 113

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. Los fabricantes y las autoridades nacionales realizarán ensayos para demostrar el cumplimiento de los requisitos del ***artículo 4***, según se especifica en el anexo V. Los ensayos para demostrar el cumplimiento de los requisitos del ***artículo 4*** podrán ser realizados por la Comisión y por terceros, asimismo según se especifica en el anexo V.	2. Los fabricantes y las autoridades nacionales realizarán ensayos para demostrar el cumplimiento de los requisitos del ***presente Reglamento***, según se especifica en el anexo V. Los ensayos para demostrar el cumplimiento de los requisitos del ***presente Reglamento*** podrán ser realizados por la Comisión y por terceros, asimismo según se especifica en el anexo V.

Enmienda 114

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 3 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
3. La Comisión adoptará actos de ejecución relativos a todas las fases de la homologación de tipo en materia de emisiones, en concreto la conformidad de la producción, la conformidad en servicio y la vigilancia del mercado, que aborden ***los procedimientos y ensayos para la homologación de tipo en materia de emisiones, las metodologías de ensayo,*** las disposiciones administrativas, la modificación y extensión de las homologaciones de tipo en materia de emisiones, el acceso a los datos, los requisitos de documentación y los modelos para todo lo que sigue:	3. La Comisión adoptará actos de ejecución relativos a todas las fases de la homologación de tipo en materia de emisiones, en concreto la conformidad de la producción, la conformidad en servicio y la vigilancia del mercado, que aborden las disposiciones administrativas, la modificación y extensión de las homologaciones de tipo en materia de emisiones, el acceso a los datos, los requisitos de documentación y los modelos para todo lo que sigue:

Enmienda 115

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 3 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	d bis) sistemas de alerta al conductor por exceso de emisiones;

Enmienda 116

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 3 – letra d ter (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	d ter) sistemas de alerta al conductor por nivel bajo de reactivo;

Enmienda 117

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 3 – letra e

Texto de la Comisión	*Enmienda*
e) sistemas antimanipulación, de ***seguridad*** y de ciberseguridad;	e) sistemas antimanipulación, ***teniendo en cuenta los requisitos posventa y el suministro a los operadores independientes*** de ***toda la información, todas las herramientas*** y ***todos los procesos necesarios para el desarrollo y la instalación*** de ***piezas de recambio, así como los sistemas de seguridad y*** ciberseguridad;

Enmienda 118

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 3 – letra g

Texto de la Comisión	*Enmienda*
g) tipos de sistemas de frenado y sus piezas de recambio;	g) tipos de sistemas de frenado y sus piezas de recambio ***respecto a las emisiones de partículas para todas las categorías de vehículos, teniendo en cuenta al mismo tiempo otros sistemas integrados en los vehículos que contribuyen al frenado de vehículos***;

Enmienda 119

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 3 – letra g bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	g bis) tipos de sistemas de frenado y sus piezas de recambio que vayan a readaptarse en vehículos ya introducidos en el mercado con el fin de reducir significativamente las emisiones de frenado;

Enmienda 120

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 3 bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	3 bis. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 16 en relación con los procedimientos y ensayos para la homologación de tipo en materia de emisiones y las metodologías de ensayo para todas las fases de la homologación de tipo en materia de emisiones, en concreto la conformidad en servicio, la conformidad de la producción y la vigilancia del mercado, por lo que respecta a lo siguiente: ***a) tipos de vehículos M_1 y N_1;*** ***b) tipos de vehículos M_2, M_3, N_2 y N_3;*** ***c) motores utilizados en los tipos de vehículos M_2, M_3, N_2 y N_3;*** ***d) sistemas MAB/DAB;*** ***d bis) sistemas de alerta al conductor por exceso de emisiones;*** ***d ter) sistemas de alerta al conductor por nivel bajo de reactivo;*** ***e) sistemas antimanipulación, teniendo en cuenta los requisitos posventa y el suministro a los operadores independientes de toda la información, todas las herramientas y todos los procesos necesarios para el desarrollo y la instalación de piezas de recambio, así como los sistemas de seguridad y ciberseguridad;*** ***f) tipos de sistemas de control de la contaminación de recambio y sus piezas;*** ***g) tipos de sistemas de frenado y sus piezas de recambio;***

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	g bis) tipos de sistemas de frenado y sus piezas de recambio que vayan a readaptarse en vehículos ya introducidos en el mercado con el fin de reducir significativamente las emisiones de frenado;
	h) tipos de neumáticos con respecto a la abrasión de los neumáticos;
	i) tipos de vehículos M_1 y N_1;
	j) CO_2, consumo de combustible y energía, autonomía eléctrica y determinación de la potencia del motor de los vehículos M_1 y N_1, y disposiciones sobre MABCC;
	k) CO_2, consumo de combustible y energía, autonomía con cero emisiones, autonomía eléctrica y determinación de la potencia del motor de los vehículos M_2, M_3, N_2 y N_3, eficiencia energética de los remolques O_3 y O_4, y disposiciones sobre MABCC.

Enmienda 121

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 4 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
La Comisión estará facultada para adoptar actos ***de ejecución*** relativos a todas las fases de la homologación de tipo en materia de emisiones, en concreto la conformidad en servicio, la conformidad de la producción y la vigilancia del mercado, a fin de establecer lo siguiente:	La Comisión estará facultada para adoptar actos ***delegados*** relativos a todas las fases de la homologación de tipo en materia de emisiones, en concreto la conformidad en servicio, la conformidad de la producción y la vigilancia del mercado, a fin de establecer lo siguiente:

Enmienda 122

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 4 – párrafo 1 – letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	b bis) los métodos para la homologación de tipo de las tecnologías híbridas aplicables de los vehículos de las categorías M_2, M_3, N_2 y N_3;

Enmienda 123

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 4 – párrafo 1 – letra g

Texto de la Comisión	*Enmienda*
g) los métodos para medir las emisiones de partículas de los frenos, incluidos los métodos para los vehículos ***pesados***, las emisiones de partículas de los frenos en condiciones reales de conducción y el frenado regenerativo;	g) los métodos para medir las emisiones de partículas de los frenos, incluidos los métodos para los vehículos ***M_2, M_3, N_2 y N_3***, las emisiones de partículas de los frenos en condiciones reales de conducción y el frenado regenerativo;

Enmienda 124

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 4 – párrafo 1 – letra j

Texto de la Comisión	*Enmienda*
j) el ***dispositivo*** MABCC y los sistemas DAB y MAB, incluidos los umbrales de conformidad, los requisitos y ensayos de rendimiento, los métodos para garantizar el rendimiento de los sensores y la comunicación inalámbrica de los datos registrados por estos dispositivos y sistemas;	j) ***las características y*** el ***rendimiento de los dispositivos*** MABCC y los sistemas DAB y MAB, incluidos los umbrales de conformidad, los requisitos y ensayos de rendimiento, los métodos para garantizar el rendimiento de los sensores y la comunicación inalámbrica de los datos registrados por estos dispositivos y sistemas;

Enmienda 125

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 4 – párrafo 1 – letra l

Texto de la Comisión	*Enmienda*
l) los métodos para evaluar el funcionamiento correcto, la eficacia, la regeneración y la durabilidad de los sistemas de control de la contaminación originales y de recambio;	l) los métodos ***y los requisitos*** para evaluar el funcionamiento correcto, la eficacia, la regeneración y la durabilidad de los sistemas de control de la contaminación originales y de recambio ***y la calidad de los reactivos***;

Enmienda 126

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 4 – párrafo 1 – letra o

Texto de la Comisión	*Enmienda*
o) los métodos para evaluar el correcto funcionamiento de los tipos de vehículos ***homologados con las denominaciones del artículo 5***;	o) los métodos para evaluar el correcto funcionamiento de los tipos de vehículos;

Enmienda 127

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 4 – párrafo 1 – letra p

Texto de la Comisión	*Enmienda*
p) las comprobaciones del cumplimiento de ***lo dispuesto en el artículo 9, apartado 1, y*** los procedimientos de ensayo para vehículos multifásicos;	p) las comprobaciones del cumplimiento de los procedimientos de ensayo para vehículos multifásicos;

Enmienda 128

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 4 – párrafo 1 – letra s

Texto de la Comisión	*Enmienda*
s) los métodos para establecer la ausencia de dispositivos y estrategias de inhibición;	s) los métodos para establecer la ausencia de dispositivos y estrategias de inhibición***, y para trasladar al presente Reglamento los requisitos establecidos en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 y en el artículo 5, apartado 11, del Reglamento (UE) 2017/1151 aplicables a los vehículos de las categorías M1 y N1, y en el Reglamento n.º 49 de la CEPE, revisión 6, anexo 10, punto 5.1.2, aplicable a los vehículos de las categorías M_2, M_3, N_2 y N_3***;

Enmienda 129

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 4 – párrafo 1 – letra t

Texto de la Comisión	*Enmienda*
t) los métodos para medir la abrasión de los neumáticos;	***suprimida***

Enmienda 130

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 4 – párrafo 1 – letra v

Texto de la Comisión	*Enmienda*
v) los requisitos administrativos y la documentación para la homologación de tipo en materia de emisiones;	v) los requisitos administrativos y la documentación para la homologación de tipo en materia de emisiones ***y para la realización de ensayos, comprobaciones e inspecciones a efectos de verificación del cumplimiento***;

Enmienda 131

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 4 – párrafo 1 – letra w

Texto de la Comisión	*Enmienda*
w) las obligaciones de ***presentación*** de ***informes***, cuando proceda**.**	w) las obligaciones de ***notificación*** de ***datos y formato***, cuando proceda**;**

Enmienda 132

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 4 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 17, apartado 2.	5. Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 17, apartado 2. Los actos de ejecución a que se refiere el apartado 3, letras a) a f) e i) a k), y los actos delegados a que se refieren el apartado 3 bis, letras a) a f) e i) a k), y el apartado 4, letras a) a f) y j) a w), se adoptarán a más tardar el... [12 meses después la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento]. ***Los actos de ejecución a que se refiere el apartado 3, letras g) a h), y los actos delegados a que se refieren el apartado 3 bis, letras g) a h), y el apartado 4, letras g) a i), se adoptarán sin demora indebida tras la publicación de las disposiciones uniformes pertinentes del WP.29 de las Naciones Unidas.***

Enmienda 133

Propuesta de Reglamento

Artículo 15 – apartado 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 16 a fin de tener en cuenta el progreso técnico con vistas a modificar ***lo siguiente***:	1. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 16 a fin de tener en cuenta el progreso técnico con vistas a modificar ***[...] el presente Reglamento como sigue***:

Enmienda 134

Propuesta de Reglamento

Artículo 15 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) el anexo III, por lo que se refiere a las condiciones de ensayo de los vehículos M_2, M_3, N_2 y N_3, sobre la base de los datos recogidos en los ensayos de vehículos Euro 7;	a) el anexo III, ***cuadro 2,*** por lo que se refiere a las condiciones de ensayo de los vehículos M_2, M_3, N_2 y N_3, sobre la base de los datos recogidos en los ensayos de vehículos Euro 7;

Enmienda 135

Propuesta de Reglamento

Artículo 15 – apartado 1 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) el anexo III, por lo que se refiere a las condiciones de ensayo, sobre la base de los datos recogidos en los ensayos de frenos o neumáticos Euro 7;	b) el anexo III, ***cuadros 4 y 5,*** por lo que se refiere a las condiciones de ensayo, sobre la base de los datos recogidos en los ensayos de frenos o neumáticos Euro 7;

Enmienda 136

Propuesta de Reglamento

Artículo 15 – apartado 1 – letra d

Texto de la Comisión	*Enmienda*
d) el artículo 5, mediante la introducción de opciones y denominaciones basadas en tecnologías innovadoras para los fabricantes.	***suprimida***

Enmienda 137

Propuesta de Reglamento

Artículo 15 – apartado 2 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	c bis) si procede, el establecimiento de límites de abrasión para los tipos de neumáticos en el anexo I, en caso de que no se hayan establecido disposiciones uniformes en el WP.29 de las Naciones Unidas antes del plazo pertinente establecido en el artículo 7 bis;

Enmienda 138

Propuesta de Reglamento

Artículo 15 – apartado 2 – letra d

Texto de la Comisión	*Enmienda*
d) la inclusión en el anexo IV de multiplicadores de durabilidad sobre la base de los datos recogidos en los ensayos de vehículos Euro 7 de las categorías M_2, M_3, N_2 y N_3 y de un informe ***sobre*** la durabilidad de los vehículos pesados presentado al Parlamento Europeo y al Consejo;	d) la inclusión en el anexo IV de multiplicadores de durabilidad sobre la base de los datos recogidos en los ensayos de vehículos Euro 7 de las categorías M_2, M_3, N_2 y N_3 y de ***las conclusiones de*** un informe ***de evaluación de*** la durabilidad de los vehículos pesados ***en lo que respecta a las emisiones*** presentado al Parlamento Europeo y al Consejo;

Enmienda 139

Propuesta de Reglamento

Artículo 15 – apartado 2 – letra e

Texto de la Comisión	*Enmienda*
e) la inclusión de ***definiciones y de*** normas especiales para los pequeños fabricantes de las categorías de vehículos M_2, M_3, N_2, N_3 en los artículos 3 y 8, respectivamente, del presente Reglamento.	e) la inclusión de normas especiales para los pequeños fabricantes de las categorías de vehículos M_2, M_3, N_2, N_3 en los artículos 3 y 8, respectivamente, del presente Reglamento.

Enmienda 140

Propuesta de Reglamento

Artículo 15 – apartado 2 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	La Comisión adoptará los actos delegados a que se refieren las letras a) a c) sin demora indebida tras la publicación de las disposiciones uniformes pertinentes del WP.29 de las Naciones Unidas. En caso de que no se hayan establecido disposiciones uniformes en el WP.29 de las Naciones Unidas a más tardar el 30 de junio de 2026 para los neumáticos C1, y a más tardar el 31 de diciembre de 2035 para los neumáticos C2 y C3, se aplicará el artículo 7 bis del presente Reglamento.

Enmienda 141

Propuesta de Reglamento

Artículo 16 – apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 15 se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del**...** [OP: insértese la fecha = fecha de entrada en vigor del presente Reglamento]. 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.	2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo ***14, apartado 3 bis, el artículo 14, apartado 4, y el artículo*** 15 se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del [OP: insértese la fecha = fecha de entrada en vigor del presente Reglamento]. 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.

Enmienda 142

Propuesta de Reglamento

Artículo 16 – apartado 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 15 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.	3. La delegación de poderes mencionada en el artículo ***14, apartado 3 bis, el artículo 14, apartado 4, y el artículo*** 15 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 143

Propuesta de Reglamento

Artículo 16 – apartado 6

Texto de la Comisión	*Enmienda*
6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 15 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.	6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo ***14, apartado 3 bis, el artículo 14, apartado 4, y el artículo*** 15 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 242

Propuesta de Reglamento

Artículo 16 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 16 bis
	Reclamaciones justificadas de personas físicas o jurídicas
	1. Toda persona física o jurídica, de forma individual o en asociación, tendrá derecho a presentar reclamaciones justificadas a las autoridades nacionales de vigilancia del mercado cuando tengan motivos para creer que uno o varios fabricantes, agentes económicos o agentes independientes no cumplen lo dispuesto en el presente Reglamento.
	2. Cuando las personas que presenten reclamaciones justificadas así lo soliciten, las autoridades de vigilancia del mercado adoptarán las medidas necesarias para la protección apropiada de la identidad de la persona y de su información personal que, de revelarse, resultaría perjudicial para dicha persona.
	3. Las autoridades nacionales de vigilancia del mercado evaluarán sin demora indebida, con diligencia e imparcialidad, las reclamaciones justificadas, en particular si las quejas están o no bien fundadas, y adoptarán las medidas necesarias, incluida la realización de comprobaciones y evaluaciones de conformidad con los artículos 8 y 51 del Reglamento (UE) 2018/858, para detectar posibles infracciones del presente Reglamento y, en su caso, exigir medidas correctoras o imponer medidas restrictivas apropiadas en virtud del artículo 52 del Reglamento (UE) 2018/858.
	4. En un plazo de tres meses, la autoridad nacional de vigilancia del mercado informará a las personas físicas o jurídicas a que se refiere el apartado 1 de su decisión de aceptar o denegar la solicitud de actuación y de cualquier medida que tenga previsto adoptar para abordar las preocupaciones planteadas en la reclamación justificada, indicando los motivos de la decisión adoptada y las medidas propuestas.

Enmienda 144

Propuesta de Reglamento

Artículo 18 – apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. A más tardar el 1 de septiembre de 2031, basándose en la información facilitada de acuerdo con el apartado 1, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe de evaluación sobre la aplicación del presente Reglamento.	2. A más tardar el 1 de septiembre de 2031, basándose en la información facilitada de acuerdo con el apartado 1, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe de evaluación sobre la aplicación del presente Reglamento***, incluida una evaluación de las reducciones de las emisiones de escape y no de escape logradas, así como una evaluación de su contribución al cumplimiento de las normas sobre contaminación del aire establecidas en [XXX versión refundida de la propuesta de Directiva relativa a la calidad del aire ambiente]***.

Enmiendas 181 y 192

Propuesta de Reglamento

Artículo 18 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	2 bis. A más tardar el 31 de diciembre de 2025, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe de evaluación del rendimiento en materia de durabilidad de los vehículos pesados en lo que respecta a las emisiones.

Enmienda 146

Propuesta de Reglamento

Artículo 19 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Queda derogado el Reglamento (CE) n.º 715/2007 con efectos a partir del 1 de julio de ***2025***.	Queda derogado el Reglamento (CE) n.º 715/2007 con efectos a partir del 1 de julio de ***2030***.

Enmienda 147

Propuesta de Reglamento

Artículo 19 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Queda derogado el Reglamento (CE) n.º 595/2009 con efectos a partir del 1 de julio de ***2027***.	Queda derogado el Reglamento (CE) n.º 595/2009 con efectos a partir del 1 de julio de ***2031***.

Enmienda 148

Propuesta de Reglamento

Artículo 20 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Será de aplicación ***a partir del 1*** de ***julio*** de ***2025*** para los vehículos M_1 y N_1 y los componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, y ***a partir del 1*** de ***julio*** de ***2027*** para los ***vehículos M_2,*** M_3***,*** ***N_2*** y N_3 y los componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos ***y para los remolques O_3 y O_4***.	Será de aplicación ***veinticuatro meses después*** de ***la entrada en vigor*** de ***todos los actos de Derecho derivado pertinentes*** para los ***nuevos*** vehículos M_1 y N_1 y los componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, y ***treinta y seis meses después*** de ***la entrada en vigor*** de ***todos los actos de Derecho derivado pertinentes*** para los ***nuevos vehículos M_1 y N_1*** y los componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos. Será de aplicación cuarenta y ocho meses después de la entrada en vigor de todos los actos de Derecho derivado pertinentes para los nuevos vehículos M_2, M_3, N_2 y N_3 y los componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos y para los remolques O_3 y O_4, y sesenta meses después de la entrada en vigor de todos los actos de Derecho derivado pertinentes para los nuevos vehículos M_2, M_3, N_2 y N_3 y los componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos y para los remolques O_3 y O_4.

Enmienda 149

Propuesta de Reglamento

Artículo 20 – párrafo 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Será de aplicación a partir del 1 de julio de 2030 para los vehículos M_1 y N_1 fabricados por pequeños fabricantes.	Será de aplicación a partir del 1 de julio de 2030 para los vehículos M_1 y N_1 ***fabricados por pequeños fabricantes y a partir del 1 de julio de 2031 para los vehículos M_2, M_3, N_2 y N_3*** fabricados por pequeños fabricantes.

Enmienda 150

Propuesta de Reglamento

Anexo II – cuadro 1

Texto de la Comisión

Cuadro 1: Límites de emisiones de escape Euro 7 para los vehículos M_1 y N_1 con motor de combustión interna

Emisiones contaminantes	Vehículos M_1 ***y N_1***	***Solo para vehículos*** N_1 ***con una relación potencia-masa*** [1] ***menor que 35 kW/t***	Presupuesto de emisiones para todos los trayectos de menos de 10 km de vehículos M_1 y N_1	Presupuesto de emisiones para todos los trayectos de menos de 10 km únicamente de vehículos N_1 ***con una relación potencia-masa menor que 35 kW/t***
	por km	por km	por trayecto	por trayecto
NO_x en mg	60	75	600	750
PM en mg	4,5	4,5	45	45
PN_{10} en #	6×10^{11}	6×10^{11}	6×10^{12}	6×10^{12}
CO en mg	500	630	5 000	6 300
HCT en mg	100	130	1 000	1 300
HCNM en mg	68	90	680	900
NH_3 en mg	20	20	200	200

[1] Medida de conformidad con el punto 5.3.2 del Reglamento n.º 85 de la CEPE en el caso de los vehículos de motor de combustión interna puros y de los vehículos eléctricos puros, o, en todos los demás casos, medida de acuerdo con uno de los procedimientos de ensayo establecidos en el punto 6 del Reglamento Técnico Mundial n.º 21 de las Naciones Unidas.

Enmienda

Cuadro 1: Límites de emisiones de escape Euro 7 para los vehículos M_1 y N_1 con motor de combustión interna

	Vehículos M_1	***N_1 (clase I)***	N_1 ***(clase II)***	***N_1 (clase III)***	Presupuesto de emisiones para todos los trayectos de menos de 10 km de vehículos M_1 y N_1	***Presupuesto de emisiones para todos los trayectos de menos de 10 km de vehículos N_1 (clase I)***	Presupuesto de emisiones para todos los trayectos de menos de 10 km únicamente de vehículos N_1 ***(clase II)***	***Presupuesto de emisiones para todos los trayectos de menos de 10 km de vehículos N_1 (clase III)***
Masa en orden de marcha (MOM) en kg;	-	***Para vehículos N_1 con MOM ≤ 1280***	***Para vehículos N_1 con 1280 < MOM ≤ 1735***	***Para vehículos N_1 con 1735 < MOM***	-	***Para vehículos N_1 con MOM ≤ 1280***	***Para vehículos N_1 con 1280 < MOM ≤ 1735***	***Para vehículos N_1 con 1735 < MOM***
Emisiones contaminantes	por km	***por km***	por km	***por km***	por trayecto	por trayecto	por trayecto	por trayecto
NO_x en mg	60	***60***	75	***82***	600	***600***	750	***820***
PM en mg	4,5	***4,5***	4,5	***4,5***	45	***45***	45	***45***
PN_{10} en #	6×10^{11}	***6×10^{11}***	6×10^{11}	***6×10^{11}***	6×10^{12}	***6×10^{12}***	6×10^{12}	***6×10^{12}***
CO en mg	500	***500***	630	***740***	5 000	***5 000***	6 300	***7 400***
HCT en mg	100	***100***	130	***160***	1 000	***1 000***	1 300	***1 600***
HCNM en mg	68	***68***	90	***108***	680	***680***	900	***1 080***
NH_3 en mg	20	***20***	20	***20***	200	***200***	200	***200***

Enmienda 151

Propuesta de Reglamento

Anexo I – cuadro 2

Texto de la Comisión

Cuadro 2: Límites de emisiones de escape Euro 7 para los vehículos M_2, M_3, N_2 y N_3 con motor de combustión interna y para los motores de combustión interna utilizados en esos vehículos

Emisiones contaminantes	***Emisiones de frío*** (1)	***Emisiones en caliente*** (2)	***Presupuesto de emisiones para todos los trayectos de menos de 3* WHTC de largo***	***Límites de emisiones al ralentí opcionales*** (3)
	por kWh	*por kWh*	***por kWh***	***por hora***
NO_x en mg	***350***	***90***	***150***	***5 000***
PM en mg	***12***	***8***	***10***	
PN_{10} en #	***5x10¹¹***	***2x10¹¹***	***3x10¹¹***	
CO en mg	***3 500***	***200***	***2 700***	
GONM en mg	***200***	***50***	***75***	
NH_3 en mg	***65***	***65***	***70***	
CH_4 en mg	500	***350***	***500***	
N_2O en mg	160	***100***	***140***	
HCHO en mg	30	***30***		

(1) Las emisiones en frío se refieren al percentil 100 de las ventanas móviles de 1 WHTC, en el caso de los vehículos, o $WHTC_{cold}$, en el de los motores.
(2) Las emisiones en caliente se refieren al percentil 90 de las ventanas móviles de 1 WHTC, en el caso de los vehículos, o $WHTC_{hot}$, en el de los motores.
(3) Aplicable únicamente en ausencia de un sistema que apague automáticamente el motor después de 300 segundos

Enmienda

Cuadro 2: Límites de emisiones de escape Euro 7 para los vehículos M_2, M_3, N_2 y N_3 con motor de combustión interna y para los motores de combustión interna utilizados en esos vehículos

Emisiones contaminantes	***WHSC (CI) y WHTC (CI y PI)***	**Emisiones en condiciones reales de conducción (RDE)**
	por kWh	*por kWh*
NO_x en mg	***200***	***260***
PM en mg	***8***	***10***
PN_{10} en #	***6x10^{11}***	***7,8x10^{11}***
CO en mg	***1500***	***1950***
GONM en mg	***75***	***98***
NH_3 en mg	***60***	***78***
CH_4 en mg	500	***650***
N_2O en mg	160	***208***
HCHO en mg	30	***39***

Enmienda 152

Propuesta de Reglamento

Anexo I – cuadro 4 – título

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Límites de emisiones de partículas de los frenos Euro 7 en el ciclo de conducción estándar aplicables hasta el 31.12.2034	Límites de emisiones de partículas de los frenos Euro 7 en el ciclo de conducción estándar ***para vehículos con motor de combustión interna*** aplicables hasta el 31.12.2034

Enmienda 153

Propuesta de Reglamento

Anexo I – cuadro 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión
Enmienda

Cuadro 4 bis: Límites de emisiones de partículas de los frenos Euro 7 en el ciclo de conducción estándar para vehículos eléctricos puros, vehículos con pilas de combustible y vehículos eléctricos híbridos aplicables hasta el 31.12.2029

Límites de emisiones en mg/km por vehículo	***Vehículos M_1 y N_1***	***Vehículos M_2 y M_3***	***Vehículos N_2 y N_3***
Emisiones de partículas de los frenos (PM_{10})	***3***		
Emisiones de partículas de los frenos (PN)			

Enmienda 154

Propuesta de Reglamento

Anexo I – tabla 4 ter (nueva)

Texto de la Comisión
Enmienda

Cuadro 4 bis: Límites de emisiones de partículas de los frenos Euro 7 en el ciclo de conducción estándar para vehículos eléctricos puros, vehículos con pilas de combustible y vehículos eléctricos híbridos aplicables a partir de 1.1.2030

Límites de emisiones en mg/km por vehículo	***Vehículos M_1 y N_1***	***Vehículos M_2 y M_3***	***Vehículos N_2 y N_3***
Emisiones de partículas de los frenos (PM_{10})			
Emisiones de partículas de los frenos (PN)			

Enmienda 155

Propuesta de Reglamento

Anexo I – cuadro 5

Texto de la Comisión

Cuadro 5: Límites de emisiones de partículas de los frenos Euro 7 aplicables hasta el 1.1.2035

Límites de emisiones en mg/km por vehículo	Vehículos M_1 y N_1	Vehículo M_2 y M_3	Vehículo N_2 y N_3
Emisiones de partículas de los frenos (PM_{10})	**3**		
Emisiones de partículas de los frenos (PN)			

Enmienda

Cuadro 5: Límites de emisiones de partículas de los frenos Euro 7 en el ciclo de conducción estándar ***para todos los vehículos*** aplicables hasta el 1.1.2035

Límites de emisiones en mg/km por vehículo	Vehículos M_1 y N_1	Vehículos M_2 y M_3	Vehículos N_2 y N_3
Emisiones de partículas de los frenos (PM_{10})			
Emisiones de partículas de los frenos (PN)			

Enmienda 156

Propuesta de Reglamento

Anexo I – cuadro 6

Texto de la Comisión

Cuadro 6: ***Límites del índice*** de abrasión de los neumáticos Euro 7

Masa de los neumáticos perdida en g/1 000 km	***Neumáticos C1***	***Neumáticos C2***	***Neumáticos C3***
Neumáticos normales			
Neumáticos de nieve			
Neumáticos de uso especial			

Enmienda

Cuadro 6: ***Método de ensayo y límites*** de abrasión de los neumáticos Euro 7 ***y calendario de aplicación***

Número de reglamento de las Naciones Unidas	***Asunto***	***Serie de modificaciones publicada en el DO***	***Referencia del DO***	***Ámbito cubierto por Reglamentación WP29 de las Naciones Unidas actual y futura***
[1xx]	***Neumáticos con respecto a la abrasión***	***Serie 00 de modificaciones***	*DO L xxx de xx.xx.20XX, p. x*	***C1, C2*** (*), ***C3*** (*)

(*) Las Naciones Unidas ampliarán en el futuro el desarrollo de un método de ensayo y límites adecuados para evaluar el rendimiento con respecto a la abrasión de las clases de neumáticos C2 y C3.

Enmienda 157

Propuesta de Reglamento

Anexo II – cuadro 1

Texto de la Comisión

Cuadro 1: Requisitos mínimos de rendimiento (RMR) Euro 7 respecto a la durabilidad de las baterías de los vehículos M_1

RMR basados en la energía de las baterías	Desde inicio de la vida útil hasta cinco años o, si se alcanzan antes, 100 000 km	Vehículos de más de cinco años o 100 000 km, y hasta ***ocho*** años o, si se alcanzan antes, ***160 000*** km	Vehículos hasta la vida útil adicional*
Vehículos eléctricos híbridos con carga exterior	***80 %***	***70 %***	
Vehículos eléctricos puros	***80 %***	***70 %***	

RMR basados en la autonomía	Desde inicio de la vida útil hasta cinco años o, si se alcanzan antes, 100 000 km	Vehículos de más de cinco años o 100 000 km, y hasta ***ocho*** años o, si se alcanzan antes, ***160 000*** km	Vehículos hasta la vida útil adicional*
Vehículos eléctricos híbridos con carga exterior			
Vehículos eléctricos puros			

Enmienda

Cuadro 1: Requisitos mínimos de rendimiento (RMR) Euro 7 respecto a la durabilidad de las baterías de los vehículos M_1

RMR basados en la energía de las baterías	Desde inicio de la vida útil hasta cinco años o, si se alcanzan antes, 100 000 km	Vehículos de más de cinco años o 100 000 km, y hasta ***diez*** años o, si se alcanzan antes, ***200 000*** km	Vehículos hasta la vida útil adicional*
Vehículos eléctricos híbridos con carga exterior	***85 %***	***75 %***	
Vehículos eléctricos puros	***85 %***	***75 %***	

RMR basados en la autonomía	Desde inicio de la vida útil hasta cinco años o, si se alcanzan antes, 100 000 km	Vehículos de más de cinco años o 100 000 km, y hasta ***diez*** años o, si se alcanzan antes, ***200 000*** km	Vehículos hasta la vida útil adicional*
Vehículos eléctricos híbridos con carga exterior			
Vehículos eléctricos puros			

Enmienda 158

Propuesta de Reglamento

Anexo II – cuadro 2

Texto de la Comisión

Cuadro 2: Requisitos mínimos de rendimiento (RMR) Euro 7 respecto a la durabilidad de las baterías de los vehículos N_1

RMR basados en la energía de las baterías	Desde inicio de la vida útil hasta cinco años o, si se alcanzan antes, 100 000 km	Vehículos de más de cinco años o 100 000 km, y hasta ***ocho*** años o, si se alcanzan antes, ***160 000*** km	Vehículos hasta la vida útil adicional*
Vehículos eléctricos híbridos con carga exterior	***75 %***	***65 %***	
Vehículos eléctricos puros	***75 %***	***65 %***	

RMR basados en la autonomía	Desde inicio de la vida útil hasta cinco años o, si se alcanzan antes, 100 000 km	Vehículos de más de cinco años o 100 000 km, y hasta ocho años o, si se alcanzan antes, 160 000 km	Vehículos hasta la vida útil adicional*
Vehículos eléctricos híbridos con carga exterior			
Vehículos eléctricos puros			

Enmienda

Cuadro 2: Requisitos mínimos de rendimiento (RMR) Euro 7 respecto a la durabilidad de las baterías de los vehículos N_1

RMR basados en la energía de las baterías	Desde inicio de la vida útil hasta cinco años o, si se alcanzan antes, 100 000 km	Vehículos de más de cinco años o 100 000 km, y hasta ***diez*** años o, si se alcanzan antes, ***200 000*** km	Vehículos hasta la vida útil adicional*
Vehículos eléctricos híbridos con carga exterior	***80 %***	***70 %***	
Vehículos eléctricos puros	***80 %***	***70 %***	

RMR basados en la autonomía	Desde inicio de la vida útil hasta cinco años o, si se alcanzan antes, 100 000 km	Vehículos de más de cinco años o 100 000 km, y hasta ***diez*** años o, si se alcanzan antes, ***200 000*** km	Vehículos hasta la vida útil adicional*
Vehículos eléctricos híbridos con carga exterior			
Vehículos eléctricos puros			

Enmienda 159

Propuesta de Reglamento

Anexo III – cuadro 1

Texto de la Comisión

Cuadro 1: Condiciones para ensayar el cumplimiento de los vehículos M_1 y N_1 con los límites de emisiones de escape utilizando cualquier combustible comercial y lubricante según las especificaciones emitidas por el fabricante del vehículo

Parámetro	Condiciones de conducción normales	Condiciones de conducción ampliadas (*)
Divisor de conducción ampliada	-	1,6 1,6 (aplicable a las emisiones medidas únicamente durante el período en que se aplique una de las condiciones indicadas en esta columna)
Temperatura ambiente	0 °C a 35 °C	***-10 °C*** a 0 °C o 35 °C a ***45 °C***
Altitud máxima	700 m	Más de 700 m y menos de ***1 800*** m
Velocidad máxima	Hasta 145 km/h	Entre 145 y 160 km/h
Remolque / Modificaciones aerodinámicas	No permitido	Permitido conforme a las especificaciones del fabricante y hasta la velocidad regulada.
Accesorios	Posibles según el uso normal	-
Potencia media máxima en las ruedas durante los primeros 2 km después del arranque en frío	Inferior al 20 % de la potencia máxima en las ruedas	***Superior al*** 20 % de la potencia máxima en las ruedas
Composición del trayecto	Cualquiera	-
Kilometraje mínimo	10 000 km	Entre 3 000 y 10 000 km

(*) Se utilizará la misma estrategia de emisiones cuando se conduzca el vehículo fuera de esas condiciones, a menos que exista una razón técnica aprobada por la autoridad de homologación de tipo.

Enmienda

Cuadro 1: Condiciones para ensayar el cumplimiento de los vehículos M_1 y N_1 con los límites de emisiones de escape utilizando cualquier combustible comercial y lubricante según las especificaciones emitidas por el fabricante del vehículo

Parámetro	**Condiciones de conducción normales**	Condiciones de conducción ampliadas ([1])
Divisor de conducción ampliada	-	1,6 1,6 (aplicable a las emisiones medidas únicamente durante el período en que se aplique una de las condiciones indicadas en esta columna***; los datos obtenidos cuando se aplique más de una de las condiciones expuestas en esta columna se excluirán del ensayo***)
Temperatura ambiente	0 °C a 35 °C	***-7 °C*** a 0 °C o 35 °C a ***38 °C***
Altitud máxima	700 m	Más de 700 m y menos de ***1 300*** m
Velocidad máxima	Hasta 145 km/h	Entre 145 y 160 km/h
Remolque / Modificaciones aerodinámicas	No permitido	Permitido conforme a las especificaciones del fabricante y hasta la velocidad regulada.
Accesorios	Posibles según el uso normal	-
Potencia media máxima en las ruedas durante los primeros 2 km después del arranque en frío	Inferior al 20 % de la potencia máxima en las ruedas	***Entre el*** 20 % ***y el 30 %*** de la potencia máxima en las ruedas
Composición del trayecto	Cualquiera***, según el uso normal*** ([2]) ***y excluida la conducción sesgada***	***Cualquiera, según el uso normal*** ([2]) ***y excluida la conducción sesgada***
Kilometraje mínimo	10 000 km	Entre 3 000 y 10 000 km

([1]) Solo se permitirá la combinación de dos condiciones ampliadas de temperatura y altitud.
([2]) «Según el uso normal» se refiere a la dinámica del trayecto establecida en el anexo 9 del Reglamento n.º 168 de las Naciones Unidas.

Enmienda 160

Propuesta de Reglamento

Anexo III – cuadro 2

Texto de la Comisión

Cuadro 2: Condiciones para ensayar el cumplimiento de los vehículos M_2, M_3, N_2 y N_3 con los límites de emisiones de escape utilizando cualquier combustible comercial y lubricante según las especificaciones emitidas por el fabricante del vehículo

Parámetro	***Condiciones de conducción normales***	***Condiciones de conducción ampliadas****
Divisor de conducción ampliada	-	***2 (aplicable a las emisiones medidas únicamente durante el período en que se aplique una de las condiciones indicadas en esta columna)***
Temperatura ambiente	***-7 °C a 35 °C***	***10 °C a -7 °C o 35 °C a 45 °C***
Altitud máxima	***1 600 m***	***Entre 1 600 y 1 800 m***
Remolque / Modificaciones aerodinámicas	***No permitido***	***Permitido conforme a las especificaciones del fabricante y hasta la velocidad regulada.***
Carga útil del vehículo	***Mayor o igual que el 10 %***	***Menor que el 10 %***
Accesorios	***Posibles según el uso normal***	-
Carga del motor de combustión interna en el arranque en frío	***Cualquiera***	-
Composición del trayecto	***Según el uso habitual***	-
Kilometraje mínimo	***5 000 km para una masa máxima en carga técnicamente admisible < 16 t 10 000 km para una masa máxima en carga técnicamente admisible > 16 t***	***Entre 3 000 y 5 000 km para una masa máxima en carga técnicamente admisible < 16 t Entre 3 000 y 10 000 km para una masa máxima en carga técnicamente admisible > 16 t***

Enmienda

Cuadro 2: Condiciones para ensayar el cumplimiento de los vehículos M_2, M_3, N_2 y N_3 con los límites de emisiones de escape utilizando cualquier combustible comercial y lubricante según las especificaciones emitidas por el fabricante del vehículo

Medición en laboratorio de las emisiones de escape	***Medición de emisiones en condiciones reales de conducción (RDE)***
Para todos los ensayos de emisiones de escape realizados usando los ciclos de ensayo en banco dinamométrico WLTC/WHSC se aplicarán las disposiciones del anexo 4 del Reglamento n.º 49 [1] ***de las Naciones Unidas.***	***Las disposiciones del anexo 8 del Reglamento n.º 49*** [2] ***de las Naciones Unidas se aplicarán*** con las siguientes excepciones**:** — ***El umbral de potencia en el cuadro 1 del anexo III es del 0 %. Para las ventanas cuya potencia es inferior al 6 %, se usará 6 % para los cálculos;*** — ***El factor de conformidad (CF) en el cuadro 2 del punto 6.3 cuando el valor = 1,0 se usará para todos los contaminantes. Los límites aplicables son los límites reales de RDE que figuran en el anexo I, cuadro 2.***

([1]) Serie de enmiendas 07 (DO L 14 de 16.1.2023, p. 1).
([2]) Serie de enmiendas 07 (DO L 14 de 16.1.2023, p. 1).

Enmienda 161

Propuesta de Reglamento

Anexo III – cuadro 5

Texto de la Comisión

Cuadro 5: Condiciones para comprobar el cumplimiento de los límites de abrasión de los neumáticos

	Vehículos M_1 y N_1	Vehículos M_2, M_3, N_2 y N_3
Ensayo de límites de abrasión de los neumáticos	Basado en las metodologías de ensayo desarrolladas en las Naciones Unidas para ensayar la abrasión de los neumáticos en el mundo real	Basado en las metodologías de ensayo desarrolladas en las Naciones Unidas para ensayar la abrasión de los neumáticos en el mundo real

Enmienda

Cuadro 5: Condiciones para comprobar el cumplimiento de los límites de abrasión de los neumáticos

	Vehículos M_1 y N_1	Vehículos M_2, M_3, N_2 y N_3
Ensayo de límites de abrasión de los neumáticos	Basado en las metodologías de ensayo desarrolladas en las Naciones Unidas para ensayar la abrasión de los neumáticos en el mundo real***, de conformidad con el artículo 7 bis (nuevo)***	Basado en las metodologías de ensayo desarrolladas en las Naciones Unidas para ensayar la abrasión de los neumáticos en el mundo real***, de conformidad con el artículo 7 bis (nuevo)***

Enmienda 162

Propuesta de Reglamento

Anexo IV – cuadro 1

Texto de la Comisión

Cuadro 1: Vida útil de los vehículos, los motores y los sistemas de control de la contaminación

Vida útil de los vehículos, los motores y los dispositivos de control de la contaminación de recambio	Vehículos M_1, N_1 y M_2	N_2, ***N_3<16 t, M_3<7,5 t***:	N_3>16 t, M_3>7,5 t
Vida útil principal	Hasta ***160 000*** km o, si transcurren antes, ***ocho*** años	***300 000*** km o, si transcurren antes, ***ocho*** años	***700 000*** km o, si transcurren antes, quince años
Vida útil adicional	Después de la vida útil principal y hasta ***200 000*** km o, si transcurren antes, ***diez*** años	Después de la vida útil principal y hasta ***375 000*** km	Después de la vida útil principal y hasta ***875 000*** km

Enmienda

Cuadro 1: Vida útil de los vehículos, los motores y los sistemas de control de la contaminación

Vida útil de los vehículos, los motores y los dispositivos de control de la contaminación de recambio	Vehículos M_1, N_1 y M_2	N_2, ***N_3≤16 t, M_3≤7,5 t***:	N_3>16 t, M_3>7,5 t
Vida útil principal	Hasta ***200 000*** km o, si transcurren antes, ***diez*** años	***340 000*** km o, si transcurren antes, ***diez*** años	***750 000*** km o, si transcurren antes, quince años
Vida útil adicional	Después de la vida útil principal y hasta ***240 000*** km o, si transcurren antes, ***doce*** años	Después de la vida útil principal y hasta ***400 000*** km ***o, si transcurren antes, doce años***	Después de la vida útil principal y hasta ***900 000*** km ***o, si transcurren antes, diecisiete años***

Enmienda 163

Propuesta de Reglamento

Anexo V – cuadro 3

Texto de la Comisión

Cuadro 3: Aplicación de los ***ensayos***, las declaraciones y otros requisitos para la homologación de tipo y las extensiones respecto de los vehículos M_2, M_3, N_2 y N_3 a los fabricantes

Requisitos de ensayo	Ensayos y requisitos para la homologación de tipo en materia de emisiones ***inicial***	Ensayos para la conformidad de la producción	Ensayos para la conformidad en servicio
Ensayos en carretera (RDE) de contaminantes gaseosos, ***PM y*** PN respecto de cada combustible y de las categorías de vehículos aplicables (M_2, M_3, N_2 y N_3), ***y ensayo de carga baja (si procede)***	Ensayos de demostración exigidos respecto de todos los combustibles para los que se concede la homologación de tipo, por tipo de vehículo, y una declaración de conformidad respecto de todos los combustibles, todas las cargas útiles y ***todos los tipos*** de vehículos aplicables	***Conformidad de la producción realizada únicamente con respecto al motor***	Ensayo exigido cada dos años en un vehículo con cualquier combustible y en cualquier categoría de vehículos y cualquier carga útil respecto de todos los tipos de motor
Determinación de las emisiones de CO_2, el consumo de combustible y energía, la autonomía con cero emisiones y la autonomía eléctrica de un vehículo	***Licencia VECTO***	***Respecto de los componentes***	***No se exigen***
Eficiencia energética de los remolques	Licencia VECTO	Respecto de los componentes	No se exigen
Procedimiento de ensayo de verificación	No se exigen	Se exigen	No se exigen
Emisiones del cárter	Comprobar la instalación de un sistema de cárter cerrado o un encauzamiento cerrado hacia el tubo de escape	No se exigen	Opcional[6]
Durabilidad de las emisiones	Declaración	No se exigen	No se exigen
Durabilidad de las baterías	Declaración	No se exigen	No se exigen
Diagnósticos a bordo (nivel de familia DAB)	Declaración	No se exigen	Opcional[6]
Monitorización a bordo (nivel de familia MAB)	Demostración y declaración	No se exigen	Se exigen
Antimanipulación, seguridad y ciberseguridad	Declaración y documentación	No se exigen	No se exigen
Controles adaptativos (si procede)	***Declaración***	***No se exigen***	***No se exigen***
Tecnologías de geovallado (si procede)	***Declaración y demostración***	***No se exigen***	***No se exigen***

Enmienda

Cuadro 3: Aplicación de los ***requisitos de ensayo***, las declaraciones y otros requisitos para la homologación de tipo y las extensiones respecto de los vehículos M_2, M_3, N_2 y N_3 a los fabricantes

Requisitos de ensayo	Ensayos y requisitos para la homologación de tipo en materia de emisiones	Ensayos para la conformidad de la producción	Ensayos para la conformidad en servicio
Contaminantes gaseosos, PM y PN y emisiones de CO_2, y consumo de combustible en el ciclo transitorio (WHTC en frío y en caliente)	***Se exigen en el motor de referencia de la familia de emisiones, y declaración respecto de todos los miembros de la familia*** (*) (**)	***Se exigen en un motor no incluido en la familia*** (**)	
Ensayos en carretera (RDE) de contaminantes gaseosos, PN respecto de cada combustible y de las categorías de vehículos aplicables (M_2, M_3, N_2 y N_3)	Ensayos de demostración exigidos respecto de todos los combustibles para los que se concede la homologación de tipo, por tipo de vehículo, y una declaración de conformidad respecto de todos los combustibles, todas las cargas útiles y ***todas las categorías*** de vehículos aplicables (**)	***No se exigen***	Ensayo exigido cada dos años en un vehículo con cualquier combustible y en cualquier categoría de vehículos y cualquier carga útil respecto de todos los tipos de motor (**)
Eficiencia energética de los remolques	Licencia VECTO	Respecto de los componentes	No se exigen
Procedimiento de ensayo de verificación	No se exigen	Se exigen	No se exigen
Emisiones del cárter	Comprobar la instalación de un sistema de cárter cerrado o un encauzamiento cerrado hacia el tubo de escape (**)	No se exigen	Opcional[28]
Durabilidad de las emisiones	Declaración (**)	No se exigen	No se exigen
Funcionamiento correcto de los sistemas que utilizan un reactivo consumible y de los sistemas de control de la contaminación	***Declaración*** (**)	***No se exigen*** (**)	***Opcional*** (**)
Durabilidad de las baterías	Declaración	No se exigen	No se exigen
Determinación de la potencia	***Se exigen*** (**)	***No se exigen***	***No se exigen***
Diagnósticos a bordo (nivel de familia DAB)	Declaración	No se exigen	Opcional[28]
Monitorización a bordo (nivel de familia MAB)	Demostración y declaración	No se exigen	Se exigen
Antimanipulación, seguridad y ciberseguridad	Declaración y documentación	No se exigen	No se exigen

(*) Con base en los datos de los ensayos de motores de todas las potencias.

(**) En el caso de un vehículo con un sistema de motor homologado en lo concerniente a las emisiones, el fabricante del motor es el responsable de realizar el ensayo.

Enmienda 164

Propuesta de Reglamento

Anexo V – cuadro 4

Texto de la Comisión

Cuadro 4: Aplicación de los requisitos de ensayo y las declaraciones para la homologación de tipo y las extensiones respecto de los vehículos M_2, M_3, N_2 y N_3 a los Estados miembros y las terceras partes reconocidas / la Comisión

Requisitos de ensayo	Ensayos y requisitos para la homologación de tipo en materia de emisiones ***inicial***	Ensayos para la conformidad de la producción	Ensayos para la conformidad en servicio		Ensayos para la vigilancia del mercado	
Agente pertinente	Autoridad de homologación de tipo ***para expedir la homologación de tipo***	Autoridad de homologación de tipo	Autoridad de homologación de tipo	Terceras partes y Comisión	Autoridades de vigilancia del mercado	Terceras partes y Comisión
Ensayos en carretera (RDE) de contaminantes gaseosos, PM y PN respecto de cada combustible y de las categorías de vehículos aplicables (M_2, M_3, N_2 y N_3) ***y ensayo de carga baja (si procede)***	Ensayos de demostración exigidos respecto de todos los combustibles para los que se concede la homologación de tipo, por tipo de vehículo, y una declaración de conformidad respecto de todos los combustibles, todas las cargas útiles y ***todos los tipos*** de vehículos aplicables	(véanse los requisitos de motor)	Exigido anualmente para un número adecuado de tipos de vehículos con cualquier combustible y cualquier categoría de vehículos incluidos en la homologación de tipo en materia de emisiones	Opcional	Obligatorio/Opcional	Opcional
Determinación de las emisiones de CO_2, el consumo de combustible y energía, la autonomía con cero emisiones y la autonomía eléctrica de un vehículo	Expedir licencia VECTO	Respecto de los componentes	No se exigen	No se exigen	Opcional	Opcional
Eficiencia energética de los remolques	Expedir licencia VECTO	Respecto de los componentes	No se exigen	No se exigen	Opcional	Opcional
Procedimiento de ensayo de verificación	No se exigen	Se exigen	Opcional	Opcional	Opcional	Opcional
Emisiones del cárter	Comprobar la instalación de un sistema de cárter cerrado o un encauzamiento cerrado hacia el tubo de escape	No se exigen	Opcional	Opcional	Opcional	Opcional
Durabilidad de las emisiones	Declaración	No se exigen	Opcional	Opcional	Se exigen	Opcional
Durabilidad de las baterías	Declaración	No se exigen	Opcional	Opcional	Opcional	Opcional
Diagnósticos a bordo (nivel de familia DAB)	Declaración	No se exigen	Opcional	Opcional	Se exigen	Opcional

Texto de la Comisión

Monitorización a bordo (nivel de familia MAB)	Declaración y demostración	No se exigen	***No se exigen***	No se exigen	Se exigen	Opcional
Antimanipulación, seguridad y ciberseguridad	Declaración y documentación	No se exigen	No se exigen	No se exigen	Se exigen	Opcional
Controles adaptativos (si procede)	***Declaración***	***No se exigen***	***No se exigen***	***No se exigen***	***Opcional***	***Opcional***
Tecnologías de geovallado (si procede)	***Declaración y demostración***	***No se exigen***	***No se exigen***	***No se exigen***	***Se exigen***	***Opcional***

Enmienda

Cuadro 4: Aplicación de los requisitos de ensayo y las declaraciones para la homologación de tipo y las extensiones respecto de los vehículos M_2, M_3, N_2 y N_3 a los Estados miembros y las terceras partes reconocidas / la Comisión

Requisitos de ensayo	Ensayos y requisitos para la homologación de tipo en materia de emisiones	Ensayos para la conformidad de la producción	Ensayos para la conformidad en servicio		Ensayos para la vigilancia del mercado	
Agente pertinente	Autoridad de homologación de tipo ***otorgante***	Autoridad de homologación de tipo ***otorgante***	Autoridad de homologación de tipo ***otorgante***	Terceras partes y Comisión	Autoridades de vigilancia del mercado	Terceras partes y Comisión
Ensayos en carretera (RDE) de contaminantes gaseosos, PM y PN respecto de cada combustible y de las categorías de vehículos aplicables (M2, M3, N2 y N3)	Ensayos de demostración exigidos respecto de todos los combustibles para los que se concede la homologación de tipo, por tipo de vehículo, y una declaración de conformidad respecto de todos los combustibles, todas las cargas útiles y ***todas las categorías*** de vehículos aplicables **	(véanse los requisitos de motor)	Exigido anualmente para un número adecuado de tipos de vehículos con cualquier combustible y cualquier categoría de vehículos incluidos en la homologación de tipo en materia de emisiones **	Opcional	Obligatorio/Opcional	Opcional
Determinación de las emisiones de CO_2, el consumo de combustible y energía, la autonomía con cero emisiones y la autonomía eléctrica de un vehículo	Expedir licencia VECTO	Respecto de los componentes	No se exigen	No se exigen	Opcional	Opcional
Eficiencia energética de los remolques	Expedir licencia VECTO	Respecto de los componentes	No se exigen	No se exigen	Opcional	Opcional

Procedimiento de ensayo de verificación	No se exigen	Se exigen	Opcional	Opcional	Opcional	Opcional
Emisiones del cárter	Comprobar la instalación de un sistema de cárter cerrado o un encauzamiento cerrado hacia el tubo de escape	No se exigen	Opcional	Opcional	Opcional	Opcional
Durabilidad de las emisiones	Declaración	No se exigen	Opcional	Opcional	Se exigen	Opcional
Funcionamiento correcto de los sistemas que utilizan un reactivo consumible y de los sistemas de control de la contaminación	***No se exigen***	***No se exigen***	***Se exigen***	***Opcional***	***Se exigen***	***Funcionamiento correcto de los sistemas que utilizan un reactivo consumible y de los sistemas de control de la contaminación***
Durabilidad de las baterías	Declaración	No se exigen	Opcional	Opcional	Opcional	Opcional
Determinación de la potencia	***Se exigen*** **	***No se exigen***	***Opcional***	***Opcional***	***Opcional***	***Opcional***
Diagnósticos a bordo (nivel de familia DAB)	Declaración	No se exigen	Opcional	Opcional	Se exigen	Opcional
Monitorización a bordo (nivel de familia MAB)	Declaración y demostración	No se exigen	***Se exigen***	No se exigen	Se exigen	Opcional
Antimanipulación, seguridad y ciberseguridad	Declaración y documentación	No se exigen	No se exigen	No se exigen	Se exigen	Opcional

***** En el caso de un vehículo con un sistema de motor homologado en lo concerniente a las emisiones, el fabricante del motor es el responsable de realizar el ensayo.***

Enmienda 165

Propuesta de Reglamento

Anexo V – cuadro 5

Texto de la Comisión

Cuadro 5: Aplicación de los ensayos y las declaraciones para la homologación de tipo y las extensiones de motores destinados a vehículos M_2, M_3, N_2 y N_3 a los fabricantes

Requisitos de ensayo para cada combustible	Ensayos y requisitos para la homologación de tipo en materia de emisiones ***inicial***	Ensayos para la conformidad de la producción	Ensayos para la conformidad en servicio
Contaminantes gaseosos, PM y PN y emisiones de CO_2, y consumo de combustible en el ciclo transitorio (WHTC en frío y en caliente)	Se exigen en el motor de referencia de la familia de emisiones, y declaración respecto de todos los miembros de la familia (**)	Se exigen en un motor no incluido en la familia	Realizados únicamente con el vehículo completo, como en los cuadros 3 y 4
Ensayos de motores para verificar los datos necesarios para determinar las emisiones de CO_2	Se exigen	Se exigen	
Regeneración continua/periódica	Declaración	No se exigen	
Emisiones del cárter	Comprobar la instalación de un sistema de cárter cerrado o un encauzamiento cerrado hacia el tubo de escape	No se exigen	
Durabilidad de las emisiones	Declaración	No se exigen	
Diagnósticos a bordo (nivel de familia DAB)	Declaración	No se exigen	
Monitorización a bordo (nivel de familia MAB)	Realizados únicamente con el vehículo completo, como en los cuadros 3 y 4	No se exigen	
Potencia del motor	***Se exigen***		

(*) La autoridad de homologación de tipo puede pedir que se realice un ensayo durante la homologación de tipo inicial.
(**) Con base en los datos de los ensayos de motores de todas las potencias.

Enmienda

Cuadro 5: Aplicación de los ensayos y las declaraciones para la homologación de tipo y las extensiones de motores destinados a vehículos M_2, M_3, N_2 y N_3 a los fabricantes

Requisitos de ensayo para cada combustible	Ensayos y requisitos para la homologación de tipo en materia de emisiones	Ensayos para la conformidad de la producción	Ensayos para la conformidad en servicio
Contaminantes gaseosos, PM y PN y emisiones de CO_2, y consumo de combustible en el ciclo transitorio (WHTC en frío y en caliente)	Se exigen en el motor de referencia de la familia de emisiones, y declaración respecto de todos los miembros de la familia **	Se exigen en un motor no incluido en la familia	Realizados únicamente con el vehículo completo, como en los cuadros 3 y 4
Ensayos en carretera (RDE) de contaminantes gaseosos, PN respecto de cada combustible y de las categorías de vehículos aplicables (M_2, M_3, N_2 y N_3)	***Ensayos de demostración exigidos respecto de todos los combustibles para los que se concede la homologación de tipo, por tipo de vehículo, y una declaración de conformidad respecto de todos los combustibles, todas las cargas útiles y todas las categorías de vehículos aplicables***	***No se exigen***	
Ensayos de motores para verificar los datos necesarios para determinar las emisiones de CO_2	Se exigen	Se exigen	
Regeneración continua/periódica	Declaración	No se exigen	
Emisiones del cárter	Comprobar la instalación de un sistema de cárter cerrado o un encauzamiento cerrado hacia el tubo de escape	No se exigen	
Durabilidad de las emisiones	Declaración	No se exigen	
Determinación de la potencia	***Se exigen***	***No se exigen***	
Diagnósticos a bordo (nivel de familia DAB)	Declaración	No se exigen	
Monitorización a bordo (nivel de familia MAB)	Realizados únicamente con el vehículo completo, como en los cuadros 3 y 4	No se exigen	

***** Con base en los datos de los ensayos de motores de todas las potencias.***