Miércoles 8 de junio de 2022

P9_TA(2022)0234

Normas sobre emisiones de CO2 para turismos y furgonetas ***I

Enmiendas aprobadas por el Parlamento Europeo el 8 de junio de 2022 sobre la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO2 de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión (COM(2021)0556 — C9-0322/2021 — 2021/0197(COD)) [1]

(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)

(2022/C 493/25)

Enmienda 1

Propuesta de Reglamento

Considerando 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(1) El Acuerdo de París, adoptado en diciembre de 2015 en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) entró en vigor en noviembre de 2016 («el Acuerdo de París»). Las Partes han acordado mantener el aumento de la temperatura media del planeta muy por debajo de los 2 ºC en relación con los niveles preindustriales y perseverar en los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 ºC por encima de dichos niveles.	(1) El Acuerdo de París, adoptado en diciembre de 2015 en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) entró en vigor en noviembre de 2016 («el Acuerdo de París»). Las Partes han acordado mantener el aumento de la temperatura media del planeta muy por debajo de los 2 ºC en relación con los niveles preindustriales y perseverar en los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 ºC por encima de dichos niveles. ***Al adoptar el Pacto por el Clima de Glasgow en noviembre de 2021, sus Partes reconocieron que mantener el aumento de la temperatura media del planeta en 1,5 ºC por encima de los niveles preindustriales reduciría de manera significativa los riesgos y los efectos del cambio climático y se comprometieron a reforzar sus objetivos para 2030 a más tardar a finales de 2022, con el fin de acelerar la acción por el clima en esta década crítica y subsanar esa falta de ambición respecto al objetivo de 1,5 ºC.***

[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 (A9-0150/2022).

Miércoles 8 de junio de 2022

Enmienda 2

Propuesta de Reglamento

Considerando 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(2) Abordar los retos relacionados con el clima y el medio ambiente y alcanzar los objetivos del Acuerdo de París constituyen el núcleo de la Comunicación sobre el «Pacto Verde Europeo», adoptada por la Comisión el 11 de diciembre de 2019 ([23]). La necesidad y el valor del Pacto Verde Europeo no han hecho sino aumentar a la luz de las gravísimas repercusiones de la pandemia de COVID-19 en la salud y el bienestar económico de los ciudadanos de la Unión.	(2) Abordar los retos relacionados con el clima y el medio ambiente y alcanzar los objetivos del Acuerdo de París constituyen el núcleo de la Comunicación sobre el «Pacto Verde Europeo», adoptada por la Comisión el 11 de diciembre de 2019 ([23]). ***El Parlamento Europeo, en su Resolución de 15 de enero de 2020 sobre el Pacto Verde Europeo, hizo un llamamiento a favor de la transición necesaria hacia una sociedad climáticamente neutra a más tardar en 2050 y, en su Resolución de 28 de noviembre de 2019 sobre la situación de emergencia climática y medioambiental, declaró una emergencia climática y medioambiental.*** La necesidad y el valor del Pacto Verde Europeo no han hecho sino aumentar a la luz de las gravísimas repercusiones de la pandemia de COVID-19 en la salud y el bienestar económico de los ciudadanos de la Unión.
([23]) Comunicación de la Comisión «El Pacto Verde Europeo», COM(2019)0640 final, de 11 de diciembre de 2019.	([23]) Comunicación de la Comisión «El Pacto Verde Europeo», COM(2019)0640 final, de 11 de diciembre de 2019.

Miércoles 8 de junio de 2022

Enmienda 3

Propuesta de Reglamento

Considerando 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(3) El Pacto Verde Europeo ***combina un conjunto completo de medidas e iniciativas que se refuerzan entre ellas, cuyo objetivo es lograr la neutralidad climática en la UE*** de aquí a 2050***, y establece*** una nueva estrategia de crecimiento ***destinada a*** transformar la Unión en una sociedad justa y próspera, con una economía moderna, que ***utiliza*** eficientemente los recursos y competitiva, ***en la*** que ***el crecimiento económico esté disociado del uso*** de ***los recursos***. El Pacto aspira también a proteger, mantener y mejorar el capital natural de la Unión, así como a proteger la salud y el bienestar de los ciudadanos frente a los riesgos y efectos medioambientales. Al mismo tiempo, esta transición afecta de manera diferente a mujeres y hombres y ejerce un efecto concreto sobre algunos grupos desfavorecidos, como las personas mayores, las personas con discapacidad ***y*** las personas pertenecientes a minorías raciales o étnicas. Por lo tanto, debe garantizarse que la transición sea justa e inclusiva, sin dejar a nadie atrás.	(3) El Pacto Verde Europeo ***tiene por objeto establecer*** de aquí a 2050 una nueva estrategia de crecimiento ***centrada en*** transformar la Unión en una sociedad justa y próspera, con una economía moderna, que ***utilice*** eficientemente los recursos y competitiva, ***e industrias dinámicas*** que ***sigan siendo líderes mundiales en sus respectivos segmentos y motores*** de ***innovación a escala mundial, garantizando al mismo tiempo puestos de trabajo de calidad con salarios altos en la Unión***. El Pacto aspira también a proteger, mantener y mejorar el capital natural de la Unión, así como a proteger la salud y el bienestar de los ciudadanos frente a los riesgos y efectos medioambientales. ***En ese sentido, el Octavo Programa de Acción en materia de Medio Ambiente, en vigor hasta 2030, establece el objetivo de acelerar la transición ecológica a una economía circular climáticamente neutra, sostenible, no tóxica, eficiente en el uso de los recursos, basada en energías renovables, resiliente y competitiva de una manera justa, equitativa e inclusiva, y de proteger, restaurar y mejorar el estado del medio ambiente, respaldando y desarrollando un conjunto de medidas e iniciativas anunciadas en el marco del Pacto Verde Europeo.*** Al mismo tiempo, esta transición afecta de manera diferente a mujeres y hombres y ejerce un efecto concreto sobre algunos grupos desfavorecidos ***y vulnerables***, como las personas mayores, las personas con discapacidad, las personas pertenecientes a minorías raciales o étnicas ***y las personas y los hogares con una renta baja o inferior a la media***. ***Además, la transición afectará de manera diferente a las regiones de la Unión, especialmente a las regiones estructuralmente desfavorecidas, periféricas y ultraperiféricas.*** Por lo tanto, debe garantizarse que la transición sea justa e inclusiva, sin dejar a nadie atrás.

Miércoles 8 de junio de 2022

Enmienda 4

Propuesta de Reglamento

Considerando 5

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(5) En el Reglamento (UE)[–] del Parlamento Europeo y del Consejo ([24]), la Unión ha consagrado en su legislación el objetivo de ***alcanzar la neutralidad climática*** en ***toda la economía*** de ***aquí*** a ***2050***. Dicho Reglamento establece también un ***compromiso*** vinculante de la Unión ***de reducir*** de aquí a 2030 las emisiones netas ***internas*** de gases de efecto invernadero (las emisiones tras la deducción de las absorciones) ***en al menos un 55 %*** por debajo de los niveles de 1990.	(5) En el Reglamento (UE) ***2021/1119*** del Parlamento Europeo y del Consejo ([24]), la Unión ha consagrado en su legislación el objetivo de ***reducir las emisiones netas a cero a más tardar*** en ***2050 y el objetivo*** de ***lograr emisiones negativas*** a ***partir de esa fecha***. Dicho Reglamento establece también un ***objetivo climático intermedio interno*** vinculante de la Unión ***que fija una reducción*** de aquí a 2030 ***de al menos un 55 % de*** las emisiones netas de gases de efecto invernadero (***esto es,*** las emisiones tras la deducción de las absorciones) por debajo de los niveles de 1990.
([24]) Reglamento (UE) ***[…/…] de […]*** 2021 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifica ***el Reglamento*** (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima»)***,*** ***[DO*** L, …/…].	([24]) Reglamento (UE) 2021/***1119*** del Parlamento Europeo y del Consejo***, de 30 de junio de 2021,*** por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifica ***los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y*** (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») ***(DO*** L ***243 de 9.7.2021***, ***p. 1)***.

Enmienda 5

Propuesta de Reglamento

Considerando 6

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(6) Se espera que todos los sectores de la economía, incluido el sector del transporte por carretera, contribuyan a lograr esta reducción de emisiones.	(6) Se espera que todos los sectores de la economía, incluido el sector del transporte por carretera, contribuyan a lograr esta reducción de emisiones. ***El sector del transporte es el único en el que las emisiones han aumentado desde 1990. Esto incluye el transporte por carretera con vehículos ligeros y pesados, que en conjunto representan más del 70 % de las emisiones totales del transporte.***

Enmienda 6

Propuesta de Reglamento

Considerando 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(6 bis) Resulta esencial que la movilidad individual siga siendo accesible y asequible para todos, especialmente para las personas que se desplazan a diario y carecen de acceso a un transporte público de calidad u a otras soluciones de movilidad.

Enmienda 7

Propuesta de Reglamento

Considerando 6 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(6 ter) En la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático de 2021 celebrada en Glasgow (Reino Unido), conocida como CP 26, se adoptó el compromiso de acelerar la transición mundial hacia los vehículos de emisión cero. También se adoptó el compromiso de que la transición sea justa y sostenible, de modo que ninguna región o comunidad se quede atrás, y se destacó la importancia de garantizar una transición justa de la mano de obra y la creación de trabajo digno y empleos de calidad.

Enmienda 8

Propuesta de Reglamento

Considerando 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(7) Las medidas establecidas en el presente Reglamento son necesarias dentro de un marco coherente y sistemático que es indispensable para alcanzar el objetivo general de la Unión de reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero.	(7) Las medidas establecidas en el presente Reglamento son necesarias dentro de un marco coherente y sistemático que es indispensable para alcanzar el objetivo general de la Unión de reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero***, así como la dependencia de la Unión de los combustibles fósiles importados, incluidas las importaciones de petróleo, que ascendieron a 227 500 millones EUR solo en 2018, que siguen representando el principal tipo de energía consumido por los turismos y las furgonetas (94 %). Al tiempo que se elimina progresivamente el consumo de petróleo, es fundamental no pasar de una dependencia a otra. Con el fin de garantizar la futura viabilidad de la industria manufacturera europea y de fortalecer la autonomía estratégica de la Unión, es esencial que la Comisión colabore con los Estados miembros y las partes interesadas de la industria para asegurar la cadena de suministro de materiales estratégicos y tierras raras necesarios para las tecnologías con emisiones de carbono bajas o nulas.***

Miércoles 8 de junio de 2022

Enmienda 9

Propuesta de Reglamento

Considerando 7 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(7 bis) Si bien la revisión del presente Reglamento obedece a la consecución de los objetivos medioambientales de la descarbonización del transporte por carretera para luchar contra el cambio climático, también debe tener en cuenta sus importantes consecuencias industriales y sociales, a fin de garantizar el empleo y una movilidad accesible para todos.

Enmienda 10

Propuesta de Reglamento

Considerando 8

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(8) Con el fin de lograr una reducción de las emisiones netas de gases de efecto invernadero de al menos un 55 % para 2030 con respecto a 1990, es necesario reforzar los requisitos de reducción establecidos en el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo ([25]), tanto para los turismos como para los vehículos comerciales ligeros. Asimismo, es necesario establecer una vía clara para nuevas reducciones más allá de 2030 a fin de contribuir a la consecución del objetivo de neutralidad climática para 2050. Sin una acción ambiciosa en lo que se refiere a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte por carretera, sería necesaria una mayor reducción de emisiones en otros sectores, incluidos aquellos en los que la descarbonización es más difícil.	(8) Con el fin de lograr una reducción de las emisiones netas de gases de efecto invernadero de al menos un 55 % para 2030 con respecto a 1990, ***así como de establecer una trayectoria inequívoca hacia la consecución de ese objetivo y de contribuir a las necesarias reducciones de emisiones antes de 2030,*** es necesario reforzar los requisitos de reducción establecidos en el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo ([25]), tanto para los turismos como para los vehículos comerciales ligeros. Asimismo, es necesario establecer una vía clara para nuevas reducciones más allá de 2030 a fin de contribuir a la consecución del objetivo de neutralidad climática para 2050. ***Si se quiere alcanzar ese objetivo, será necesario reducir las emisiones en el sector del transporte en un 90 % aproximadamente, según el escenario más rentable, si bien actualmente las emisiones de gases de efecto invernadero solo aumentan en el sector del transporte. Al mismo tiempo, resulta de suma importancia que los actos legislativos complementarios de la Unión, como la Directiva (UE) 2018/2001 ([25 bis]), garanticen una rápida implantación de las energías renovables para que el parque de vehículos de la Unión sea impulsado por electricidad renovable adicional.*** Sin una acción ambiciosa en lo que se refiere a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte por carretera, sería necesaria una mayor reducción de emisiones en otros sectores, incluidos aquellos en los que la descarbonización es más difícil. ***Las transiciones digital y ecológica también deben abordar la importancia de la dimensión social para garantizar una movilidad accesible para todos, incluido el impacto de la fiscalidad de la energía en la asequibilidad y el efecto directo e indirecto de unos precios más altos de la energía en el transporte en diferentes regiones de la Unión, así como las consecuencias industriales, a fin de garantizar el empleo y la competitividad de la industria.***

([25]) Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 (DO L 111 de 25.4.2019, p. 13).

([25 bis]) Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

Miércoles 8 de junio de 2022

Enmienda 11

Propuesta de Reglamento

Considerando 8 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(8 bis) Estudios recientes sugieren que los vehículos eléctricos con batería ya compiten con los vehículos convencionales en varios segmentos de vehículos si se considera el coste total de propiedad. El endurecimiento de las normas en materia de CO_2 para los turismos y los vehículos comerciales ligeros acelerará la reducción del coste total de propiedad de los vehículos eléctricos con batería, volviéndolos más atractivos que los vehículos equipados con motores de combustión para todos los grupos de consumidores del conjunto de la Unión. Asimismo, la introducción de unas normas más ambiciosas en materia de CO_2 para los turismos y los vehículos comerciales ligeros para el período de 2025 a 2030 acelerará también la descarbonización del mercado de segunda mano en todos los segmentos de vehículos, con mayores beneficios para los consumidores con ingresos bajos y medios.

Enmienda 12

Propuesta de Reglamento

Considerando 9

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(9) El refuerzo de los requisitos de reducción de las emisiones de CO_2 debe incentivar que haya un porcentaje cada vez mayor de vehículos de emisión cero desplegados en el mercado de la Unión, al tiempo que aporta beneficios a los consumidores y a los ciudadanos en términos de calidad del aire y ahorro energético, así como ***garantizar*** el mantenimiento de la innovación en la cadena de valor del automóvil. En este contexto mundial, la cadena automovilística de la UE también debe ser un actor destacado en la actual transición mundial hacia una movilidad sin emisiones. Las normas reforzadas de reducción de las emisiones de CO_2 son tecnológicamente neutras a la hora de alcanzar los objetivos que establecen para todo el parque. Existen, y siguen estando disponibles, diferentes tecnologías para lograr el objetivo de cero emisiones de todo el parque de vehículos. En la actualidad, los vehículos de emisión cero incluyen a los vehículos eléctricos con batería, los de pila de combustible y otros propulsados con hidrógeno, ***y*** las innovaciones tecnológicas continúan. Los vehículos de emisión cero y de baja emisión, que también incluyen vehículos híbridos eléctricos enchufables de buen rendimiento, pueden seguir desempeñando un papel en la vía de transición.	(9) El refuerzo de los requisitos de reducción de las emisiones de CO_2 debe incentivar que haya un porcentaje cada vez mayor de vehículos de emisión cero desplegados en el mercado de la Unión, al tiempo que aporta beneficios a los consumidores y a los ciudadanos en términos de calidad del aire***, refuerza la seguridad*** y ***la eficiencia energéticas y el*** ahorro energético ***asociado***, así como ***garantiza*** el mantenimiento de la innovación en la cadena de valor del automóvil. En este contexto mundial, la cadena automovilística de la UE también debe ser un actor destacado en la actual transición mundial hacia una movilidad sin emisiones. Las normas reforzadas de reducción de las emisiones de CO_2 son tecnológicamente neutras a la hora de alcanzar los objetivos que establecen para todo el parque. Existen, y siguen estando disponibles, diferentes tecnologías para lograr el objetivo de cero emisiones de todo el parque de vehículos. En la actualidad, los vehículos de emisión cero incluyen a los vehículos eléctricos con batería, los de pila de combustible y otros propulsados con hidrógeno, ***si bien*** las innovaciones tecnológicas continúan. Los vehículos de emisión cero y de baja emisión, que también incluyen vehículos híbridos eléctricos enchufables de buen rendimiento***, siempre que se garanticen unos datos exactos y completos sobre el comportamiento en materia de emisiones de ese tipo de vehículos***, pueden seguir desempeñando un papel en la vía de transición.

Enmienda 14

Propuesta de Reglamento

Considerando 10 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(10 bis) La innovación tecnológica es un requisito previo para descarbonizar la movilidad en la Unión, por lo que debe apoyarse. Ante el aumento de la competencia internacional, la Unión y los Estados miembros deben proseguir sus esfuerzos por explorar y desarrollar iniciativas que promuevan las sinergias en el sector, como la Alianza Europea de Baterías, y apoyar la inversión pública y privada en la investigación y la innovación europeas en el sector del automóvil. Con ello se debe pretender mantener el liderazgo tecnológico europeo en este sector, desarrollar la excelencia industrial en las tecnologías del futuro en la Unión y garantizar la sostenibilidad y competitividad a largo plazo de su base industrial.

Enmienda 15

Propuesta de Reglamento

Considerando 10 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(10 ter) Algunos Estados miembros han declarado planes para acelerar la introducción de vehículos de emisión cero mediante el establecimiento de una fecha para la eliminación progresiva de los turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos emisores de CO_2 que se comercialicen en sus territorios antes de la fecha establecida a escala de la Unión. La Comisión debe determinar opciones para facilitar la transición de los Estados miembros hacia vehículos ligeros de emisión cero en consonancia con dichos planes.

Enmienda 16

Propuesta de Reglamento

Considerando 10 quater (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(10 quater) Unas señales reglamentarias claras deben permitir a los fabricantes cumplir sus decisiones de inversión. La ausencia de estas señales podría conllevar el riesgo de que la industria automovilística de la Unión pierda competitividad y liderazgo tecnológico al no invertir rápidamente así como también de que pierda cuota de mercado en los mercados mundiales y nacionales.

Miércoles 8 de junio de 2022

Enmienda 17

Propuesta de Reglamento

Considerando 10 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(10 quinquies) Reforzar el diálogo social en el sector del automóvil es crucial para el proceso de negociación y adopción de los planes territoriales de transición justa y los planes sociales para el clima nacionales a escala regional, sectorial y de fabricante. Es fundamental garantizar la transformación de la mano de obra en una zona geográfica determinada y de una manera que refleje las posibilidades de la región.

Enmienda 18

Propuesta de Reglamento

Considerando 11

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(11) Los objetivos de las normas de comportamiento en materia de CO_2 revisadas deben ir acompañados de una estrategia europea para abordar los retos que plantea el aumento de la fabricación de vehículos de emisión cero y las tecnologías asociadas, así como la necesidad de mejoras de las competencias y reciclaje profesional de los trabajadores del sector, la diversificación económica y la reconversión de las actividades. En su caso, ***debe considerarse la posibilidad*** de prestar apoyo financiero a escala de la UE y de los Estados miembros para atraer inversión privada, en particular a través del Fondo Social Europeo Plus, el Fondo de Transición Justa, el Fondo de Innovación, el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia y otros instrumentos del marco financiero plurianual, y el Instrumento de Recuperación de la UE, en consonancia con las normas sobre ayudas estatales. Las normas revisadas sobre ayudas estatales en materia de medio ambiente y energía permitirán que los Estados miembros apoyen a las empresas para descarbonizar sus procesos de producción y adoptar tecnologías más ecológicas en el contexto del nuevo modelo de industria.	(11) Los objetivos de las normas de comportamiento en materia de CO_2 revisadas deben ir acompañados de una estrategia europea para abordar los retos que plantea el aumento de la fabricación de vehículos de emisión cero y las tecnologías asociadas, ***considerando simultáneamente las particularidades de cada Estado miembro,*** así como la necesidad de mejoras de las competencias y reciclaje profesional de los trabajadores del sector, la diversificación económica y la reconversión de las actividades***, al tiempo que se mantienen los niveles de empleo del sector del automóvil en la Unión. Debe prestarse especial atención al impacto que ejercerá esta transición en las microempresas y pymes a lo largo de la cadena de suministro.*** En su caso, ***se debe*** prestar apoyo financiero a escala de la UE y de los Estados miembros para atraer inversión privada, en particular a través del Fondo Social Europeo Plus, el Fondo de Transición Justa, el Fondo de Innovación, el ***Fondo Europeo de Desarrollo Regional, el Fondo de Cohesión, el*** Mecanismo de Recuperación y Resiliencia y otros instrumentos del marco financiero plurianual, y el Instrumento de Recuperación de la UE, en consonancia con las normas sobre ayudas estatales. ***Además, también sería necesario un flujo de financiación específico a escala de la Unión para la transición en el sector del automóvil a fin de abordar, en particular, cualquier impacto negativo en el empleo.*** Las normas revisadas sobre ayudas estatales en materia de medio ambiente y energía permitirán que los Estados miembros apoyen a las empresas para descarbonizar sus procesos de producción y adoptar tecnologías más ecológicas en el contexto del nuevo modelo de industria.

Enmienda 19

Propuesta de Reglamento

Considerando 12

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(12) El nuevo modelo de industria para Europa actualizado ***(26)*** prevé la creación conjunta de vías de transición ecológica y digital en cooperación con la industria, las autoridades públicas, los interlocutores sociales y otras partes interesadas. En este contexto, debe desarrollarse una vía de transición para que el ecosistema de la movilidad acompañe la transición de la cadena de valor del automóvil. Esta vía debe prestar especial atención a las pymes de la cadena de suministro del automóvil y a la consulta de los interlocutores sociales, en particular por parte de los Estados miembros, y también apoyarse en la Agenda de Capacidades Europea con iniciativas como el Pacto por las Capacidades para movilizar al sector privado y a otras partes interesadas, con el fin de mejorar las capacidades y reciclar profesionalmente a los trabajadores europeos en vista de las transiciones ecológica y digital. También deben abordarse medidas e incentivos adecuados a escala europea y nacional para mejorar la asequibilidad de los vehículos de emisión cero. Los progresos realizados en esta vía de transición integral para el ecosistema de movilidad deben ser objeto de seguimiento cada ***dos años*** en el marco de un informe de situación que debe presentar la Comisión, en el que se examinen, entre otras cosas, los avances en el despliegue de vehículos de emisión cero, la evolución de sus precios, la utilización de combustibles alternativos y la implantación de infraestructuras, tal como establece el Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos, el potencial de las tecnologías innovadoras para alcanzar una movilidad climáticamente neutra, la competitividad internacional, las inversiones en la cadena de valor del automóvil, la mejora de las capacidades y el reciclaje profesional de los trabajadores, así como la reconversión de las actividades. El informe de situación se basará también en los informes de situación ***bienales*** presentados por los Estados miembros en el marco del Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos. La Comisión debe consultar a los interlocutores sociales durante la preparación del informe de situación, incluyendo los resultados del diálogo social. Prosiguen las innovaciones en la cadena de suministro del automóvil. Las tecnologías innovadoras, como la producción de electrocombustibles mediante captura de aire, si se desarrollan más, podrían ofrecer perspectivas de una movilidad asequible y climáticamente neutra. Por consiguiente, en el marco de su informe de situación, la Comisión debe hacer un seguimiento de los avances en el estado de la innovación en el sector.	(12) El nuevo modelo de industria para Europa actualizado ***(26)*** prevé la creación conjunta de vías de transición ecológica y digital en cooperación con la industria, las autoridades públicas, los interlocutores sociales y otras partes interesadas. En este contexto, debe desarrollarse una vía de transición para que el ecosistema de la movilidad acompañe la transición de la cadena de valor del automóvil***, con plena transparencia y previa consulta con todas las partes interesadas, considerando asimismo la creación de un foro específico para el diálogo social en el sector del automóvil***. Esta vía debe prestar especial atención a las pymes de la cadena de suministro del automóvil***, incluidas las microempresas,*** y a la consulta de los interlocutores sociales, en particular por parte de los Estados miembros, y también apoyarse en la ***Recomendación del Consejo para garantizar una transición equitativa hacia la neutralidad climática y en la*** Agenda de Capacidades Europea con iniciativas como el Pacto por las Capacidades para movilizar al sector privado y a otras partes interesadas, con el fin de mejorar las capacidades y reciclar profesionalmente a los trabajadores europeos en vista de las transiciones ecológica y digital. También deben abordarse medidas e incentivos adecuados a escala europea y nacional para mejorar la asequibilidad ***y la sostenibilidad*** de los vehículos de emisión cero. ***También debe abordarse el papel que puede desempeñar la contratación pública en dicha vía y, en ese sentido, la Comisión debe considerar una revisión de la Directiva (UE) 2019/1161 del Parlamento Europeo y del Consejo (26 bis), con el fin de garantizar su adecuación a los objetivos del Reglamento (UE) 2019/631.*** Los progresos realizados en esta vía de transición integral para el ecosistema de movilidad deben ser objeto de seguimiento cada ***año*** en el marco de un informe de situación que debe presentar la Comisión, en el que se examinen, entre otras cosas, los avances en el despliegue de vehículos de emisión cero, la evolución de sus precios ***y su consumo energético, las repercusiones en los consumidores***, la utilización de combustibles alternativos y la implantación de infraestructuras, tal como establece el Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos, el ***desarrollo de la cuota de las energías renovables conforme se requiere en la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo (26 ter), el*** potencial de las tecnologías innovadoras para alcanzar una movilidad climáticamente neutra, la competitividad internacional, las inversiones en

(26) Comunicación de la Comisión «Actualización del nuevo modelo de industria de 2020: Creación de un mercado único más sólido para la recuperación de Europa» [COM(2021)0350 de 5 de mayo de 2021].

Miércoles 8 de junio de 2022

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	la cadena de valor del automóvil, la mejora de las capacidades y el reciclaje profesional de los trabajadores, así como la reconversión de las actividades***, especialmente en regiones con un alto porcentaje de trabajos relacionados con la cadena de valor del automóvil, y emisiones vinculadas a la edad de los vehículos ligeros, considerando al mismo tiempo acciones destinadas a una eliminación de los vehículos más antiguos que sea síncrona, justa desde el punto de vista social y respetuosa con el medio ambiente***. El informe de situación se basará también en los informes de situación presentados por los Estados miembros en el marco del Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos. La Comisión debe consultar a los interlocutores sociales durante la preparación del informe de situación, incluyendo los resultados del diálogo social. ***La Comisión también debe consultar a una amplia gama de expertos independientes, partes interesadas y administraciones nacionales y regionales con el fin de garantizar una base de conocimientos exhaustiva.*** Prosiguen las innovaciones en la cadena de suministro del automóvil. Las tecnologías innovadoras, como la producción de electrocombustibles mediante captura de aire ***y los vehículos de hidrógeno con tecnología de sistema de almacenamiento de hidrógeno a bordo***, si se desarrollan más, podrían ofrecer perspectivas de una movilidad asequible y climáticamente neutra. Por consiguiente, en el marco de su informe de situación, la Comisión debe hacer un seguimiento de los avances en el estado de la innovación en el sector.

(26) Comunicación de la Comisión «Actualización del nuevo modelo de industria de 2020: Creación de un mercado único más sólido para la recuperación de Europa» [COM(2021)0350 de 5 de mayo de 2021].

(26 bis) Directiva (UE) 2019/1161 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por la que se modifica la Directiva 2009/33/CE relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes (DO L 188 de 12.7.2019, p. 116).

(26 ter) Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

Enmienda 20

Propuesta de Reglamento

Considerando 12 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(12 bis) Aunque el presente Reglamento solo se aplica a los turismos nuevos y los vehículos comerciales ligeros nuevos, es importante inscribirlo en un plan de acción más amplio a escala de la Unión para descarbonizar el parque existente a fin de proteger el medio ambiente y la salud de los ciudadanos en todos los Estados miembros. El parque actual seguirá siendo durante mucho tiempo un factor de bajo rendimiento medioambiental debido a su lento ritmo de renovación. Asimismo, el mercado existente de vehículos contaminantes de segunda mano en Europa Central y Oriental conlleva el riesgo de desplazar la contaminación a regiones de la Unión menos desarrolladas desde el punto de vista económico. La consecución de los ambiciosos objetivos climáticos en 2050 debe ir acompañada del derecho de todos los ciudadanos de la Unión a un aire más limpio. Con el fin de acelerar la reducción de las emisiones del parque existente, es de suma importancia que la Comisión proponga sin dilación medidas legislativas destinadas a establecer un marco favorable a la readaptación y que fomente el uso de tecnologías reductoras de las emisiones de CO_2 disponibles en la actualidad, como combustibles con bajas emisiones de carbono o luces que consuman menos energía, para acelerar el cambio modal del transporte de mercancías y pasajeros, fomentar hábitos de transporte más favorables al medio ambiente, como el uso compartido de vehículos, la movilidad «blanda» y el transporte público en las ciudades, y hacer frente al posible riesgo de fuga de carbono del sector del automóvil en la Unión.

Miércoles 8 de junio de 2022

Enmienda 21

Propuesta de Reglamento

Considerando 12 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(12 ter) Para garantizar la adecuación con el nuevo objetivo climático de la Unión para 2030, así como con las normas reforzadas en materia de CO_2, se debe proponer una actualización de la Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([26 bis]), que prevea la posibilidad de ampliar su ámbito de aplicación para incluir los vehículos propiedad de una empresa privada con un parque de un determinado tamaño o arrendados por la misma, con el fin de promover una creciente demanda de vehículos de emisión cero. Considerando que los vehículos de los parques corporativos entran antes en el mercado privado, esto permitiría un establecimiento más rápido de un mercado de segunda mano de vehículos de emisión cero, lo que será especialmente importante para las regiones donde la transición resulte más difícil, además de contribuir a acelerar la paridad de precios con los vehículos convencionales en toda la Unión.

([26 bis]) Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios en favor de la movilidad de bajas emisiones (DO L 120 de 15.5.2009, p. 5).

Enmienda 22

Propuesta de Reglamento

Considerando 13

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(13) Estos objetivos a escala del parque de la UE deben complementarse con el necesario despliegue de la infraestructura de recarga y repostaje, ***tal como se establece en*** la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ([27]).	(13) Estos objetivos a escala del parque de la UE deben complementarse con el necesario despliegue de la infraestructura de recarga y repostaje, ***que es vital para la consecución de los objetivos reforzados. Por este motivo, considerando la aplicación débil y lenta de*** la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ([27])***, los objetivos reforzados relativos a la reducción de las emisiones de CO_2 deben ir acompañados de una propuesta ambiciosa de Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos, que establezca objetivos obligatorios ambiciosos para la implantación de dicha infraestructura en los veintisiete Estados miembros. Estos objetivos deben complementarse con objetivos ambiciosos para la implantación de puntos de recarga privados en los edificios recogidos en la Directiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ([27 bis]). En este sentido, es primordial mantener e incrementar las inversiones en la implantación de la infraestructura necesaria.***
([27]) Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (DO L 307 de 28.10.2014, p. 1).	([27]) Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (DO L 307 de 28.10.2014, p. 1). ***([27 bis]) Directiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de mayo de 2010, relativa a la eficiencia energética de los edificios (DO L 153 de 18.6.2010, p. 13).***

Enmienda 23

Propuesta de Reglamento

Considerando 13 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(13 bis) Considerando que hay más de mil millones de vehículos propulsados por combustibles fósiles a escala mundial, responsables de más del 30 % de las emisiones mundiales de CO_2, la conversión de los vehículos de motor en vehículos eléctricos es una solución complementaria a la oferta de los fabricantes tradicionales, que hace posible acelerar la transición ecológica recurriendo a la economía circular;

Miércoles 8 de junio de 2022

Enmienda 24

Propuesta de Reglamento

Considerando 14

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(14) Los fabricantes deben contar con la flexibilidad suficiente para adaptar sus flotas a lo largo del tiempo con el fin de gestionar de manera rentable la transición hacia vehículos de emisión cero, ***por*** lo que ***conviene mantener*** el ***enfoque*** de ***reducción*** de ***los niveles*** objetivo ***en etapas de cinco años***.	(14) Los fabricantes deben contar con la flexibilidad suficiente para adaptar sus flotas a lo largo del tiempo con el fin de gestionar de manera rentable la transición hacia vehículos de emisión cero, lo que ***contribuye a su competitividad y prepara*** el ***terreno para futuras innovaciones, considerando al mismo tiempo la necesidad*** de ***ofrecer una trayectoria clara para la implantación*** de ***estos vehículos, garantizando la contribución del sector del transporte por carretera al*** objetivo ***climático de la Unión para 2030***.

Enmienda 25

Propuesta de Reglamento

Considerando 15

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(15) Con los objetivos más estrictos a escala del parque de la UE ***a partir de 2030***, los fabricantes deberán poner muchos más vehículos de emisión cero en el mercado de la Unión. En este contexto, el mecanismo de incentivos para los vehículos de emisión cero y de baja emisión («ZLEV») dejaría de cumplir su finalidad original y podría socavar la eficacia del Reglamento (UE) 2019/631. ***El mecanismo de incentivos para los ZLEV se suprime a partir de 2030. Antes de esa fecha, y por tanto a lo largo de esta década, el mecanismo de incentivos para los ZLEV seguirá apoyando la implantación de vehículos con emisiones comprendidas entre cero y 50 g de CO_2/km, incluidos los vehículos eléctricos con batería, los vehículos eléctricos de pilas de combustible que utilizan hidrógeno y los vehículos híbridos eléctricos enchufables con un buen rendimiento. Después de esa fecha,*** los vehículos eléctricos híbridos enchufables se seguirán computando en los objetivos relativos al parque que los fabricantes de vehículos deben cumplir.	(15) Con los objetivos más estrictos a escala del parque de la UE, los fabricantes deberán poner muchos más vehículos de emisión cero en el mercado de la Unión. En este contexto, el mecanismo de incentivos para los vehículos de emisión cero y de baja emisión («ZLEV») dejaría de cumplir su finalidad original y podría socavar la eficacia del Reglamento (UE) 2019/631. El mecanismo de incentivos para los ZLEV se suprime. Los vehículos eléctricos híbridos enchufables se seguirán computando en los objetivos relativos al parque que los fabricantes de vehículos deben cumplir.

Enmienda 26

Propuesta de Reglamento

Considerando 15 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(15 bis) Con arreglo al Reglamento (UE) 2019/631, las reducciones de emisiones logradas mediante innovaciones que no se tienen en cuenta en la prueba de homologación de tipo se tienen en cuenta actualmente a través de los créditos de ecoinnovación, que pueden contabilizarse para la consecución del objetivo de reducción del fabricante. La reducción de emisiones que puede reclamarse está limitada actualmente a 7 g/km por fabricante. Dicho límite debe ajustarse a la baja en consonancia con los objetivos más estrictos, con el fin de garantizar que este sistema siga limitándose a las innovaciones genuinas y no incentive la reducción de las ambiciones respecto a la venta de vehículos de emisión cero.

Enmienda 27

Propuesta de Reglamento

Considerando 15 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(15 ter) Apoyar la innovación tanto tecnológica como social constituye un elemento importante del fomento de una transición más rápida hacia la movilidad sin emisiones. Ya hay disponible una cantidad importante de financiación para la innovación en el ecosistema de la movilidad a través de distintos instrumentos de financiación de la Unión, en particular Horizonte Europa, InvestEU, el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, el Fondo de Cohesión, el Fondo de Innovación y el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. Aunque se espera que unos objetivos anuales ambiciosos de reducción de las emisiones de CO_2 fomenten la innovación en la cadena de suministro del automóvil, el objetivo primordial del presente Reglamento es lograr una reducción de las emisiones de CO_2 real, efectiva y verificable.

Miércoles 8 de junio de 2022

Enmienda 28

Propuesta de Reglamento

Considerando 16 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(16 bis) Los objetivos establecidos conforme al Reglamento (UE) 2019/631 se logran parcialmente mediante las ventas de vehículo eléctrico híbrido con carga exterior (VEH-CCE). Las emisiones de estos vehículos se contabilizan actualmente mediante el uso de un factor de utilidad establecido en el Reglamento (UE) 2017/1151 ([1 bis]) de la Comisión, que representa la proporción de la distancia recorrida utilizando las baterías, en comparación con la distancia recorrida empleando el motor de combustión. No obstante, dicho factor de utilidad no se basa en datos reales representativos, sino en una estimación. La Comisión ha recabado datos de consumo de combustible reales mediante unos contadores de consumo de combustible instalados en los turismos desde el 1 de enero de 2021, de conformidad con el artículo 12, apartado 2, del Reglamento (UE) 2019/631. El factor de utilidad para los VEH-CCE debe revisarse sin demora empleando dichos datos, con el fin de garantizar que refleje las emisiones reales generadas al conducir. El factor de utilidad actualizado debe aplicarse a partir de 2025 a más tardar, y mantenerse bajo revisión para velar por que siga siendo representativo de las emisiones reales.

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

Enmienda 30

Propuesta de Reglamento

Considerando 18

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(18) Con el fin de garantizar una distribución equitativa del esfuerzo de reducción, las dos curvas de valores límite para los vehículos comerciales más ligeros y más pesados deben ajustarse para reflejar los objetivos reforzados de reducción de CO_2.	***suprimido***

Enmienda 121

Propuesta de Reglamento

Considerando 21

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(21) Habida cuenta del aumento de los objetivos globales de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y con el fin de evitar posibles efectos distorsionadores del mercado, se deben armonizar los requisitos de reducción para todos los fabricantes presentes en el mercado de la Unión, excepto para los responsables de menos de 1 000 vehículos nuevos matriculados en un año natural. En consecuencia, la posibilidad de que los fabricantes responsables de entre 1 000 y 10 000 turismos o entre 1 000 y 22 000 vehículos comerciales ligeros de nueva matriculación en un año natural soliciten una excepción respecto del objetivo de emisiones específicas debe suprimirse a partir de ***2030***.	(21) Habida cuenta del aumento de los objetivos globales de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y con el fin de evitar posibles efectos distorsionadores del mercado, se deben armonizar los requisitos de reducción para todos los fabricantes presentes en el mercado de la Unión, excepto para los responsables de menos de 1 000 vehículos nuevos matriculados en un año natural. En consecuencia, la posibilidad de que los fabricantes responsables de entre 1 000 y 10 000 turismos o entre 1 000 y 22 000 vehículos comerciales ligeros de nueva matriculación en un año natural soliciten una excepción respecto del objetivo de emisiones específicas debe suprimirse a partir de ***2036***.

Enmienda 31

Propuesta de Reglamento

Considerando 23

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(23) Los avances realizados en virtud del Reglamento (UE) 2019/631 en la consecución de los objetivos de reducción fijados para 2030 y años posteriores deben revisarse en ***2026***. Para esta revisión, deben tenerse en cuenta todos los aspectos considerados en los informes ***bienales***.	(23) Los avances realizados en virtud del Reglamento (UE) 2019/631 en la consecución de los objetivos de reducción fijados para 2030 y años posteriores deben revisarse en ***2027***. Para esta revisión, deben tenerse en cuenta todos los aspectos considerados en los informes ***anuales***.

Enmienda 32

Propuesta de Reglamento

Considerando 23 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(23 bis) Es importante evaluar las emisiones durante todo el ciclo de vida de los vehículos ligeros en la Unión. A tal efecto, a más tardar el 31 de diciembre de 2023 la Comisión debe elaborar una metodología común de la Unión para la evaluación y la notificación coherente de datos sobre las emisiones de CO_2 durante la totalidad del ciclo de vida de dichos vehículos comercializados en la Unión con el fin de obtener una visión global de su impacto medioambiental. La Comisión debe adoptar medidas de seguimiento, incluidas, cuando proceda, propuestas legislativas para apoyar los avances de la Unión hacia sus ambiciones climáticas. Además, es importante desarrollar una metodología para evaluar el comportamiento medioambiental global de los vehículos, calculada no solo en términos de emisiones de CO_2, sino también teniendo en cuenta la huella medioambiental global.

Enmienda 33

Propuesta de Reglamento

Considerando 24

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(24) La ***posibilidad*** de ***asignar*** los ingresos procedentes de las primas por exceso de emisiones a ***un fondo específico o*** a ***un programa pertinente se ha evaluado*** de ***conformidad con*** el ***artículo 15, apartado 5,*** del ***Reglamento (UE) 2019/631***, ***con la conclusión de que esto aumentaría significativamente la carga administrativa, sin aportar beneficios directos al*** sector del automóvil en ***su transición. Por consiguiente***, ***los ingresos procedentes de las primas por exceso*** de ***emisiones se deben seguir considerando ingresos del presupuesto general de*** la ***Unión, de conformidad con el artículo 8, apartado 4***, ***del Reglamento (UE) 2019/631***.	(24) La ***asignación*** de los ingresos procedentes de las primas por exceso de emisiones ***debe destinarse*** a ***respaldar una transición justa hacia una economía climáticamente neutra, y, en concreto,*** a ***mitigar cualquier impacto negativo sobre el empleo*** de ***la transición en*** el sector del automóvil***. La Comisión debe presentar, cuando proceda, una propuesta para establecer dicho instrumento de financiación. Al llevar esto a cabo, se debe tener en cuenta,*** en ***particular, a las regiones y comunidades especialmente afectadas***, ***que pueden ser más vulnerables debido a la presencia*** de ***una industria del automóvil intensiva o a causa de sus características específicas, que dificultan*** la ***transición hacia el transporte por carretera sin emisiones***, ***como las regiones ultraperiféricas***.

Enmienda 74

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 — párrafo 1 — punto 1 — letra — a (nueva)

Reglamento (UE) 2019/631

Artículo 1 — apartado 4 — letra a

Texto en vigor	*Enmienda*
	- a) en el apartado 4, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
a) para las emisiones medias del parque de turismos nuevos, un objetivo a escala del parque de la Unión igual a una reducción del 15 % del objetivo en 2021 determinado de conformidad con el anexo I, parte A, punto 6.1.1;	«a) para las emisiones medias del parque de turismos nuevos, un objetivo a escala del parque de la Unión igual a una reducción del 15 % del objetivo en 2021 determinado de conformidad con el anexo I, parte A, punto 6.1.1, ***según se establece en el Reglamento (UE) 2019/631***;».

Enmienda 35

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 — párrafo 1 — punto 1 — letra -a bis (nueva)

Reglamento (UE) 2019/631

Artículo 1 — apartado 4 — letra b

Texto en vigor	*Enmienda*
	-a bis) en el apartado 4, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
b) para las emisiones medias del parque de vehículos comerciales ligeros nuevos, un objetivo a escala del parque de la Unión igual a una reducción del 15 % del objetivo de 2021 determinado de conformidad con el anexo I, parte B, punto 6.1.1.	«b) para las emisiones medias del parque de vehículos comerciales ligeros nuevos, un objetivo a escala del parque de la Unión igual a una reducción del 15 % del objetivo de 2021 determinado de conformidad con el anexo I, parte B, punto 6.1.1***, según se establece en el Reglamento (UE) 2019/631.***».

Enmienda 36

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 — párrafo 1 — punto 1 — letra c

Reglamento (UE) 2019/631

Artículo 1 — apartado 6

Texto de la Comisión	*Enmienda*
c) ***en*** el apartado 6***, los términos «a partir del 1 de enero de 2025,» se sustituyen por «del 1 de enero de 2025 al 31 de diciembre de 2029,»***;	c) ***se suprime*** el apartado 6;

Miércoles 8 de junio de 2022

Enmienda 37

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 — párrafo 1 — punto 3 — letra a bis (nueva)

Reglamento (UE) 2019/631

Artículo 3 — apartado 1 — letra a bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	a bis) se inserta el punto siguiente:
	«a bis) "vehículo híbrido eléctrico enchufable": todo vehículo propulsado por la combinación de un motor eléctrico con una batería recargable y un motor de combustión interna, que pueden funcionar juntos o por separado.».

Enmienda 38

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 — párrafo 1 — punto 3 — letra b bis (nueva)

Reglamento (UE) 2019/631

Artículo 3 — apartado 1 — letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	b bis) se inserta la letra siguiente:
	«b bis) "vehículo corporativo": todo vehículo propiedad de una empresa privada o arrendado por ella, tal como se define en el Reglamento (CE) n.º 2157/2001 ([1bis]) del Consejo, y utilizado con fines profesionales;
	([1bis]) Reglamento (CE) n.º 2157/2001 del Consejo, de 8 de octubre de 2001, por el que se aprueba el Estatuto de la Sociedad Anónima Europea (SE) (DO L 294 de 10.11.2001, p. 1).»;

Enmienda 41

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 — párrafo 1 — punto 5 — letra a bis (nueva)

Reglamento (UE) 2019/631

Artículo 7 — apartado 10

Texto en vigor	*Enmienda*
	a bis) el apartado 10 se sustituye por el texto siguiente:
10. A más tardar en 2023, la Comisión ***examinará la posibilidad de elaborar*** una metodología común de la Unión para la evaluación y la notificación coherente de datos sobre las emisiones de CO_2 durante la totalidad del ciclo de vida de los turismos y los vehículos ligeros comercializados en la Unión. La Comisión transmitirá al Parlamento Europeo y al Consejo ***dicha evaluación***, incluidas, en su caso, propuestas de medidas de seguimiento, tales como propuestas legislativas.	«10. A más tardar en 2023, la Comisión ***publicará un informe que establezca*** una metodología común de la Unión para la evaluación y la notificación coherente de datos sobre las emisiones de CO_2 durante la totalidad del ciclo de vida de los turismos y los vehículos ligeros comercializados en la Unión***, incluida una metodología para la evaluación de las emisiones de CO_2 durante la totalidad del ciclo de vida de los combustibles y la energía consumidos por dichos vehículos***. La Comisión transmitirá al Parlamento Europeo y al Consejo ***dicho informe***, incluidas, en su caso, propuestas de medidas de seguimiento, tales como propuestas legislativas.»

Enmienda 42

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 — párrafo 1 — punto 5 — letra a ter (nueva)

Reglamento (UE) 2019/631

Artículo 7 — apartado 10 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	a ter) se inserta el apartado 10 bis siguiente:
	«10 bis. A partir del 1 de enero de 2024, los fabricantes podrán presentar, de forma voluntaria, los datos sobre las emisiones de CO_2 durante el ciclo de vida de los turismos y vehículos comerciales ligeros comercializados en la Unión a que se refiere el apartado 10 del presente artículo a las autoridades competentes a que se refiere el apartado 6 del presente artículo y a los Estados miembros, que seguidamente los presentarán a la Comisión de conformidad con el apartado 2 del presente artículo. A partir del 1 de enero de 2028, dichos datos se incorporarán a la información enumerada en la parte A de los anexos II y III.»;

Miércoles 8 de junio de 2022

Enmienda 43

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 — párrafo 1 — punto 5 bis (nuevo)

Reglamento (UE) 2019/631

Artículo 8 — apartado 4

Texto en vigor	*Enmienda*
	5 bis) En el artículo 8, el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:
4. El importe de la prima por exceso de emisiones tendrá la consideración de ingreso para el presupuesto general de la Unión.	4. El importe de la prima por exceso de emisiones tendrá la consideración de ingreso para el presupuesto general de la Unión.
	A más tardar el 31 de diciembre de 2023, la Comisión presentará un informe en el que se exponga detalladamente la necesidad de una financiación específica para garantizar una transición justa en el sector del automóvil, con el objetivo de mitigar las repercusiones negativas en el empleo y otras repercusiones económicas en todos los Estados miembros afectados, en particular en las regiones y comunidades más afectadas por la transición. El informe irá acompañado, cuando proceda, de una propuesta legislativa para establecer un instrumento de financiación de la Unión que aborde esa necesidad y, en particular, para coordinar y financiar medidas preventivas y reactivas con el fin de abordar la reestructuración a nivel local y regional y de financiar la formación, el reciclaje profesional y la mejora de las capacidades de los trabajadores del sector del automóvil, incluidos los fabricantes de automóviles, sus proveedores de componentes y los servicios auxiliares de mantenimiento y reparación, especialmente en las pymes.
	El instrumento de financiación podrá adoptar la forma de un instrumento de financiación específico o formar parte del Fondo Social para el Clima o de un Fondo de Transición Justa revisado. Todo ingreso procedente de las primas por exceso de emisiones se asignará a tal fin.

Enmienda 122

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 — párrafo 1 — punto 6

Reglamento (UE) 2019/631

Artículo 10 — apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
«Podrá concederse una excepción solicitada en virtud del apartado 1 respecto de los objetivos de emisiones específicas aplicables hasta el año natural ***2029*** inclusive.».	«Podrá concederse una excepción solicitada en virtud del apartado 1 respecto de los objetivos de emisiones específicas aplicables hasta el año natural ***2035*** inclusive.».

Enmienda 44

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 — párrafo 1 — punto 6 bis (nuevo)

Reglamento (UE) 2019/631

Artículo 10 — apartado 4 — párrafo 1

Texto en vigor	*Enmienda*
	6 bis) En el artículo 10, apartado 4, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:
4. El fabricante que sea responsable, junto con todas sus empresas vinculadas, de la matriculación en la Unión de 10 000 a 300 000 turismos nuevos por año civil podrá solicitar una excepción al objetivo de emisiones específicas calculado con arreglo al anexo I, parte A, puntos 1 a 4 y 6.3.	***«4.*** El fabricante que sea responsable, junto con todas sus empresas vinculadas, de la matriculación en la Unión de 10 000 a 300 000 turismos nuevos por año civil podrá solicitar una excepción al objetivo de emisiones específicas calculado con arreglo al anexo I, parte A, puntos 1 a 4 y 6.3***, para los años hasta el final de 2028.***».

Enmienda 45

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 — párrafo 1 — punto 6 ter (nuevo)

Reglamento (UE) 2019/631

Artículo 11 — apartado 1

Texto en vigor	*Enmienda*
	6 ter) En el artículo 11, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:
1. Se tendrán en cuenta las reducciones de CO_2 logradas mediante el uso de tecnologías innovadoras o de una combinación de estas («paquete de tecnologías innovadoras»), previa solicitud de un proveedor o fabricante.	1. Se tendrán en cuenta las reducciones de CO_2 logradas mediante el uso de tecnologías innovadoras o de una combinación de estas («paquete de tecnologías innovadoras»), previa solicitud de un proveedor o fabricante.
Estas tecnologías solo se tomarán en consideración cuando la metodología empleada para evaluarlas sea capaz de producir resultados verificables, repetibles y comparables.	Estas tecnologías solo se tomarán en consideración cuando la metodología empleada para evaluarlas sea capaz de producir resultados verificables, repetibles y comparables.
La contribución total de esas tecnologías a la reducción de las emisiones medias específicas de CO_2 de un fabricante podrá elevarse a 7 g de CO_2/km.	La contribución total de esas tecnologías a la reducción de las emisiones medias específicas de CO_2 de un fabricante podrá elevarse a 7 g de CO_2/km ***hasta 2024;***
	— 5 g de CO_2/km a partir de 2025;
	— 4 g de CO_2/km a partir de 2027;
	— 2 g de CO_2/km a partir de 2030 y hasta el final del año 2034.

Miércoles 8 de junio de 2022

Texto en vigor	*Enmienda*
La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 17 por los que se modifique el presente Reglamento a fin de ajustar el límite máximo contemplado en el párrafo tercero del presente apartado con efectos a partir de 2025, a fin de tener en cuenta la evolución tecnológica, garantizando al mismo tiempo una proporción equilibrada del nivel de dicho límite máximo en relación con las emisiones medias específicas de CO_2 de los fabricantes.	La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 17 por los que se modifique el presente Reglamento a fin de ajustar ***a la baja*** el límite máximo contemplado en el párrafo tercero del presente apartado con efectos a partir de 2025, a fin de tener en cuenta la evolución tecnológica, garantizando al mismo tiempo una proporción equilibrada del nivel de dicho límite máximo en relación con las emisiones medias específicas de CO_2 de los fabricantes.

Enmienda 46

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 — párrafo 1 — punto 6 quater (nuevo)

Reglamento (UE) 2019/631

Artículo 11 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	6 quater) Se inserta el artículo siguiente:
	«Artículo 11 bis
	Diseño ecológico
	Con el fin de garantizar que la transición hacia una movilidad sin emisiones contribuya plenamente a los objetivos en materia de eficiencia energética y economía circular de la Unión, la Comisión, a más tardar el 31 de diciembre de 2023, presentará propuestas, según proceda, relativas al establecimiento de requisitos mínimos sobre diseño ecológico para todos los vehículos comerciales ligeros y turismos nuevos, incluidos requisitos sobre eficiencia energética, durabilidad y reparabilidad de piezas esenciales, como luces, componentes electrónicos y baterías, y requisitos mínimos para la recuperación de metales, plásticos y materias primas fundamentales, teniendo en cuenta los principios aplicados a otros productos relacionados con la energía con arreglo a la Directiva 2009/125/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([1 bis]).»
	([1 bis]) Directiva 2009/125/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por la que se instaura un marco para el establecimiento de requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos relacionados con la energía (DO L 285 de 31.10.2009, p. 10).

Enmienda 47

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 — párrafo 1 — punto 6 quinquies (nuevo)

Reglamento (UE) 2019/631

Artículo 12 — apartado 3

Texto en vigor	*Enmienda*
	6 quinquies) En el artículo 12, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:
3. A fin de evitar que el problema de la disparidad de las emisiones en condiciones reales se agrave, la Comisión, a más tardar el 1 de junio de 2023, evaluará de qué forma pueden utilizarse los datos sobre consumo de combustible y energía para garantizar que los valores de emisión de CO_2 y de consumo de combustible o energía del vehículo determinados con arreglo al Reglamento (CE) n.o 715/2007 sigan siendo representativos de las emisiones en condiciones reales a lo largo del tiempo para cada fabricante.	3. A fin de evitar que el problema de la disparidad de las emisiones en condiciones reales se agrave, la Comisión, a más tardar el 1 de junio de 2023, evaluará de qué forma pueden utilizarse los datos ***reales*** sobre consumo de combustible y energía ***recopilados con arreglo al Reglamento de Ejecución (UE) 2021/392 de la Comisión*** ***([1 bis])*** para garantizar que los valores de emisión de CO_2 y de consumo de combustible o energía del vehículo determinados con arreglo al Reglamento (CE) n.º 715/2007 sigan siendo representativos de las emisiones en condiciones reales a lo largo del tiempo para cada fabricante.
La Comisión supervisará e informará anualmente de la evolución de la disparidad a que se refiere el párrafo primero ***durante el período*** 2021-***2026*** y, ***con vistas a prevenir su aumento, evaluará en 2027 la viabilidad de un mecanismo para ajustar*** las emisiones medias específicas de CO_2 del fabricante ***a partir de 2030 y,*** en ***su caso, presentará una propuesta legislativa para poner en marcha un mecanismo*** de ***ese tipo***.	La Comisión supervisará e informará anualmente de la evolución de la disparidad a que se refiere el párrafo primero ***a partir de*** 2021 y, ***según proceda, presentará, en cuanto se disponga de suficientes datos y a más tardar el 31 de diciembre de 2026, una propuesta legislativa con vistas a subsanar dicha disparidad ajustando*** las emisiones medias específicas de CO_2 del fabricante ***utilizando datos reales recopilados con arreglo al Reglamento de Ejecución (UE) 2021/392 de la Comisión.***
	Asimismo, la Comisión evaluará en particular el uso de los datos sobre el consumo de combustible y energía a que se refiere el apartado 1 del presente artículo respecto a los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE). Utilizando tales datos, la Comisión adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 17 para adaptar los factores de utilidad usados para los VEH-CCE, con el fin de garantizar que sus emisiones sean representativas de la conducción en el mundo real a partir de 2025.

([1 bis]) ***Reglamento de Ejecución (UE) 2021/392 de la Comisión, de 4 de marzo de 2021, relativo al seguimiento y la notificación de los datos sobre las emisiones de CO_2 de los turismos y los vehículos comerciales ligeros de conformidad con el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se derogan los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 1014/2010, (UE) n.º 293/2012, (UE) 2017/1152 y (UE) 2017/1153 de la Comisión (DO L 77 de 5.3.2021, p. 8).***

Miércoles 8 de junio de 2022

Enmienda 48

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 — párrafo 1 — punto 6 sexies (nuevo)

Reglamento (UE) 2019/631

Artículo 12 — apartado 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	6 sexies) En el artículo 12, se añade el apartado siguiente:
	«4 bis. A más tardar el 31 de diciembre de 2023, la Comisión adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 17 para complementar al presente Reglamento, adoptando una metodología para calcular y comparar la eficiencia de los vehículos de emisión cero y de baja emisión, sobre la base de la cantidad de electricidad necesaria para recorrer 100 kilómetros. Dicha metodología tendrá en cuenta, en particular, las implicaciones de la electricidad utilizada en la cantidad de recursos que requieren las baterías de almacenamiento interno de energía de dichos vehículos.
	A más tardar el 31 de diciembre de 2024, la Comisión presentará una propuesta legislativa al Parlamento Europeo y al Consejo para establecer unos umbrales mínimos de eficiencia energética para los turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos de emisión cero comercializados en la Unión.».

Enmienda 50

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 — párrafo 1 –punto 9

Reglamento (UE) 2019/631

Artículo 14 bis

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Artículo 14 bis	Artículo 14 bis
Informe de situación	Informe de situación
A más tardar el 31 de diciembre de 2025, y posteriormente cada ***dos años***, la Comisión informará sobre los avances hacia la movilidad por carretera sin emisiones. El informe supervisará y evaluará, en particular, la necesidad de posibles medidas adicionales para facilitar ***la*** transición, en particular mediante recursos financieros.	A más tardar el 31 de diciembre de 2025, y posteriormente cada ***año***, la Comisión informará sobre los avances hacia la movilidad por carretera sin emisiones. El informe supervisará y evaluará, en particular, la necesidad de posibles medidas adicionales para facilitar ***una*** transición ***justa***, en particular mediante recursos financieros.

Texto de la Comisión	*Enmienda*
En el informe, la Comisión tendrá en cuenta todos los factores que contribuyen a un progreso rentable hacia la neutralidad climática para 2050. Esto incluye el despliegue de vehículos de emisión cero y de baja emisión, los avances en la consecución de ***los objetivos para la*** implantación de infraestructura de recarga y repostaje, tal como se establece en el Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos, la posible contribución de las tecnologías de innovación y los combustibles alternativos sostenibles para alcanzar ***una movilidad climáticamente neutra, el impacto en los consumidores,*** los avances en el diálogo social, así como los aspectos que sigan facilitando una transición económicamente viable y socialmente justa hacia una movilidad por carretera sin emisiones.».	En el informe, la Comisión tendrá en cuenta todos los factores que contribuyen a un progreso rentable hacia la neutralidad climática para 2050. Esto incluye:
	a) avances en el despliegue de vehículos de emisión cero y de baja emisión ***y en su asequibilidad y eficiencia energética;***
	b) el impacto en los consumidores, en particular aquellos con ingresos medios y bajos, y el ritmo de adopción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en esos segmentos de consumidores, así como la disponibilidad y el alcance de las medidas a escala de la Unión, de los Estados miembros y local para apoyar dicha adopción;
	c) el mercado de vehículos de segunda mano;
	d) los avances en la consecución de ***una*** implantación ***suficiente*** de infraestructura de recarga y repostaje ***pública y privada, incluido, entre otros, el progreso en términos del logro de los objetivos***, tal como se establece en el Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos ***y la Directiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ([1 bis]);***
	e) los avances en el aumento de la cantidad de energía renovable en la Unión, en consonancia con la Directiva (UE) 2018/2001;
	f) la posible contribución de las tecnologías de innovación y de los combustibles alternativos sostenibles***, incluidos los combustibles sintéticos,*** para alcanzar ***la neutralidad climática en el sector del transporte;***
	g) las emisiones durante el ciclo de vida de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos comercializados, utilizando la metodología adoptada de conformidad con el artículo 7, apartado 10,

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	h) los avances en el diálogo social, así como los aspectos que sigan facilitando una transición económicamente viable y socialmente justa***, que tenga en cuenta el empleo y la competitividad,*** hacia una movilidad por carretera sin emisiones;
	i) las repercusiones en el empleo, que se evaluarán cartografiando en detalle la evolución de los puestos de trabajo en la industria automovilística y el efecto en las regiones en que se ubican estas industrias, así como las medidas, también financieras, a escala de la Unión, de los Estados miembros o local para mitigar las repercusiones socioeconómicas en dichas regiones, incluidos programas de mejora de las capacidades y de reciclaje profesional;
	k) la posible contribución de medidas adicionales nacionales y de la Unión destinadas a reducir la edad media y, por tanto, las emisiones del parque de vehículos ligeros, como medidas para apoyar la eliminación progresiva de los vehículos más antiguos de una manera socialmente justa y respetuosa con el medio ambiente;
	([1 bis]) Directiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de mayo de 2010, relativa a la eficiencia energética de los edificios (DO L 153 de 18.6.2010, p. 13).

Enmienda 51

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 — párrafo 1 — punto 9

Reglamento (UE) 2019/631

Artículo 14 bis — apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	En consonancia con la Recomendación del Consejo (UE)…/… [Recomendación del Consejo para garantizar una transición equitativa hacia la neutralidad climática], se insta a los Estados miembros a que preparen planes territoriales de transición justa para su industria automovilística, a través de un estrecho diálogo con los interlocutores sociales, a fin de orientar el cambio estructural de un modo socialmente aceptable y de evitar perturbaciones sociales.

Enmienda 80

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 — párrafo 1 — punto 9 bis (nuevo)

Reglamento (UE) 2019/631

Artículo 14 bis bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	9 bis) Se añade el artículo siguiente:
	«Artículo 14 bis bis
	Medidas adicionales para apoyar la demanda de turismos y vehículos comerciales ligeros de emisión cero en el mercado de la Unión.
	A más tardar el 28 de febrero de 2023, la Comisión presentará una propuesta legislativa al Parlamento Europeo y al Consejo para aumentar el porcentaje de vehículos de emisión cero en los parques de vehículos ligeros públicos y empresariales, con el fin de alcanzar el 100 % de aquí a 2030. Las propuestas incluirán mandatos vinculantes de emisión cero para los propietarios y operadores de parques públicos y empresariales, teniendo en cuenta al mismo tiempo las disparidades regionales.»

Enmienda 53

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 — párrafo 1 — punto 9 bis (nuevo)

Reglamento (UE) 2019/631

Artículo 14 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	9 bis) Se inserta el artículo 14 ter siguiente:
	«Artículo 14 ter
	De conformidad con el artículo 3, apartado 1, letra b), de la Directiva (UE)…/… [refundición de la Directiva de eficiencia energética], los Estados miembros tomarán en consideración el principio de primacía de la eficiencia energética en las políticas, la planificación y las decisiones de inversión relacionadas con el despliegue de infraestructura de recarga y repostaje de combustibles alternativos, también en lo que se refiere a la eficiencia energética "del pozo a la rueda" de distintas tecnologías de emisión cero.».

Miércoles 8 de junio de 2022

Enmienda 54

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 — párrafo 1 — punto 9 ter (nuevo)

Reglamento (UE) 2019/631

Artículo 14 bis ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	9 ter) Se inserta el artículo 14 bis ter siguiente:
	«Artículo 14 bis ter
	Medidas adicionales para apoyar la transición a turismos y vehículos comerciales ligeros de emisión cero en el mercado de la Unión
	A más tardar el… [seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión adoptará un acto delegado de conformidad con el artículo 17 para armonizar las normas de homologación de tipo para vehículos con motores de combustión interna convertidos en vehículos eléctricos con baterías o pilas de combustible, a fin de posibilitar la homologación de series. La Comisión también valorará la introducción de una norma para calcular la equivalencia en dióxido de carbono de los vehículos con motores de combustión convertidos en vehículos eléctricos con baterías o pilas de combustible, en el contexto de la aplicación del presente Reglamento.».

Enmienda 55

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 — párrafo 1 — punto 10 — letra a

Reglamento (UE) 2019/631

Artículo 15 — apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. ***En 2028***, la Comisión examinará la eficacia y el impacto del presente Reglamento sobre la base de los informes ***bienales*** y presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo con el resultado de dicho examen.	1. ***A más tardar en 2027***, la Comisión examinará ***exhaustivamente*** la eficacia y el impacto del presente Reglamento sobre la base de los informes ***anuales*** y presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo con el resultado de dicho examen.
El informe irá acompañado, en su caso, de una propuesta de modificación del presente Reglamento.	El informe irá acompañado, en su caso, de una propuesta de modificación del presente Reglamento.

Enmienda 56

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 — párrafo 1 — punto 10 — letra a bis (nueva)

Reglamento (UE) 2019/631

Artículo 15 — apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	a bis) en el artículo 15, se inserta el apartado siguiente:
	«1 bis. En el examen a que se refiere el apartado 1, la Comisión informará también sobre las emisiones de CO_2 durante el ciclo de vida de los turismos nuevos y los vehículos comerciales ligeros nuevos, sobre la base de la metodología establecida en el artículo 7, apartado 10. El informe irá acompañado, en su caso, de una propuesta legislativa que complemente al presente Reglamento para abordar dichas emisiones.»

Enmienda 57

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 — párrafo 1 — punto 10 — letra b bis (nueva)

Reglamento (UE) 2019/631

Artículo 15 — apartado 6

Texto en vigor	*Enmienda*
	b bis) el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:
6. A más tardar el ***31 de diciembre de 2020***, la Comisión revisará la Directiva 1999/94/CE teniendo en cuenta la necesidad de proporcionar al consumidor información exacta, sólida y comparable sobre el consumo de combustible, las emisiones de CO_2 ***y*** las emisiones de contaminantes atmosféricos de los turismos nuevos comercializados, y evaluará asimismo las posibilidad de implantar una etiqueta indicadora del consumo de combustible y de las emisiones de CO_2 para los vehículos comerciales ligeros nuevos. ***Dicha revisión irá acompañada, en su caso, de una propuesta legislativa.***	***«6.*** A más tardar el***… [seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento]***, la Comisión revisará la Directiva 1999/94/CE teniendo en cuenta la necesidad de proporcionar al consumidor información exacta, sólida y comparable sobre el consumo de combustible, las emisiones de CO_2, las emisiones de contaminantes atmosféricos ***y la eficiencia energética reales*** de los turismos nuevos comercializados, y evaluará asimismo la posibilidad de implantar una etiqueta indicadora del consumo de combustible y de las emisiones de CO_2 para los vehículos comerciales ligeros nuevos.»;

Miércoles 8 de junio de 2022

Enmienda 60

Propuesta de Reglamento

Anexo — párrafo 1 — punto 1 — letra f

Reglamento (UE) 2019/631

Anexo I — parte A — punto 6.3.1 — párrafos 1 y 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Objetivo de emisiones específicas = objetivo de emisiones específicas de referencia· ***factor ZLEV***	Objetivo de emisiones específicas = objetivo de emisiones específicas de referencia
donde:	donde:
Objetivo de emisiones específicas de referencia es el objetivo de emisiones específicas de referencia de CO_2 determinado de conformidad con el punto 6.2.1;	Objetivo de emisiones específicas de referencia es el objetivo de emisiones específicas de referencia de CO_2 determinado de conformidad con el punto 6.2.1;
Factor ZLEV es (1+y–x), salvo que esta suma sea superior a 1,05 o inferior a 1,0, en cuyo caso el factor ZLEV se fijará en 1,05 o 1,0, según el caso;	
donde:	
y es la proporción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en el parque del fabricante de turismos nuevos calculada como el número total de vehículos nuevos de emisión cero y de baja emisión, cuando cada uno de ellos se contabiliza como $ZLEV_{specific}$ de conformidad con la fórmula siguiente, dividido por el número total de turismos nuevos matriculados en el año civil correspondiente:	
$$ZLEV_{specific} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions of } CO_2 \cdot 0{,}7}{50}\right)$$	
Para los turismos nuevos matriculados en los Estados miembros con una proporción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en su parque inferior al 60 % de la media de la Unión en el año 2017, y con menos de 1 000 vehículos nuevos de emisión cero y de baja emisión matriculados en el año 2017 (*), el $ZLEV_{specific}$ se calculará hasta el final de 2029 de conformidad con la fórmula siguiente:	
$$ZLEV_{specific} = \left(1 - \left(\frac{\text{specific emissions of } CO_2 \cdot 0{,}7}{50}\right)\right) \cdot 1{,}85$$	
Cuando la proporción de vehículos de emisión cero y de baja emisión del parque de un Estado miembro de turismos nuevos matriculados en un año comprendido entre 2025 y 2028 sea superior al 5 %, ese Estado miembro no podrá optar a la aplicación del multiplicador de 1,85 en los años siguientes;	

Texto de la Comisión	*Enmienda*
x es 15 % en los años 2025 a 2029.	

(*) La proporción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en el parque de turismos nuevos de un Estado miembro en 2017 se calcula como el número total de vehículos nuevos de emisión cero y de baja emisión matriculados en 2017, dividido por el número total de turismos nuevos matriculados en ese mismo año.»;

Enmienda 78

Propuesta de Reglamento

Anexo I — párrafo 1 — punto 2 — letra d

Reglamento (UE) 2019/631

Anexo I — parte B — punto 6.2.2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
d) el punto 6.2.2 se sustituye por el texto siguiente:	d) el punto 6.2.2 se sustituye por el texto siguiente:
«6.2.2 Objetivos de emisiones específicas de referencia de 2030 a 2034	«6.2.2 Objetivos de emisiones específicas de referencia de 2030 a 2034
El objetivo de emisiones específicas de referencia = objetivo a escala del parque de la UE_{2030} + α· (TM – TM_0)	El objetivo de emisiones específicas de referencia = objetivo a escala del parque de la UE_{2030} + α· (TM – TM_0)
Donde:	Donde:
Objetivo a escala del parque de la UE_{2030} es el valor determinado con arreglo al punto 6.1.***3***;	Objetivo a escala del parque de la UE_{2030} es el valor determinado con arreglo al punto 6.1.***2***;
α es $\mathbf{a}_{2030,L}$ cuando la masa de ensayo media de los vehículos comerciales ligeros nuevos de un fabricante sea igual o inferior a TM_0, y $a_{2030,H}$ cuando la masa de ensayo media de los vehículos comerciales ligeros nuevos de un fabricante sea más elevada que TM_0;	α es a_{2030} cuando la masa de ensayo media de los vehículos comerciales ligeros nuevos de un fabricante sea igual o inferior a TM_0, y a_{2021} cuando la masa de ensayo media de los vehículos comerciales ligeros nuevos de un fabricante sea más elevada que TM_0;
donde:	donde:
$a_{2030,L}$ ***es*** $\frac{a_{2021} \cdot \text{Objetivo a escala del parque de la } UE_{2030}}{\text{Emisiones medias}_{2021}}$	***a_{2030} es*** $\frac{a_{2021} \cdot \text{Objetivo a escala del parque de la } UE_{2030}}{\text{Emisiones medias}_{2021}}$
$a_{2030,H}$ ***es*** $\frac{a_{2021} \cdot \text{Objetivo a escala del parque de la } UE_{2030}}{\text{Objetivo a escala del parque de la } UE_{2025}}$	***a_{2021} es lo definido en el punto 6.2.1***
emisiones medias_{2021} es lo definido en el punto 6.2.1	emisiones medias_{2021} es lo definido en el punto 6.2.1
TM es lo definido en el punto 6.2.1	TM es lo definido en el punto 6.2.1
TM_0 es lo definido en el punto 6.2.1»	TM_0 es lo definido en el punto 6.2.1»

Miércoles 8 de junio de 2022

Enmienda 79

Propuesta de Reglamento

Anexo I — párrafo 1 — punto 2 — letra e

Reglamento (UE) 2019/631

Anexo I — parte B — punto 6.2.3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
e) se añade el punto 6.2.3 siguiente:	e) se añade el punto 6.2.3 siguiente:
«6.2.3 Objetivos de emisiones específicas de 2035 en adelante	«6.2.3 Objetivos de emisiones específicas de 2035 en adelante
El objetivo de emisiones específicas de referencia = objetivo a escala del parque de la UE_{2035} + α· (TM − TM_0)	El objetivo de emisiones específicas de referencia = objetivo a escala del parque de la UE_{2035} + α· (TM − TM_0)
Donde:	Donde:
Objetivo a escala del parque de la UE_{2035} es el valor determinado con arreglo al punto 6.1.3;	Objetivo a escala del parque de la UE_{2035} es el valor determinado con arreglo al punto 6.1.3;
α es $\mathbf{a}_{2035,L}$ cuando la masa de ensayo media de los vehículos comerciales ligeros nuevos de un fabricante sea igual o inferior a TM_0, y $a_{2035,H}$ cuando la masa de ensayo media de los vehículos comerciales ligeros nuevos de un fabricante sea más elevada que TM_0;	α es $\mathbf{a}_{2035}$ cuando la masa de ensayo media de los vehículos comerciales ligeros nuevos de un fabricante sea igual o inferior a TM_0, y a_{2021} cuando la masa de ensayo media de los vehículos comerciales ligeros nuevos de un fabricante sea más elevada que TM_0;
donde:	donde:
$a_{2035,L}$ es $\frac{a_{2021} \cdot \text{Objetivo a escala del parque de la } UE_{2035}}{\text{Emisiones medias}_{2021}}$	a_{2035} es $\frac{a_{2021} \cdot \text{Objetivo a escala del parque de la } UE_{2035}}{\text{Emisiones medias}_{2021}}$
$a_{2035,H}$ es $\frac{a_{2021} \cdot \text{Objetivo a escala del parque de la } UE_{2035}}{\text{Objetivo a escala del parque de la } UE_{2025}}$	***a_{2021} es lo definido en el punto 6.2.1***
emisiones $medias_{2021}$ es lo definido en el punto 6.2.1	emisiones $medias_{2021}$ es lo definido en el punto 6.2.1
TM es lo definido en el punto 6.2.1	TM es lo definido en el punto 6.2.1
TM_0 es lo definido en el punto 6.2.1»	TM_0 es lo definido en el punto 6.2.1»

Enmienda 69

Propuesta de Reglamento

Anexo — párrafo 1 — punto 2 — letra e bis (nueva)

Reglamento (UE) 2019/631

Anexo I — parte B — punto 6.3.1

Texto en vigor	*Enmienda*
	e bis) en el punto 6.3.1, los párrafos primero y segundo se sustituyen por el texto siguiente:
El objetivo de emisiones específicas = (objetivo de emisiones específicas de referencia – ($ø_{targets}$ – objetivo a escala del parque de la UE_{2025})) · ***factor ZLEV***	El objetivo de emisiones específicas = (objetivo de emisiones específicas de referencia – ($ø_{targets}$ – objetivo a escala del parque de la UE_{2025}))
donde:	donde:
Objetivo de emisiones específicas de referencia es el objetivo de emisiones específicas de referencia del fabricante determinado de conformidad con el punto 6.2.1;	Objetivo de emisiones específicas de referencia es el objetivo de emisiones específicas de referencia del fabricante determinado de conformidad con el punto 6.2.1;
$ø_{targets}$ es la media, ponderada sobre el número de vehículos comerciales ligeros nuevos de cada fabricante por separado, de todos los objetivos de emisiones específicas de referencia determinados de conformidad con el punto 6.2.1;	$ø_{targets}$ es la media, ponderada sobre el número de vehículos comerciales ligeros nuevos de cada fabricante por separado, de todos los objetivos de emisiones específicas de referencia determinados de conformidad con el punto 6.2.1;
Factor ZLEV es (1+y–x), salvo que esta suma sea superior a 1,05 o inferior a 1,0, en cuyo caso el factor ZLEV se fijará en 1,05 o 1,0, según el caso;	
donde:	
y es la proporción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en el parque del fabricante de vehículos comerciales ligeros nuevos calculado como el número total de vehículos nuevos de emisión cero y de baja emisión, cuando cada uno de ellos se contabiliza como $ZLEV_{specific}$ de conformidad con la fórmula siguiente, dividido por el número total de vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en el año civil correspondiente: [ECUACIÓN]	
x es 15 %.	