

**ENMIENDAS 001-024**

presentadas por la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria

**Informe**

**Holger Krahmer**

**A7-0168/2013**

Emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos comerciales ligeros nuevos

Propuesta de Reglamento (COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD))

---

**Enmienda 1**

**Propuesta de Reglamento**

**Considerando 1 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(1 bis) El Reglamento (UE) n° 510/2011 establece normas en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para los vehículos comerciales ligeros nuevos. Dado que hay una relación directa entre las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible, dicho Reglamento tiene una gran repercusión en los usuarios de los vehículos comerciales ligeros, que son a menudo empresas y parques móviles de pequeño tamaño. Teniendo en cuenta la carga derivada de los crecientes costes del combustible, las normas definidas en dicho Reglamento tienen también por objeto reducir el consumo de combustible y los costes conexos para los propietarios de vehículos comerciales ligeros de forma rentable.*

*Justificación*

*Es importante intentar reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible. Dado que el*

*combustible supone un coste cada vez más importante para las empresas, que representa tradicionalmente una tercera parte de los costes de propiedad y explotación, conviene que el presente Reglamento procure minimizar el consumo de combustible de una forma rentable.*

## **Enmienda 2**

### **Propuesta de Reglamento**

#### **Considerando 1 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(1 ter) El hecho de que los objetivos se alteren con demasiada frecuencia crea incertidumbre en la industria del automóvil y, además, afecta a la competitividad mundial.***

## **Enmienda 3**

### **Propuesta de Reglamento**

#### **Considerando 2**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

(2) Procede aclarar que, a efectos de la verificación del cumplimiento del objetivo de 147 g de CO<sub>2</sub>/km, las emisiones de CO<sub>2</sub> deben seguir midiéndose de conformidad con el Reglamento (CE) n° 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, así como con sus medidas de ejecución y mediante tecnologías innovadoras.

(2) Procede aclarar que, a efectos de la verificación del cumplimiento del objetivo de 147 g de CO<sub>2</sub>/km, las emisiones de CO<sub>2</sub> deben seguir midiéndose de conformidad con el Reglamento (CE) n° 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, así como con sus medidas de ejecución y mediante tecnologías innovadoras. ***No obstante, los estudios realizados por la Comisión han demostrado que los procedimientos de ensayo utilizados para medir las emisiones de CO<sub>2</sub> en el marco de dicho Reglamento no han impedido que los fabricantes hagan un mayor uso de la flexibilidad, lo que ha dado lugar a supuestas reducciones de las emisiones de CO<sub>2</sub> que no se atribuyen a mejoras***

*tecnológicas ni se pueden conseguir en condiciones de circulación real por carretera. Por consiguiente, deben revisarse urgentemente el Reglamento (CE) n° 715/2007 y el nuevo ciclo de conducción europeo a fin de garantizar que los procedimientos de ensayo reflejen fielmente las emisiones de CO<sub>2</sub> generadas por una conducción real en carretera. El siguiente paso debe consistir en incorporar al Derecho de la Unión el procedimiento mundial de ensayo de vehículos ligeros (WLTP), que se está desarrollando en la actualidad bajo los auspicios de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, en cuanto esté finalizado.*

#### **Enmienda 4**

#### **Propuesta de Reglamento Considerando 4**

##### *Texto de la Comisión*

(4) Reconociendo las repercusiones desproporcionadas en los fabricantes más pequeños derivadas del cumplimiento de objetivos de emisiones específicos definidos en función de la utilidad de los vehículos, la elevada carga administrativa del procedimiento de excepción y el beneficio únicamente marginal desde el punto de vista de la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos vendidos por esos fabricantes, los productores que produzcan anualmente menos de **500** vehículos comerciales ligeros nuevos están excluidos del ámbito de aplicación del objetivo de emisiones específicas y de la prima por exceso de emisiones.

##### *Enmienda*

(4) Reconociendo las repercusiones desproporcionadas en los fabricantes más pequeños derivadas del cumplimiento de objetivos de emisiones específicos definidos en función de la utilidad de los vehículos, la elevada carga administrativa del procedimiento de excepción y el beneficio únicamente marginal desde el punto de vista de la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos vendidos por esos fabricantes, los productores que produzcan anualmente menos de **1 000** vehículos comerciales ligeros nuevos están excluidos del ámbito de aplicación del objetivo de emisiones específicas y de la prima por exceso de emisiones.

## Enmienda 5

### Propuesta de Reglamento

#### Considerando 6

##### *Texto de la Comisión*

(6) Para permitir a la industria del automóvil realizar inversiones a largo plazo e innovar, conviene indicar cómo debe modificarse el presente Reglamento de cara al período posterior a 2020. Estas indicaciones deben basarse en una evaluación del porcentaje de reducción necesario en consonancia con los objetivos climáticos a largo plazo de la Unión y de sus repercusiones en la creación de tecnología rentable de reducción de CO<sub>2</sub> para los automóviles. Conviene, por lo tanto, ***que estos aspectos se revisen*** y que la Comisión ***presente un informe y, si procede, las propuestas apropiadas en materia de objetivos para después de 2020.***

##### *Enmienda*

(6) Para permitir a la industria del automóvil realizar inversiones a largo plazo e innovar, conviene indicar cómo debe modificarse el presente Reglamento de cara al período posterior a 2020. Estas indicaciones deben basarse en una evaluación del porcentaje de reducción necesario en consonancia con los objetivos climáticos a largo plazo de la Unión y de sus repercusiones en la creación de tecnología rentable de reducción de CO<sub>2</sub> para los automóviles. Conviene, por lo tanto, ***fixar en el presente Reglamento un objetivo para 2025, con un intervalo indicativo de entre 105 g y 120 g de CO<sub>2</sub>/km como valor medio de emisiones para los vehículos comerciales ligeros nuevos*** y que la Comisión ***lleve a cabo un estudio de las posibilidades de alcanzar dicho objetivo de manera rentable.***

## Enmienda 6

### Propuesta de Reglamento

#### Considerando 6 bis (nuevo)

##### *Texto de la Comisión*

##### *Enmienda*

***(6 bis) Los supercréditos constituyen un instrumento importante para los fabricantes a la hora de generar un cambio tecnológico y de ofrecer un incentivo para invertir en tecnologías innovadoras con un bajo nivel de emisiones. Asimismo, son un instrumento eficaz para alcanzar los objetivos del Reglamento (UE) n° 510/2011 sin imponer cargas adicionales a los contribuyentes de la Unión. Con los supercréditos se pueden promover numerosos tipos de sistemas de tracción***

*alternativos. Por lo tanto, el régimen de supercréditos debe prolongarse más allá de 2018, como se establece en el Reglamento (UE) n° 510/2011.*

## Enmienda 7

### Propuesta de Reglamento Considerando 10

#### *Texto de la Comisión*

(10) El Reglamento exige que la Comisión lleve a cabo una evaluación de impacto con el fin de revisar los procedimientos de ensayo para que reflejen debidamente el comportamiento real de los vehículos en materia de emisiones de CO<sub>2</sub>. Este trabajo se está efectuando mediante la elaboración de un procedimiento mundial de ensayo de vehículos ligeros en el marco de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, el cual no ha concluido todavía. *En vista de ello, el anexo I del Reglamento (CE) n° 443/2009 establece límites de emisión para 2020 medidos con arreglo al Reglamento (CE) n° 715/2007 y al anexo XII del Reglamento (CE) n° 692/2008. Cuando se modifiquen* los procedimientos de ensayo, los límites establecidos en el anexo I deben adaptarse para garantizar una exigencia comparable para todos los fabricantes y clases de vehículos.

#### *Enmienda*

(10) El Reglamento exige que la Comisión lleve a cabo una evaluación de impacto con el fin de revisar los procedimientos de ensayo para que reflejen debidamente el comportamiento real de los vehículos en materia de emisiones de CO<sub>2</sub>. Este trabajo se está efectuando mediante la elaboración de un procedimiento mundial de ensayo de vehículos ligeros (*World Light Duty Test Procedure, WLTP*) en el marco de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, el cual no ha concluido todavía. *Habida cuenta de lo anterior, y considerando las deficiencias del ciclo de ensayos actual, se debe desarrollar rápidamente un nuevo ciclo de ensayos que refleje adecuadamente las emisiones reales de los automóviles, de modo que queden excluidas interpretaciones divergentes y desviaciones entre los Estados miembros. Para garantizar que con este Reglamento se consigue la reducción anticipada de las emisiones, el procedimiento de ensayo debe pasar a ser el WLTP a partir del 1 de enero de 2017 e incorporarse al Derecho de la Unión. La Comisión debe examinar si resulta necesario complementar dicho procedimiento con otras disposiciones cuando lo incorpore al Derecho de la Unión, con vistas a garantizar que los procedimientos de ensayo reflejen con precisión las emisiones generadas por la conducción real en carretera. Cuando en 2017, a más tardar, se aplique el WLTP para los fines del presente Reglamento, los límites establecidos en el anexo I deben*

adaptarse para garantizar una exigencia comparable para todos los fabricantes y clases de vehículos. ***Si el WLTP no se ha adoptado antes del 1 de enero de 2017, la Comisión deberá modificar, en la primera ocasión que se le presente, los procedimientos de medición previstos en el Reglamento (CE) n° 715/2007 para tener en cuenta las emisiones reales de CO<sub>2</sub> de los vehículos en carretera.***

**Enmienda 8**  
**Propuesta de Reglamento**

**Considerando 10 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(10 bis) Conviene evaluar la necesidad de alejarse de los objetivos en cuanto a emisiones de CO<sub>2</sub> y reemplazarlos por objetivos relacionados con la eficiencia energética, ya que los objetivos relativos a las emisiones de CO<sub>2</sub> no tienen en cuenta en ningún momento las emisiones perjudiciales que generan los actuales motores de combustión interna. Por lo tanto, la Comisión debe presentar un informe al respecto.***

**Enmienda 9**

**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 10 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(10 ter) Las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el suministro de energía y la fabricación y el desguace de vehículos constituyen componentes importantes de la actual huella de carbono general del transporte por carretera y su importancia probablemente aumentará en el futuro. Por tanto, deben tomarse medidas políticas para orientar a los fabricantes***

*hacia soluciones óptimas que tengan en cuenta, en particular, las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas a la generación de energía que se suministra a los vehículos, como la electricidad y los combustibles alternativos, así como para garantizar que dichas emisiones desde la fuente no minen los beneficios relacionados con la mejora del uso operativo de la energía de los vehículos, como pretende el presente Reglamento. A tal fin, sería conveniente que la Comisión considere, en la futura revisión del presente Reglamento para el período posterior a 2020, un enfoque reglamentario que tenga en cuenta las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el suministro energético y el ciclo de vida del vehículo.*

## **Enmienda 10**

### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 1 – punto 1 bis (nuevo)**

Reglamento (UE) n° 510/2011

Artículo 1 – apartado 2 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(1 bis) En el artículo 1, después del apartado 2, se añade el apartado siguiente:*

*«2 bis. A partir de 2025, el presente Reglamento fija un objetivo con un intervalo indicativo de entre 105 y 120 g de CO<sub>2</sub>/km como promedio de emisiones del parque de vehículos comerciales ligeros nuevos, medido con arreglo al Reglamento (CE) n° 715/2007 y sus medidas de ejecución y el anexo XII del Reglamento (CE) n° 692/2008.».*

## Enmienda 11

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 1 – punto 2

Reglamento (UE) n° 510/2011

Artículo 2 – apartado 4

#### *Texto de la Comisión*

4. El artículo 4, el artículo 8, apartado 4, letras b) y c), el artículo 9 y el artículo 10, apartado 1, letras a) y c), no se aplicarán a los fabricantes que hayan producido, junto con todas sus empresas vinculadas, menos de **500** vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la UE en el año civil anterior.

#### *Enmienda*

4. El artículo 4, el artículo 8, apartado 4, letras b) y c), el artículo 9 y el artículo 10, apartado 1, letras a) y c), no se aplicarán a los fabricantes que hayan producido, junto con todas sus empresas vinculadas, menos de **1 000** vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la UE en el año civil anterior.

## Enmienda 12

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 1 – punto 2 bis (nuevo)

Reglamento (UE) n° 510/2011

Artículo 3 – apartado 1 – letra h

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

***(2 bis) En el artículo 3, apartado 1, la letra h) se sustituye por el texto siguiente:***

***«h) «emisiones específicas de CO<sub>2</sub>»: las emisiones de CO<sub>2</sub> de un vehículo comercial ligero medidas de conformidad con el Reglamento (CE) n° 715/2007 y descritas como emisiones máxicas de CO<sub>2</sub> (combinadas) en el certificado de conformidad del vehículo completo o completado; a efectos de aplicación de este punto, el procedimiento mundial de ensayo de vehículos ligeros (World Light Duty Test Procedure, WLTP) se aplicará, en su caso, desde la entrada en vigor de las modificaciones pertinentes de los métodos de medición establecidas en el Reglamento (CE) n° 715/2007 y el Reglamento (CE) n° 692/2008 o no más tarde del 1 de enero de 2021.»***



## **Enmienda 13**

### **Propuesta de Reglamento**

#### **Artículo 1 – punto 2 ter (nuevo)**

Reglamento (UE) n° 510/2011

Artículo 5

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(2 ter) El artículo 5 se sustituye por el texto siguiente:*

*«Artículo 5*

*Supercréditos*

*En el cálculo de las emisiones medias específicas de CO<sub>2</sub>, cada vehículo comercial ligero nuevo con emisiones específicas de CO<sub>2</sub> por debajo de 50 g de CO<sub>2</sub>/km equivaldrá a:*

*– 3,5 vehículos comerciales ligeros en 2014,*

*– 3,5 vehículos comerciales ligeros en 2015,*

*– 2,5 vehículos comerciales ligeros en 2016,*

*– 1,5 vehículos comerciales ligeros en 2017,*

*– 1,3 vehículos comerciales ligeros cada año entre 2018 y 2023.*

*Durante el régimen de los supercréditos, el porcentaje máximo de vehículos industriales ligeros nuevos cuyas emisiones específicas sean inferiores a 1 g de CO<sub>2</sub>/km que se tendrá en cuenta para la aplicación de los multiplicadores indicados en el párrafo primero no excederá del 1 % por fabricante.»*

## **Enmienda 14**

### **Propuesta de Reglamento**

#### **Artículo 1 – punto 2 quater (nuevo)**

Reglamento (UE) n° 510/2011

Artículo 5 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(2 quater) Se añade el siguiente artículo:**

**«Artículo 5 bis**

**Dispositivos de limitación de velocidad**

**A partir del 1 de enero de 2014 y cada uno de los años naturales siguientes, todos los fabricantes de vehículos comerciales ligeros equiparán dichos vehículos con dispositivos de limitación de velocidad que permitan una velocidad máxima de 120 km/h.».**

*Justificación*

*Los dispositivos de limitación de velocidad son un medio muy efectivo para reducir el consumo de combustible que permitirían a los fabricantes cumplir los objetivos de reducción del presente Reglamento con un coste mucho menor.*

## **Enmienda 15**

### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 1 – punto 2 quinquies (nuevo)**

Reglamento (UE) n° 510/2011

Artículo 8 – apartado 4 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(2 quinquies) En el artículo 8, se inserta el apartado siguiente:**

**«4 bis. Si, como resultado de la comprobación de la conformidad de la producción, con arreglo al artículo 12, apartado 3, de la Directiva 2007/46/CE, un Estado miembro determina que las emisiones de CO<sub>2</sub> de un vehículo de producción se alejan de forma significativa del límite de homologación, debe comunicarse dicha desviación a la Comisión, junto con los datos específicos dispuestos en el anexo II del presente Reglamento.**

**Las emisiones concretas de CO<sub>2</sub> para cada tipo de vehículo en el que se ha detectado una desviación deben ajustarse en consecuencia cuando se calcule la**

*media de emisiones de CO<sub>2</sub> específicas el siguiente año natural.».*

## **Enmienda 16**

### **Propuesta de Reglamento**

#### **Artículo 1 – punto 2 sexies (nuevo)**

Reglamento (CE) no 510/2011

Artículo 8 – apartado 4 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(2 sexies) En el artículo 8, se inserta el apartado siguiente:*

*«4 ter. La Comisión supervisará los valores de emisiones reales de CO<sub>2</sub> comunicadas para cada tipo de vehículo y fabricante, de acuerdo con las mejores fuentes de información disponibles, y en sus informes de supervisión anuales publicará una comparación de dichos valores con los valores de homologación.»*

*Justificación*

*Numerosas fuentes proporcionan información sobre los datos reales de consumo mundial de combustible. Estos incluyen: información recabada y comunicada por particulares acerca de su propio consumo de combustible; supervisión del consumo de combustible de vehículos de alquiler; y ensayos llevados a cabo por organizaciones de consumidores/automovilistas. La información procedente de estas y otras fuentes puede combinarse para proporcionar una perspectiva de la evolución de la diferencia entre el consumo mundial real y el de homologación, así como para permitir comparar el rendimiento de los vehículos de distintos fabricantes.*

## **Enmienda 17**

### **Propuesta de Reglamento**

#### **Artículo 1 – punto 3 bis (nuevo)**

Reglamento (UE) n° 510/2011

Artículo 12 – apartado 1

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(3 bis) En el artículo 12, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:*

*«1. Se tendrán en cuenta las reducciones*

*de CO<sub>2</sub> logradas mediante el uso de tecnologías innovadoras o de una combinación de estas («paquetes de tecnologías innovadoras»), previa solicitud por parte de un proveedor o fabricante.»*

*Justificación*

*No pueden limitarse las tecnologías innovadoras.*

**Enmienda 18**  
**Propuesta de Reglamento**

**Artículo 1 – punto 3 ter (nuevo)**  
Reglamento (UE) n° 510/2011  
Artículo 12 – apartado 2 – parte introductoria

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(3 ter) En el artículo 12, apartado 2, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:*

*«2. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, disposiciones de desarrollo relativas a un procedimiento de aprobación de las tecnologías innovadoras o los paquetes de tecnologías innovadoras a que se refiere el apartado 1 antes del 31 de diciembre de 2013. Estos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 14, apartado 2, del presente Reglamento. Esas disposiciones de desarrollo serán conformes a lo dispuesto en el artículo 12, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 443/2009 y se basarán en los siguientes criterios para las tecnologías innovadoras:».*

**Enmienda 19**  
**Propuesta de Reglamento**

**Artículo 1 – punto 3 quater (nuevo)**  
Reglamento (UE) n° 510/2011  
Artículo 12 – apartado 4 bis (nuevo)

**(3 quater) En el artículo 12 se añade el siguiente párrafo:**

**«4 bis. La Comisión presentará, a más tardar el 31 de diciembre de 2013, unas disposiciones de ejecución revisadas para el procedimiento de autorización de las ecoinnovaciones con vistas a facilitar la presentación de solicitudes para el uso de tecnologías innovadoras y publicará a continuación un manual sobre la forma de presentar dichas solicitudes.»**

*Justificación*

*El Reglamento (UE) n° 510/2011 establece que, para alcanzar el objetivo de la UE, deben tenerse en cuenta las reducciones de emisiones de CO<sub>2</sub> obtenidas mediante el uso de tecnologías innovadoras. No obstante, en el pasado solo se ha presentado una solicitud de este tipo. Esta situación puede mejorar mediante una revisión del procedimiento de autorización para facilitar la presentación de solicitudes y la publicación de un manual.*

**Enmienda 20**

**Propuesta de Reglamento**

**Artículo 1 – punto 4 – letra a**

Reglamento (UE) n° 510/2011

Artículo 13 – apartado 1

**«A más tardar el 31 de diciembre de 2014, la Comisión examinará los objetivos de emisiones específicas, las normas y otros aspectos del presente Reglamento con el fin de fijar los objetivos en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos comerciales ligeros nuevos para el período posterior a 2020.»**

**«A más tardar el 1 de enero de 2017, la Comisión completará una revisión de los objetivos de emisiones específicas contemplados en el anexo I y de las excepciones contempladas en el artículo 11, con el fin de definir:**

**- las posibilidades de alcanzar, para el año 2025, un objetivo dentro de un intervalo indicativo de entre 105 y 120 g de CO<sub>2</sub>/km de manera rentable a menos que se justifique adecuadamente un objetivo inferior en vista del uso de tecnologías de bajas emisiones y de la introducción de estas en el mercado; así**

*como*

*- los aspectos relevantes de la aplicación de dicho objetivo, incluida la prima por exceso de emisiones.*

*Sobre la base de esa revisión y de la evaluación de impacto que la acompaña, que incluirá una evaluación general de la repercusión en la industria automovilística y en sus industrias dependientes, la Comisión elaborará, si procede, y por el procedimiento legislativo ordinario, una propuesta para que el Parlamento Europeo y el Consejo modifiquen el presente Reglamento de la manera más neutra posible desde el punto de vista de la competencia y que sea equitativa y sostenible desde el punto de vista social.»*

## **Enmienda 21**

### **Propuesta de Reglamento**

Artículo 1 – punto 4 – letra b – guión - 1 (nuevo)

Reglamento (UE) n° 510/2011

Artículo 13 – apartado 6 – párrafo 1

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*– el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:*

*«6. La Comisión incluirá los vehículos comerciales ligeros en la evaluación de impacto y en la revisión de los procedimientos de medición de las emisiones de CO<sub>2</sub> de conformidad con el artículo 13, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 443/2009, con vistas, en su caso, a aplicar el WLTP como procedimiento de medición antes del 1 de enero de 2017. La Comisión presentará, en particular, propuestas apropiadas para adaptar estos procedimientos de manera que reflejen correctamente las emisiones de CO<sub>2</sub> reales generadas por los vehículos comerciales ligeros e incluyan las tecnologías innovadoras y los paquetes de tecnologías innovadoras aprobados tal y como se*

*definen en el artículo 12 y que podrían reflejarse en el ciclo de ensayos. La Comisión velará por que esos procedimientos se revisen posteriormente de forma periódica.».*

**Enmienda 22**  
**Propuesta de Reglamento**

Artículo 1 – punto 4 – letra b – guión - 1 bis (nuevo)  
Reglamento (UE) n° 510/2011  
Artículo 13 – apartado 6 – párrafo 1 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*– se inserta el párrafo 1 bis siguiente:*  
*«A fin de garantizar que se reflejen las emisiones reales correctamente y que los valores de CO<sub>2</sub> calculados sean estrictamente comparables, la Comisión garantizará, en virtud del artículo 14, apartado 3, del Reglamento n° 715/2007, que se definan estrictamente los elementos que ejerzan una influencia importante en las emisiones de CO<sub>2</sub> medidas durante el procedimiento de ensayo, con objeto de evitar que los fabricantes utilicen los mecanismos de flexibilidad del ciclo de ensayos.».*

**Enmienda 23**  
**Propuesta de Reglamento**

Artículo 1 – punto 4 – letra b – guión - 1 ter (nuevo)  
Reglamento (UE) n° 510/2011  
Artículo 13 – apartado 6 – párrafo 1 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*– Se inserta el párrafo 1 ter siguiente:*  
*«Con el fin de verificar que las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos de producción se ajustan a los valores de la homologación, se garantizará que se obtengan los valores de aerodinámica y resistencia a la rodadura de los vehículos en los que se*

*esté comprobando la conformidad de producción.».*

## **Enmienda 24**

### **Propuesta de Reglamento**

Artículo 1 – punto 5  
Reglamento (UE) nº 510/2011  
Anexo I – punto 1 – letra c

#### *Texto de la Comisión*

c) A partir de 2020:  
Emisiones específicas indicativas de CO<sub>2</sub> =  
147 + a × (M – M0)  
donde:  
M = masa del vehículo en kilogramos (kg)  
M0 = valor adoptado con arreglo al  
artículo 13, **apartado 2**  
a = 0,096.

#### *Enmienda*

c) A partir de 2020:  
Emisiones específicas indicativas de CO<sub>2</sub> =  
147 + a × (M – M0)  
donde:  
M = masa del vehículo en kilogramos (kg)  
M0 = valor adoptado con arreglo al  
artículo 13, **apartado 5**  
a = 0,096.

#### *Justificación*

*Corrección: error en la propuesta de la Comisión.*