



2022/0365(COD)

24.7.2023

OPINIÓN

de la Comisión de Industria, Investigación y Energía

para la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria

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

Ponente de opinión (*): Massimiliano Salini

(*) Comisión asociada – artículo 57 del Reglamento interno

PA_Legam

ENMIENDAS

La Comisión de Industria, Investigación y Energía pide a la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria, competente para el fondo, que tome en consideración las siguientes enmiendas:

Enmienda 1

Propuesta de Reglamento Considerando 4

Texto de la Comisión

(4) Los requisitos técnicos para la homologación de tipo de los vehículos de motor, los motores y las piezas de recambio en lo concerniente a las emisiones («homologación de tipo en materia de emisiones») se establecen actualmente en dos Reglamentos que se aplican a la homologación de tipo en materia de emisiones de los vehículos ligeros y pesados, respectivamente, a saber, el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo («Euro 6»)⁴⁴ y el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo («Euro VI»)⁴⁵. El motivo de que hubiera dos Reglamentos era que las emisiones de los vehículos pesados se comprobaban sobre la base de ensayos de motores, mientras que, en el caso de los vehículos ligeros, la base eran ensayos de vehículos enteros. ***Desde entonces se han desarrollado metodologías que permiten someter a ensayo en carretera tanto los vehículos ligeros como los pesados. Por lo tanto, ya no es necesario basar la homologación de tipo en ensayos de motores.***

⁴⁴ Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 171 de 29.6.2007, p. 1).

⁴⁵ Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009, relativo a la

Enmienda

(4) Los requisitos técnicos para la homologación de tipo de los vehículos de motor, los motores y las piezas de recambio en lo concerniente a las emisiones («homologación de tipo en materia de emisiones») se establecen actualmente en dos Reglamentos que se aplican a la homologación de tipo en materia de emisiones de los vehículos ligeros y pesados, respectivamente, a saber, el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo («Euro 6»)⁴⁴ y el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo («Euro VI»)⁴⁵. El motivo de que hubiera dos Reglamentos era que las emisiones de los vehículos pesados se comprobaban sobre la base de ensayos de motores, mientras que, en el caso de los vehículos ligeros, la base eran ensayos de vehículos enteros.

⁴⁴ Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 171 de 29.6.2007, p. 1).

⁴⁵ Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009, relativo a la

homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE (DO L 188 de 18.7.2009, p. 1).

homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE (DO L 188 de 18.7.2009, p. 1).

Enmienda 2

Propuesta de Reglamento Considerando 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(4 bis) Los requisitos para la homologación de tipo de los neumáticos de reciente fabricación C1, C2 y C3 se establecen en el Reglamento (UE) 2019/2144 sobre seguridad general. En consecuencia, el presente Reglamento complementa tales requisitos técnicos, que siguen constituyendo la base para la homologación de tipo de nuevos neumáticos, con requisitos relativos a la abrasión de los neumáticos. Del establecimiento de un método de ensayo para medir la abrasión de los neumáticos, así como de los límites de tal abrasión, se encargan en la actualidad las Naciones Unidas. Con el fin de adoptar dicho método de ensayo, las definiciones pertinentes y los límites de abrasión de los neumáticos, el presente Reglamento tendrá que completarse con actos de Derecho derivado, junto con las obligaciones de los fabricantes y los plazos pertinentes para la ejecución, así como con un período transitorio para los neumáticos fabricados después de una determinada fecha, con arreglo al artículo 11, apartado 3 bis (nuevo).

Enmienda 3

Propuesta de Reglamento Considerando 7

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Enmienda 4

Propuesta de Reglamento Considerando 8

Texto de la Comisión

(8) Para asegurarse de que las emisiones tanto de los vehículos ligeros como de los pesados sean limitadas en la vida real, es necesario someter los vehículos a ensayo en condiciones reales de uso con un conjunto **mínimo** de restricciones, límites y otros requisitos de conducción, y no solo en el laboratorio.

Enmienda

(8) Para asegurarse de que las emisiones **de escape** tanto de los vehículos ligeros como de los pesados sean limitadas en la vida real, es necesario someter los vehículos a ensayo en condiciones reales de uso con un conjunto **pertinente** de restricciones, límites y otros requisitos de conducción, y no solo en el laboratorio, **evitándose la denominada «conducción sesgada»**. **Estos ensayos en carretera deben excluir la conducción sesgada y las condiciones de conducción poco**

frecuentes.

Enmienda 5

Propuesta de Reglamento Considerando 9

Texto de la Comisión

(9) La exactitud de los equipos portátiles de medición de emisiones utilizados para medir las emisiones de los vehículos en carretera ha mejorado considerablemente desde que se introdujeron estos equipos. Conviene, por tanto, basar los límites de emisiones en esas mediciones en carretera y, en consecuencia, los ensayos en carretera ya no requieren el uso de factores de conformidad.

Enmienda

suprimido

Enmienda 6

Propuesta de Reglamento Considerando 11

Texto de la Comisión

(11) En la actualidad existen tecnologías disponibles y ampliamente utilizadas en todo el mundo que limitan las emisiones de evaporación de compuestos orgánicos volátiles durante el uso, el estacionamiento y el repostaje de un vehículo con gasolina. Procede, por tanto, fijar límites de emisiones para esos compuestos orgánicos volátiles en un nivel más bajo **e introducir límites de emisiones para** la fase de repostaje.

Enmienda

(11) En la actualidad existen tecnologías disponibles y ampliamente utilizadas en todo el mundo que limitan las emisiones de evaporación de compuestos orgánicos volátiles durante el uso, el estacionamiento y el repostaje de un vehículo con gasolina. Procede, por tanto, fijar límites de emisiones para esos compuestos orgánicos volátiles en un nivel más bajo **para vehículos nuevos y a través de otros medios a escala nacional, con el fin de garantizar que los controles de repostaje de la fase II en las estaciones de servicio, a que se refiere la Directiva 2014/99/UE, sigan siendo eficaces a la hora de controlar el repostaje de todos los vehículos que funcionan con gasolina.**

Enmienda 7

Propuesta de Reglamento Considerando 12

Texto de la Comisión

(12) Las emisiones distintas de las de escape consisten en partículas emitidas por los neumáticos y los frenos de los vehículos. Se estima que las emisiones de los neumáticos constituyen la mayor fuente de microplásticos para el medio ambiente. Como se muestra en la evaluación de impacto, se espera que, de aquí a 2050, las emisiones no de escape representen hasta el 90 % de todas las partículas emitidas por el transporte por carretera, ya que las partículas de escape disminuirán debido a la electrificación de los vehículos. Por lo tanto, estas emisiones no de escape deben medirse y limitarse. La Comisión debe preparar un informe sobre la abrasión de los neumáticos antes del fin de 2024, a fin de examinar los métodos de medición y el estado de la técnica *para proponer* límites de abrasión de los neumáticos.

Enmienda

(12) Las emisiones distintas de las de escape consisten en partículas emitidas por los neumáticos y los frenos de los vehículos. Se estima que las emisiones de los neumáticos constituyen la mayor fuente de microplásticos para el medio ambiente. Como se muestra en la evaluación de impacto, se espera que, de aquí a 2050, las emisiones no de escape representen hasta el 90 % de todas las partículas emitidas por el transporte por carretera, ya que las partículas de escape disminuirán debido a la electrificación de los vehículos. Por lo tanto, estas emisiones no de escape deben medirse y limitarse. La Comisión debe preparar un informe sobre la abrasión de los neumáticos antes del fin de 2024, a fin de examinar los métodos de medición y el estado de la técnica *desarrollados en las Naciones Unidas con vistas a garantizar la coherencia en la definición de los límites de abrasión de los neumáticos. Además, el informe debe incluir, en la medida de lo posible, una evaluación de impacto sobre los requisitos relativos a la abrasión de los neumáticos, que permita colmar las lagunas detectadas en la evaluación de impacto del presente Reglamento.*

Enmienda 8

Propuesta de Reglamento Considerando 14 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(14 bis) Los dispositivos de monitorización a bordo (MAB), de monitorización a bordo del consumo de combustible y energía (MABCC) y de

monitorización del estado de salud utilizan datos generados por el vehículo para comprobar su conformidad con el presente Reglamento. De acuerdo con la Ley de Datos, estos mismos datos deben compartirse con los usuarios de los vehículos y sus proveedores de servicios de manera que los primeros puedan beneficiarse de asesoramiento y recomendaciones sobre el modo de limitar las emisiones de los vehículos y su consumo de energía y de extender la vida útil de la batería mediante un mejor uso del vehículo.

Enmienda 9

Propuesta de Reglamento Considerando 15

Texto de la Comisión

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

Enmienda

(15) La manipulación de los vehículos para retirar o desactivar piezas de los sistemas de control de la contaminación es un problema bien conocido. Esa práctica genera emisiones incontroladas y debe evitarse **mediante la adopción de medidas encaminadas a evitar la publicidad, la venta y la instalación de dispositivos de manipulación.** La manipulación del cuentakilómetros da lugar a un kilometraje falso y entorpece el correcto control en servicio de un vehículo, **por lo que algunos Estados miembros deberían seguir el ejemplo de otros e introducir el registro del kilometraje de los vehículos en las operaciones de mantenimiento de los vehículos o en las inspecciones técnicas periódicas.** Por tanto, **es importante que los vehículos nuevos se diseñen con medios de protección apropiados** de la seguridad de estos sistemas.

Enmienda 10

Propuesta de Reglamento Considerando 16

Texto de la Comisión

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

Enmienda 11

Propuesta de Reglamento Considerando 18

Texto de la Comisión

(18) ***En caso de que*** la Comisión ***presente*** una propuesta para la matriculación después de 2035 de vehículos ligeros nuevos que funcionen exclusivamente con combustibles neutros

Enmienda

(16) Hoy en día, los sensores ***y otros sistemas complejos*** instalados en los vehículos ya se utilizan para detectar anomalías en las emisiones, ***almacenar información*** y activar ***la necesidad de*** las reparaciones correspondientes a través del sistema de diagnóstico a bordo (DAB; OBD en sus siglas inglesas) ***y del indicador de mal funcionamiento (IMF) en el salpicadero.*** Es posible que los vehículos emitan mucho más de lo que tienen permitido, ***dependiendo del tiempo que se tomen los conductores y los operadores para seguir las indicaciones del IMF del DAB.*** ***Algunos*** sensores utilizados hasta ahora por el DAB también pueden utilizarse para monitorizar y controlar el comportamiento de los vehículos en cuanto a emisiones ***de escape, y pueden contribuir a mejorar la funcionalidad del DAB.***

Enmienda

(18) ***La descarbonización del sector del transporte exige un marco abierto desde el punto de vista tecnológico.*** La Comisión ***debe presentar*** una propuesta para la matriculación después de 2035 de

en CO₂ fuera del ámbito de aplicación de las normas sobre emisiones de CO₂ del parque de vehículos, y de conformidad con el Derecho de la Unión y con el objetivo de neutralidad climática de la Unión, el presente Reglamento tendrá que modificarse para incluir la posibilidad de conceder la homologación de tipo a esos vehículos.

vehículos ligeros nuevos que funcionen exclusivamente con combustibles neutros en CO₂ **y de vehículos que funcionen con una mezcla de combustibles convencionales y neutros en CO₂, de conformidad con el Derecho de la Unión sobre la homologación de tipo de los vehículos**, fuera del ámbito de aplicación de las normas sobre **comportamiento en materia de** emisiones de CO₂ del parque de vehículos, y de conformidad con el Derecho de la Unión y con el objetivo de neutralidad climática de la Unión. **Por tanto**, el presente Reglamento tendrá que modificarse para incluir la posibilidad de conceder la homologación de tipo a esos vehículos.

Enmienda 12

Propuesta de Reglamento Considerando 18 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(18 bis) Datos científicos y tecnológicos demuestran la sostenibilidad de los combustibles neutros en CO₂ respetuosos con el clima. A fin de garantizar que no se utilice ningún combustible fósil en los vehículos alimentados por estos combustibles, la Comisión debe elaborar requisitos y normas, en colaboración con los fabricantes y los proveedores, para encontrar soluciones técnicas que resulten prácticas, asequibles y adecuadas para el gran público.

Enmienda 13

Propuesta de Reglamento Considerando 19

Texto de la Comisión

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

Enmienda 14

**Propuesta de Reglamento
Considerando 21**

Texto de la Comisión

(21) A fin de garantizar unas condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución en relación con las obligaciones de los fabricantes como parte de la homologación de tipo y los procedimientos, ensayos y metodologías que deben aplicarse para la declaración de conformidad, la comprobación de la conformidad de la producción, la comprobación de la conformidad en servicio **y el pasaporte medioambiental del vehículo**; las opciones y denominaciones de vehículos; los requisitos, ensayos, métodos y medidas correctoras relacionados con la durabilidad de los vehículos, los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes, así como las capacidades de registro y comunicación de los sistemas MAB, también a efectos de las

Enmienda

(19) Las emisiones procedentes de los vehículos vendidos por pequeños fabricantes constituyen una parte insignificante de las emisiones producidas en la Unión. Por tanto, **se debe** permitir flexibilidad en algunos de los requisitos con respecto a esos fabricantes **en relación con lo que también se exige con arreglo a la normativa sobre CO₂ [insértese la referencia al DO], demorando la aplicación de Euro 7 hasta 2035.**

Enmienda

(21) A fin de garantizar unas condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución en relación con las obligaciones de los fabricantes como parte de la homologación de tipo y los procedimientos, ensayos y metodologías que deben aplicarse para la declaración de conformidad, la comprobación de la conformidad de la producción **y la comprobación de la conformidad en servicio**; las opciones y denominaciones de vehículos; los requisitos, ensayos, métodos y medidas correctoras relacionados con la durabilidad de los vehículos, los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes, así como las capacidades de registro y comunicación de los sistemas MAB, también a efectos de las inspecciones técnicas periódicas y las

inspecciones técnicas periódicas y las inspecciones técnicas de vehículos; los requisitos y la información que deben facilitar los fabricantes de vehículos multifásicos, así como los procedimientos para determinar el valor de CO₂ de tales vehículos; los elementos técnicos, los requisitos administrativos y de documentación para la homologación de tipo en materia de emisiones, las comprobaciones e inspecciones y las comprobaciones de vigilancia del mercado, así como las obligaciones de presentación de informes, la conformidad en servicio y las comprobaciones de la conformidad de la producción; los métodos y ensayos para i) medir las emisiones de escape en laboratorio y en carretera, **incluidos ciclos de ensayo de emisiones en condiciones reales de conducción aleatorios y en las peores condiciones**, el uso de sistemas portátiles de medición de emisiones para verificar las emisiones en la conducción real **y las emisiones al ralentí**; ii) determinar las emisiones de CO₂, el consumo de combustible y energía, la autonomía eléctrica y la potencia del motor de un vehículo de motor; iii) proporcionar especificaciones relativas a los indicadores de cambio de velocidad; iv) determinar el efecto de los remolques O3 y O4 en las emisiones de CO₂, el consumo de combustible y energía, la autonomía eléctrica y la potencia del motor de un vehículo de motor; iv) medir las emisiones del cárter, las emisiones de evaporación y las emisiones de los frenos; v) evaluar el cumplimiento de los requisitos mínimos de rendimiento en cuanto a la durabilidad de las baterías; vi) evaluar la conformidad en servicio de los motores y los vehículos, los umbrales de cumplimiento y los requisitos de rendimiento; vii) los ensayos y métodos para garantizar **el** funcionamiento de los sensores (DAB y MAB); viii) los métodos para garantizar y evaluar las medidas de seguridad; la especificación y las características de los sistemas de alerta al conductor y de los métodos de inducción, y

inspecciones técnicas de vehículos; los requisitos y la información que deben facilitar los fabricantes de vehículos multifásicos, así como los procedimientos para determinar el valor de CO₂ de tales vehículos; los elementos técnicos, los requisitos administrativos y de documentación para la homologación de tipo en materia de emisiones, las comprobaciones e inspecciones y las comprobaciones de vigilancia del mercado, así como las obligaciones de presentación de informes, la conformidad en servicio y las comprobaciones de la conformidad de la producción; los métodos y ensayos para i) medir las emisiones de escape en laboratorio y en carretera, el uso de sistemas portátiles de medición de emisiones para verificar las emisiones en la conducción real; ii) determinar las emisiones de CO₂, el consumo de combustible y energía, la autonomía eléctrica y la potencia del motor de un vehículo de motor; iii) proporcionar especificaciones relativas a los indicadores de cambio de velocidad; iv) determinar el efecto de los remolques O3 y O4 en las emisiones de CO₂, el consumo de combustible y energía, la autonomía eléctrica y la potencia del motor de un vehículo de motor; iv) medir las emisiones del cárter, las emisiones de evaporación y las emisiones de los frenos; v) evaluar el cumplimiento de los requisitos mínimos de rendimiento en cuanto a la durabilidad de las baterías; vi) evaluar la conformidad en servicio de los motores y los vehículos, los umbrales de cumplimiento y los requisitos de rendimiento; vii) los ensayos y métodos para garantizar **la monitorización del** funcionamiento de los sensores (DAB y MAB); viii) los métodos para garantizar y evaluar las medidas de seguridad; la especificación y las características de los sistemas de alerta al conductor y de los métodos de inducción, y para evaluar su correcto funcionamiento; ix) los métodos para evaluar el funcionamiento correcto, la eficacia, la regeneración y la durabilidad de

para evaluar su correcto funcionamiento; ix) los métodos para evaluar el funcionamiento correcto, la eficacia, la regeneración y la durabilidad de los sistemas de control de la contaminación originales y de recambio; x) los métodos para garantizar y evaluar las medidas de seguridad, incluido el análisis de la vulnerabilidad y la protección contra la manipulación; xi) los métodos para evaluar el correcto funcionamiento de los tipos homologados con arreglo a denominaciones específicas EURO7; xii) los criterios para la homologación de tipo en materia de emisiones de los pequeños y ultrapequeños fabricantes; xiii) las comprobaciones y los procedimientos de ensayo de vehículos multifásicos; xiv) los requisitos de rendimiento de los equipos de ensayo; xv) la especificación de los combustibles de referencia; xvi) los métodos para evaluar la ausencia de dispositivos y estrategias de inhibición; xvii) los métodos para medir la abrasión de los neumáticos; así como xviii) ***el formato y los datos del pasaporte medioambiental del vehículo y el método de comunicación de esos datos***. Estas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁰.

⁵⁰ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

los sistemas de control de la contaminación originales y de recambio; x) los métodos para garantizar y evaluar las medidas de seguridad, incluido el análisis de la vulnerabilidad y la protección contra la manipulación; xi) los métodos para evaluar el correcto funcionamiento de los tipos homologados con arreglo a denominaciones específicas EURO7; xii) los criterios para la homologación de tipo en materia de emisiones de los pequeños y ultrapequeños fabricantes; xiii) las comprobaciones y los procedimientos de ensayo de vehículos multifásicos; xiv) los requisitos de rendimiento de los equipos de ensayo; xv) la especificación de los combustibles de referencia; xvi) los métodos para evaluar la ausencia de dispositivos y estrategias de inhibición; xvii) los métodos para medir la abrasión de los neumáticos; así como xviii) ***las medidas para aclarar la aplicación de los ensayos que los fabricantes, los Estados miembros, los terceros y la Comisión deben realizar respecto a la homologación de tipo inicial, la conformidad de la producción, la conformidad en servicio y la vigilancia del mercado***. Estas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁰.

⁵⁰ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

Enmienda 15

Propuesta de Reglamento Considerando 22

(22) A fin de modificar o completar, según proceda, elementos no esenciales del presente Reglamento, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por lo que respecta a las condiciones de ensayo basadas en los datos recogidos al someter a ensayo vehículos Euro 7, frenos o neumáticos; los requisitos de ensayo, en particular teniendo en cuenta el progreso técnico y los datos recogidos al someter a ensayo vehículos Euro 7; la introducción de opciones y denominaciones de vehículos sobre la base de tecnologías innovadoras para los fabricantes, pero también el establecimiento de límites de emisiones de partículas de los frenos y límites de abrasión de los distintos tipos de neumáticos, así como requisitos mínimos de rendimiento de las baterías y multiplicadores de la durabilidad sobre la base de los datos recogidos al someter a ensayo vehículos Euro 7, y el establecimiento de definiciones y de normas especiales para los pequeños fabricantes de vehículos de las categorías M2, M3, N2 y N3. Es especialmente importante que la Comisión lleve a cabo las consultas apropiadas durante su labor preparatoria, también a nivel de expertos, y que esas consultas se realicen conforme a los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación⁵¹. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupan de la preparación de actos delegados.

(22) A fin de modificar o completar, según proceda, elementos no esenciales del presente Reglamento, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por lo que respecta a las condiciones de ensayo basadas en los datos recogidos al someter a ensayo vehículos Euro 7, frenos o neumáticos; los requisitos de ensayo, en particular teniendo en cuenta el progreso técnico y los datos recogidos al someter a ensayo vehículos Euro 7; la introducción de opciones y denominaciones de vehículos sobre la base de tecnologías innovadoras para los fabricantes, pero también el establecimiento de límites de emisiones de partículas de los frenos y límites de abrasión de los distintos tipos de neumáticos ***de conformidad con el método de ensayo y los límites desarrollados en las Naciones Unidas***, así como requisitos mínimos de rendimiento de las baterías y multiplicadores de la durabilidad sobre la base de los datos recogidos al someter a ensayo vehículos Euro 7, y el establecimiento de definiciones y de normas especiales para los pequeños fabricantes de vehículos de las categorías M2, M3, N2 y N3. Es especialmente importante que la Comisión lleve a cabo las consultas apropiadas durante su labor preparatoria, también a nivel de expertos, y que esas consultas se realicen conforme a los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación⁵¹. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupan de la

preparación de actos delegados.

⁵¹ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

⁵¹ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

Enmienda 16

Propuesta de Reglamento Considerando 25

Texto de la Comisión

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

Enmienda

(25) Es importante conceder a los Estados miembros, a las autoridades nacionales de homologación de tipo y a los agentes económicos tiempo suficiente para prepararse para la aplicación de las nuevas normas introducidas por el presente Reglamento. Por consiguiente, debe aplazarse la fecha de aplicación ***hasta que todos los actos de ejecución y delegados respectivos hayan sido transmitidos y adoptados posteriormente por la Comisión, y concediendo un plazo de tres años a partir de entonces para los nuevos tipos.***

Enmienda 17

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

Texto de la Comisión

Enmienda

Las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos establecidos por el presente Reglamento para la homologación de tipo en materia de emisiones y la vigilancia del mercado de los neumáticos de reciente fabricación deben considerarse conjuntamente con las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos sobre neumáticos del Reglamento (UE) 2019/2144 sobre

Enmienda 18

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 2 – punto 11

Texto de la Comisión

11) «materia particulada» o «PM»: cualquier material emitido por el tubo de escape o los frenos y recogido en un medio filtrante;

Enmienda

11) «materia particulada» o «PM»: cualquier material emitido por el tubo de escape o los frenos y recogido en un medio filtrante **con arreglo al procedimiento descrito en el presente Reglamento;**

Enmienda 19

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 2 – punto 14

Texto de la Comisión

14) «número de partículas de **más de** 10 nm» o «PN10»: el número total de partículas sólidas emitidas por el tubo de escape o los frenos **que tienen un diámetro mayor o igual que** 10 nm;

Enmienda

14) «número de partículas de 10 nm» o «PN10»: el número total de partículas sólidas emitidas por el tubo de escape o los frenos, **medido con arreglo al procedimiento descrito en el presente Reglamento, con un valor de corte nominal en** 10 nm;

Enmienda 20

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 2 – punto 18

Texto de la Comisión

18) «hidrocarburos no metánicos» o «HCNM»: los hidrocarburos totales emitidos por el tubo de escape con excepción del metano;

Enmienda

(No afecta a la versión española).

Enmienda 21

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – párrafo 2 – punto 29

Texto de la Comisión

29) «**abrasión de los neumáticos**»: **la masa de material desprendido del neumático debido al proceso de abrasión y emitido al medio ambiente;**

Enmienda

suprimido

Enmienda 22

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – párrafo 2 – punto 34

Texto de la Comisión

34) «sistema de control de la contaminación original»: un sistema de control de la contaminación o un conjunto de tales sistemas incluidos en la homologación de tipo concedida al vehículo de que se trate;

Enmienda

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

Enmienda 23

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – párrafo 2 – punto 37

Texto de la Comisión

37) «sistema de diagnóstico a bordo» o «DAB» (OBD en sus siglas inglesas): un sistema ***que puede generar información del sistema de diagnóstico a bordo (DAB) del vehículo, tal como se define en el artículo 3, punto 49, del Reglamento (UE) 2018/858, y que es capaz de comunicar esa información a través del puerto DAB*** y de forma inalámbrica;

Enmienda

37) «sistema de diagnóstico a bordo» o «DAB» (OBD en sus siglas inglesas): ***en el contexto del presente Reglamento, un sistema a bordo del vehículo que tiene la capacidad de detectar fallos de funcionamiento de los sistemas de control de emisiones monitorizados y determinar la zona probable de mal funcionamiento por medio de códigos de fallo almacenados en la memoria del ordenador, así como de activar el indicador de mal funcionamiento (IMF) para avisar al conductor del vehículo, opcionalmente*** de forma inalámbrica;

Enmienda 24

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 2 – punto 38

Texto de la Comisión

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

Enmienda

38) «sistema de monitorización a bordo» o «MAB» (OBM en sus siglas inglesas): el sistema a bordo de un vehículo que es capaz de **monitorizar** las emisiones **teniendo en cuenta las tolerancias de medición del MAB y de proporcionar** información a través del puerto DAB y, **opcionalmente**, de forma inalámbrica;

Enmienda 25

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 2 – punto 42

Texto de la Comisión

42) «emisiones en condiciones reales de conducción» o «RDE»: las emisiones de un vehículo en las condiciones normales de conducción y en las condiciones ampliadas que se especifican en **los cuadros 1 y 2** del anexo III;

Enmienda

42) «emisiones en condiciones reales de conducción» o «RDE»: las emisiones de un vehículo en las condiciones normales de conducción y, **como máximo, en una de** las condiciones ampliadas **al mismo tiempo** que se especifican en **el cuadro 1** del anexo III y **en el artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 595/2009 y en el anexo II del Reglamento (UE) n.º 582/2011; para los ensayos en condiciones ampliadas, no deberá aplicarse al mismo tiempo ninguna combinación de estas condiciones;**

Enmienda 26

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – párrafo 2 – punto 61

Texto de la Comisión

61) «potencia en las ruedas»: la potencia **medida** en las ruedas de un vehículo y **utilizada** para su propulsión;

Enmienda

61) «potencia en las ruedas»: la potencia **determinada con arreglo al presente Reglamento, que debe suministrarse** en las ruedas de un vehículo y **utilizarse** para su propulsión;

Enmienda 27

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – párrafo 2 – punto 62

Texto de la Comisión

62) «relación potencia-masa»: la relación entre la potencia asignada y la masa **en orden de marcha**;

Enmienda

62) «relación potencia-masa»: la relación entre la potencia asignada y la masa **máxima en carga técnicamente admisible definida en el anexo II del Reglamento (UE) 2021/535**;

Enmienda 28

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – párrafo 2 – punto 71

Texto de la Comisión

71) «pasaporte medioambiental del vehículo» o «PMV»: un registro en papel y en formato digital que contiene información sobre la eficacia medioambiental de un vehículo en el momento de su matriculación, incluido el nivel de los límites de emisiones contaminantes, las emisiones de CO₂, el consumo de combustible, el consumo de energía, la autonomía eléctrica, la potencia del motor, la durabilidad de la batería y otros valores conexos;

Enmienda

suprimido

Enmienda 29

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – párrafo 2 – punto 77

Texto de la Comisión

Enmienda

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

suprimido

Enmienda 30

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – párrafo 2 – punto 78

Texto de la Comisión

Enmienda

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

suprimido

Enmienda 31

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – párrafo 2 – punto 78 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

78 bis) «combustible neutro en CO₂»: combustible renovable y/o sintético, según se define en la Directiva (UE) 2018/2001, incluidos los biocarburantes, el biogás, los combustibles de biomasa, los carburantes líquidos y gaseosos renovables de origen

no biológico y los combustibles de carbono reciclado, cuando pueda considerarse que las emisiones netas del combustible en uso (e(u)) son nulas, en el sentido de que el equivalente de CO₂ del carbono incorporado en la composición química del combustible en uso (e(u)) es de origen biogénico, o se ha evitado su emisión como CO₂ a la atmósfera, o se ha evitado su destino actual.

Enmienda 32

Propuesta de Reglamento

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

Texto de la Comisión

Enmienda

78 ter) «factor de corrección del carbono» o «FCC»: factor que aplica una corrección de los gases de efecto invernadero a las emisiones del tubo de escape de los vehículos pesados para la evaluación de conformidad, con el fin de reflejar la intensidad de emisiones de CO₂ y la proporción de combustibles neutros en carbono, incluidos los biocarburantes producidos a partir de materias primas consignadas en la Directiva sobre fuentes de energía renovables, anexo IX, carburantes renovables de origen no biológico y combustibles de carbono reciclado.

Enmienda 33

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

1. Los fabricantes se asegurarán de que los vehículos nuevos que fabriquen y que se vendan, matriculen o pongan en servicio en la Unión hayan obtenido la homologación de tipo con arreglo al

1. Los fabricantes se asegurarán de que los vehículos nuevos que fabriquen y que se vendan, matriculen o pongan en servicio en la Unión hayan obtenido la homologación de tipo con arreglo al

presente Reglamento. Los fabricantes se asegurarán de que los componentes o unidades técnicas independientes nuevos sujetos a homologación de tipo, en especial motores, baterías de tracción, sistemas de frenado y sistemas de control de la contaminación de recambio, que fabriquen y que se vendan o pongan en servicio en la Unión hayan obtenido la homologación de tipo con arreglo al presente Reglamento.

presente Reglamento. ***A partir de las fechas de aplicación específicas del presente Reglamento***, los fabricantes se asegurarán de que los componentes o unidades técnicas independientes nuevos sujetos a homologación de tipo, en especial motores, baterías de tracción, sistemas ***de emisiones*** de frenado y sistemas de control de la contaminación de recambio, que fabriquen y que se vendan o pongan en servicio en la Unión hayan obtenido la homologación de tipo con arreglo al presente Reglamento.

Enmienda 34

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Los fabricantes diseñarán, fabricarán y montarán los vehículos de manera que cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento, en concreto los límites de emisiones indicados en el anexo I ***y los valores declarados en el certificado de conformidad*** y en la documentación de homologación de tipo, durante toda la vida útil del vehículo que se indica en el cuadro 1 del anexo IV. Estos vehículos se denominarán «vehículos Euro 7».

Enmienda

2. Los fabricantes diseñarán, fabricarán y montarán los vehículos de manera que cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento, en concreto los límites de emisiones indicados en el anexo I, ***en las condiciones formuladas en el anexo III, en el artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 595/2009 y en el anexo II del Reglamento (UE) n.º 582/2011***, y la documentación de homologación de tipo, durante toda la vida útil del vehículo que se indica en el cuadro 1 del anexo IV. Estos vehículos se denominarán «vehículos Euro 7».

Enmienda 35

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 3 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Al verificar el cumplimiento de los límites de emisiones de escape, cuando el ensayo se realice en condiciones de conducción

Enmienda

Al verificar el cumplimiento de los límites de emisiones de escape, cuando el ensayo se realice en ***una de las*** condiciones de

ampliadas, las emisiones se dividirán por el divisor de conducción ampliada indicado en el anexo III.

conducción ampliadas, las emisiones se dividirán por el divisor de conducción ampliada indicado en el anexo III, **en el artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 595/2009 y en el anexo II del Reglamento (UE) n.º 582/2011.**

Enmienda 36
Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – apartado 4

Texto de la Comisión

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

Enmienda

4. Los fabricantes diseñarán y fabricarán los componentes o unidades técnicas independientes, **incluidos en la actualidad únicamente los** motores, baterías de tracción, sistemas de frenado y sistemas de control de la contaminación de recambio, de manera que cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento, en particular los límites de emisiones indicados en el anexo I **y las condiciones fijadas en el anexo III, en el artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 595/2009, y en el anexo II del Reglamento (UE) n.º 582/2011.**

Enmienda 37

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – apartado 6 – letra a

Texto de la Comisión

a) sistemas DAB capaces de detectar los sistemas que funcionen mal y que **den** lugar a un exceso de emisiones, a fin de facilitar las reparaciones;

Enmienda

a) sistemas DAB capaces de detectar los sistemas que funcionen mal y **de los** que **se sepa que dan** lugar a un exceso de emisiones **de escape**, a fin de facilitar las reparaciones;

Enmienda 38

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – apartado 6 – letra b

Texto de la Comisión

b) sistemas MAB capaces de **detectar** las emisiones **por encima de los límites debidas a disfunciones, a una degradación incrementada o a otras situaciones que aumenten las emisiones;**

Enmienda

b) sistemas MAB capaces de **monitorizar** las emisiones **de escape en el marco de la capacidad de las tolerancias de medición del MAB;**

Enmienda 39

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 6 – letra c

Texto de la Comisión

c) un dispositivo MABCC que monitorice su consumo de combustible y energía en condiciones reales y otros parámetros pertinentes, como la carga útil o la masa, que son necesarios para determinar su eficiencia en cuanto a consumo de combustible y energía en condiciones reales;

Enmienda

c) un dispositivo MABCC que monitorice su consumo de combustible y energía en condiciones reales y, **en el caso de los vehículos de las categorías N2 y N3,** otros parámetros pertinentes, como la carga útil o la masa, que son necesarios para determinar su eficiencia en cuanto a consumo de combustible y energía en condiciones reales;

Enmienda 40

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 6 – letra g

Texto de la Comisión

g) dispositivos que comuniquen datos generados por el vehículo utilizados para el cumplimiento del presente Reglamento y datos MABCC, a efectos de las inspecciones técnicas de vehículos periódicas y las inspecciones técnicas en carretera realizadas de manera inalámbrica, y a efectos de comunicación con la infraestructura de recarga y con los sistemas eléctricos fijos compatibles con funcionalidades de carga inteligentes y bidireccionales.

Enmienda

g) dispositivos que comuniquen datos generados por el vehículo, **junto con el número de homologación y la variante de homologación de tipo,** utilizados para el cumplimiento del presente Reglamento y datos MABCC, a efectos de las inspecciones técnicas de vehículos periódicas y las inspecciones técnicas en carretera realizadas, **opcionalmente,** de manera inalámbrica, y a efectos de comunicación con la infraestructura de recarga y con los sistemas eléctricos fijos compatibles con funcionalidades de carga

inteligentes y bidireccionales, *y para la prestación de servicios de terceros al usuario del vehículo con el fin de mejorar su uso, limitar el consumo energético del vehículo y sus emisiones o ampliar la vida útil de su batería en uso.*

Enmienda 41

Propuesta de Reglamento Artículo 4 – apartado 8

Texto de la Comisión

8. El fabricante evitará la posibilidad de sacar provecho de las vulnerabilidades mencionadas en el apartado 7. Cuando se detecte una vulnerabilidad de esa clase, el fabricante **la eliminará** actualizando el software o por cualquier otro medio adecuado.

Enmienda

8. El fabricante evitará la posibilidad de sacar provecho de las vulnerabilidades mencionadas en el apartado 7, **sobre la base de la tecnología más avanzada existente en el momento de la homologación de tipo.** Cuando se detecte una vulnerabilidad de esa clase, el fabricante **adoptará medidas para eliminarla** actualizando el software o por cualquier otro medio adecuado.

Enmienda 42

Propuesta de Reglamento Artículo 5 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. **Los fabricantes podrán dar a los vehículos que fabriquen la denominación «vehículo Euro 7+» cuando en relación con esos vehículos se cumpla lo siguiente:**

a) **con respecto a los vehículos de motor de combustión interna puros y los vehículos eléctricos híbridos sin carga exterior, se declara el cumplimiento de límites de emisiones como mínimo un 20 % inferiores a los indicados en el anexo I, en el caso de los contaminantes gaseosos, y de límites de emisiones un orden de magnitud inferiores, en el caso**

Enmienda

suprimido

de las emisiones en número de partículas;

b) con respecto a los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior, se declara el cumplimiento de límites de emisiones como mínimo un 20 % inferiores a los indicados en el anexo I, en el caso de los contaminantes gaseosos, y de límites de emisiones un orden de magnitud inferiores, en el caso de las emisiones en número de partículas, así como una durabilidad de la batería que es como mínimo 10 puntos porcentuales superior a lo exigido en el anexo II;

c) en el caso de los vehículos eléctricos puros, se declara una durabilidad de la batería que es como mínimo 10 puntos porcentuales superior a lo exigido en el anexo II.

Enmienda 43

Propuesta de Reglamento Artículo 5 – apartado 2

Texto de la Comisión

Enmienda

2. La conformidad de estos vehículos con los requisitos del apartado 1 se comprobará por cotejo con los valores declarados.

suprimido

Enmienda 44

Propuesta de Reglamento Artículo 5 – apartado 4

Texto de la Comisión

Enmienda

4. Los fabricantes podrán dar a los vehículos la denominación «vehículo Euro 7G» cuando esos vehículos estén equipados con motores de combustión interna provistos de tecnologías de geovallado. El fabricante instalará en esos vehículos un sistema de alerta al conductor

4. Los fabricantes podrán dar a los vehículos **de las categorías M1 y N1** la denominación «vehículo Euro 7G» cuando esos vehículos estén equipados con motores de combustión interna provistos de tecnologías de geovallado. El fabricante instalará en esos vehículos un sistema de

para informar al usuario cuando las baterías de tracción estén casi vacías **y para detener el vehículo si no se carga en un espacio de 5 km a partir del primer aviso mientras se encuentra en el modo de cero emisiones**. La aplicación de estas tecnologías de geovallado podrá verificarse a lo largo de la vida útil del vehículo.

alerta al conductor para informar al usuario cuando las baterías de tracción estén casi vacías. La aplicación de estas tecnologías de geovallado podrá verificarse a lo largo de la vida útil del vehículo.

Enmienda 45

Propuesta de Reglamento Artículo 5 – apartado 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

4 bis. Los fabricantes podrán dar a los vehículos la denominación de «vehículo Euro 7 NF» cuando estos vehículos se alimenten de combustibles neutros en CO₂, según se definen en el artículo 3, punto 78 bis, del presente Reglamento, ya sea exclusivamente o como combinación de combustibles convencionales y neutros en CO₂, a lo largo de la vida útil del vehículo.

En el caso del uso exclusivo de combustibles neutros en CO₂, las emisiones de CO₂ se considerarán nulas a efectos del Reglamento [normas en materia de emisiones de CO₂ de turismos y furgonetas] y del Reglamento [normas en materia de emisiones de CO₂ de vehículos pesados].

En el caso de que se utilice una combinación de combustibles convencionales y neutros en CO₂, las emisiones de CO₂ a efectos del Reglamento [normas en materia de emisiones de CO₂ de turismos y furgonetas] y del Reglamento [normas en materia de emisiones de CO₂ de vehículos pesados] se regularán mediante el factor de corrección del carbono, según se define en el artículo 3, punto 78 ter, del presente Reglamento.

Enmienda 46

Propuesta de Reglamento Artículo 5 – apartado 5

Texto de la Comisión

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

Enmienda

5. Los fabricantes podrán fabricar vehículos **de las categorías M1 y N1** que combinen dos o más de las características mencionadas en los apartados 1, 2 o 3 y denominarlos utilizando una combinación de símbolos y letras tales como «Euro 7+A», «Euro 7+G», «Euro 7+AG» o «Euro 7AG».

Enmienda 47

Propuesta de Reglamento Artículo 5 – apartado 6

Texto de la Comisión

6. A petición del fabricante, en el caso de los vehículos N2 de **3,5 a 4,0** toneladas de masa máxima **derivados de un tipo de vehículo N1**, la autoridad de homologación de tipo podrá conceder una homologación de tipo en materia de emisiones correspondiente a un tipo de vehículo N1. Estos vehículos se denominarán «vehículo Euro 7ext».

Enmienda

6. A petición del fabricante, en el caso de los vehículos N2 **y M2** de **hasta 5,0** toneladas **inclusive** de masa máxima, la autoridad de homologación de tipo podrá conceder una homologación de tipo en materia de emisiones correspondiente a un tipo de vehículo N1. Estos vehículos se denominarán «vehículo Euro 7ext».

Enmienda 48

Propuesta de Reglamento Artículo 6 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. **Los fabricantes se asegurarán de que estos vehículos cumplan los valores relativos a las emisiones de CO₂, el consumo de combustible y energía y la eficiencia energética declarados con**

Enmienda

suprimido

arreglo a las disposiciones del presente Reglamento durante su vida útil según se indica en el cuadro 1 del anexo IV.

Enmienda 49

Propuesta de Reglamento Artículo 6 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. Los fabricantes se asegurarán de que los dispositivos MABCC, DAB y MAB y las medidas antimanipulación que se instalen en esos vehículos ***cumplan las disposiciones del presente Reglamento*** mientras el vehículo esté en uso.

Enmienda

3. Los fabricantes se asegurarán de que ***la funcionalidad de*** los dispositivos MABCC, DAB y MAB y las medidas antimanipulación que se instalen en esos vehículos ***se mantengan inalteradas*** mientras el vehículo esté en uso.

Enmienda 50

Propuesta de Reglamento Artículo 6 – apartado 6 – parte introductoria

Texto de la Comisión

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

Enmienda

6. Los sistemas MAB instalados por el fabricante en estos vehículos deberán ser capaces de:

Enmienda 51

Propuesta de Reglamento Artículo 6 – apartado 6 – letra a

Texto de la Comisión

a) ***registrar la magnitud y la duración de todos los excesos de emisiones;***

Enmienda

suprimida

Enmienda 52

Propuesta de Reglamento Artículo 6 – apartado 6 – letra b

Texto de la Comisión

b) comunicar **los datos del comportamiento del vehículo en cuanto a emisiones, en especial los datos del sensor de contaminantes y del flujo de escape**, a través del puerto DAB y de forma inalámbrica, también a efectos de las inspecciones técnicas de vehículos y las inspecciones técnicas en carretera^{55, 56};

⁵⁵ Directiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión y por la que se deroga la Directiva 2000/30/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 134).

⁵⁶ Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 129).

Enmienda 53

Propuesta de Reglamento Artículo 6 – apartado 6 – letra c

Texto de la Comisión

c) **inducir la reparación del vehículo cuando el sistema de alerta al conductor notifique un exceso significativo de emisiones.**

Enmienda 54

Propuesta de Reglamento Artículo 6 – apartado 7

Enmienda

b) comunicar, a través del puerto DAB y, **opcionalmente**, de forma inalámbrica, también a efectos de las inspecciones técnicas de vehículos y las inspecciones técnicas en carretera^{55, 56};

⁵⁵ Directiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión y por la que se deroga la Directiva 2000/30/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 134).

⁵⁶ Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 129).

Enmienda

suprimida

Texto de la Comisión

7. Los dispositivos MABCC instalados por el fabricante en estos vehículos deberán ser capaces de comunicar **los** datos del vehículo que registren a través del puerto DAB y de forma inalámbrica.

Enmienda

7. Los dispositivos MABCC instalados por el fabricante en estos vehículos deberán ser capaces de comunicar datos del vehículo **legalmente adecuados y necesarios** que registren a través del puerto DAB y, **opcionalmente**, de forma inalámbrica, **entre otros fines, para la prestación de servicios de terceros al usuario del vehículo.**

Enmienda 55

**Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 8**

Texto de la Comisión

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

Enmienda

8. En el caso de los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes que presenten un riesgo o un incumplimiento graves de los requisitos establecidos en el presente Reglamento, **se indicará a** los fabricantes, **con arreglo al proceso y los plazos establecidos en la legislación de aplicación, que adopten** las medidas correctoras necesarias, incluidas las reparaciones o modificaciones de dichos vehículos, sistemas, **componentes desgastados**, componentes y unidades técnicas independientes, según proceda, para garantizar el cumplimiento del presente Reglamento. Los fabricantes o cualquier otro agente económico procederán a la retirada del mercado o a la recuperación, según proceda. Los fabricantes informarán de inmediato y en detalle de la no conformidad a la autoridad de homologación de tipo que concedió la homologación de tipo.

Enmienda 56

Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. El fabricante facilitará a la autoridad de homologación de tipo una declaración de conformidad firmada por lo que respecta a los requisitos relativos a RDE, corrección de la temperatura ambiente del CO₂, DAB, MAB, emisiones y durabilidad de la batería, regeneración continua o periódica, antimanipulación y cárter, según se especifica en el anexo V. Asimismo, el fabricante facilitará a la autoridad de homologación de tipo una declaración de conformidad firmada sobre el uso de las opciones de controles adaptativos y geovallado, cuando las seleccione.

Enmienda

2. El fabricante facilitará a la autoridad de homologación de tipo una declaración de conformidad firmada por lo que respecta a los requisitos relativos a RDE, corrección de la temperatura ambiente del CO₂, DAB, MAB, emisiones y durabilidad de la batería, regeneración continua o periódica, antimanipulación y cárter, según se especifica en el anexo V. Asimismo, el fabricante facilitará a la autoridad de homologación de tipo una declaración de conformidad firmada sobre el uso de las opciones de controles adaptativos y geovallado, cuando las seleccione. ***Asimismo, el fabricante facilitará a la autoridad de homologación de tipo una declaración de conformidad firmada sobre el uso de las opciones de controles adaptativos y geovallado, cuando las seleccione.***

Enmienda 57

Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – apartado 4

Texto de la Comisión

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

Enmienda

suprimido

Enmienda 58

Propuesta de Reglamento Artículo 7 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. La Comisión adoptará actos de ejecución por los que se establezcan los ensayos y las verificaciones de la conformidad, así como los procedimientos relacionados con la homologación de tipo en materia de emisiones, la conformidad de la producción, la conformidad en servicio, la declaración de conformidad **y el pasaporte medioambiental del vehículo** con arreglo a los apartados 1 a 4. Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 17, apartado 2.

Enmienda

5. La Comisión adoptará actos de ejecución por los que se establezcan los ensayos y las verificaciones de la conformidad, así como los procedimientos relacionados con la homologación de tipo en materia de emisiones, la conformidad de la producción, la conformidad en servicio **y la declaración de conformidad con arreglo a los apartados 1 a 3.** Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 17, apartado 2.

Enmienda 59

Propuesta de Reglamento Artículo 7 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 7 bis

Disposiciones específicas relativas a la abrasión de los neumáticos de los vehículos

1. La clasificación y las definiciones de los neumáticos a efectos de la homologación de tipo en materia de emisiones respecto a las abrasiones se atenderán a las disposiciones uniformes elaboradas por las Naciones Unidas relativas a la homologación de neumáticos con respecto a la homologación de tipo en materia de emisiones respecto a la abrasión de los neumáticos, y se incluirán en el presente Reglamento mediante un acto de

ejecución con arreglo al artículo 14, apartado 3.

2. Toda excepción respecto a tales requisitos deberá establecerse en las Naciones Unidas e incluirse en el presente Reglamento mediante un acto delegado con arreglo al artículo 15.

Enmienda 60

Propuesta de Reglamento

Artículo 8 – título

Texto de la Comisión

Normas especiales para los pequeños fabricantes

Enmienda

Normas especiales para los pequeños **y ultrapequeños** fabricantes

Enmienda 61

Propuesta de Reglamento

Artículo 8 – apartado 1

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Enmienda 62

Propuesta de Reglamento
Artículo 9

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 9

suprimido

**Normas especiales para vehículos
multifásicos**

1. **En las homologaciones de tipo multifásicas, los fabricantes de la segunda fase o de fases posteriores serán responsables de la homologación de tipo en materia de emisiones cuando modifiquen cualquier pieza del vehículo que, de acuerdo con los datos facilitados por los fabricantes de la fase anterior, pueda afectar a las emisiones o a la durabilidad de la batería.**

2. **La Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan los requisitos administrativos y los datos que deben facilitar los fabricantes de la fase anterior de acuerdo con el apartado 1, así como los procedimientos para la determinación de las emisiones de CO₂ de esos vehículos. Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 17, apartado 2.**

Enmienda 63

Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 3

Texto de la Comisión

Enmienda

3. Con efectos a partir **del...** **[OP: insértese** la fecha = **fecha** de entrada en vigor **del presente Reglamento]**, cuando un fabricante así lo solicite, las autoridades nacionales de homologación no denegarán la concesión de la homologación de tipo UE en materia de emisiones o la homologación de tipo nacional en materia de emisiones a un nuevo tipo de vehículo o

3. Con efectos a partir **de** la fecha de entrada en vigor **de los actos de ejecución o delegados aplicables a la categoría de vehículo pertinente**, cuando un fabricante así lo solicite, las autoridades nacionales de homologación no denegarán la concesión de la homologación de tipo UE en materia de emisiones o la homologación de tipo nacional en materia de emisiones a un

motor, ni prohibirán la matriculación, la venta o la entrada en servicio de un vehículo nuevo que cumpla lo dispuesto en el presente Reglamento.

nuevo tipo de vehículo o motor, ni prohibirán la matriculación, la venta o la entrada en servicio de un vehículo nuevo que cumpla lo dispuesto en el presente Reglamento.

Enmienda 64

Propuesta de Reglamento Artículo 10 – apartado 4

Texto de la Comisión

4. Con efectos a partir **del 1 de julio de 2025**, las autoridades nacionales considerarán que los certificados de conformidad de los vehículos M1 y N1 nuevos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento ya no son válidos a efectos de matriculación y prohibirán la matriculación, la venta o la entrada en servicio de esos vehículos por razones relativas a las emisiones de CO₂ y contaminantes, al consumo de combustible y energía o a la durabilidad de las baterías.

Enmienda

4. Con efectos a partir **de 36 meses después de la entrada en vigor de los actos de ejecución y delegados correspondientes, y con arreglo a los plazos pertinentes y las disposiciones específicas respecto a los componentes y las unidades técnicas independientes**, las autoridades nacionales considerarán que los certificados de conformidad de los vehículos M1 y N1 nuevos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento ya no son válidos a efectos de matriculación y prohibirán la matriculación, la venta o la entrada en servicio de esos vehículos por razones relativas a las emisiones de CO₂ y contaminantes, al consumo de combustible y energía o a la durabilidad de las baterías.

Enmienda 65

Propuesta de Reglamento Artículo 10 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. Con efectos a partir **del 1 de julio de 2027**, las autoridades nacionales **considerarán que los certificados de conformidad de** los vehículos M2, M3, N2 y N3 nuevos y **de** los remolques O3 y O4 nuevos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento **ya no son válidos a efectos de matriculación y prohibirán la**

Enmienda

5. Con efectos a partir **de sesenta meses después de la entrada en vigor de los actos delegados y de ejecución correspondientes y con arreglo a los plazos pertinentes y las disposiciones específicas respecto a los componentes y las unidades técnicas independientes**, las autoridades nacionales, **por razones**

matriculación, la venta o la entrada en servicio de esos vehículos por razones relativas a las emisiones de CO₂ y contaminantes, al consumo de combustible y energía, a la eficiencia energética o a la durabilidad de las baterías.

relativas a las emisiones de CO₂ y contaminantes, al consumo de combustible y energía eléctrica o a la durabilidad de las baterías, denegarán la concesión de la homologación de tipo UE en materia de emisiones o la homologación de tipo nacional en materia de emisiones a los vehículos M2, M3, N2 y N3 nuevos y los remolques O3 y O4 nuevos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento.

Enmienda 66

Propuesta de Reglamento Artículo 10 – apartado 6

Texto de la Comisión

6. Con efectos a partir del 1 de julio de **2030**, las autoridades nacionales considerarán que los certificados de conformidad de los vehículos M1 y N1 nuevos fabricados por pequeños fabricantes que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento ya no son válidos a efectos de matriculación y prohibirán la matriculación, la venta o la entrada en servicio de esos vehículos por razones relativas a las emisiones de CO₂ y contaminantes, al consumo de combustible y energía, a la eficiencia energética o a la durabilidad de las baterías.

Enmienda

6. Con efectos a partir del 1 de julio de **2035**, las autoridades nacionales considerarán que los certificados de conformidad de los vehículos M1 y N1 nuevos fabricados por pequeños fabricantes que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento ya no son válidos a efectos de matriculación y prohibirán la matriculación, la venta o la entrada en servicio de esos vehículos por razones relativas a las emisiones de CO₂ y contaminantes, al consumo de combustible y energía **eléctrica**, a la eficiencia energética o a la durabilidad de las baterías.

Enmienda 67

Propuesta de Reglamento Artículo 10 – apartado 8

Texto de la Comisión

8. La Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan los elementos administrativos y técnicos necesarios para la realización de ensayos, comprobaciones

Enmienda

8. La Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan los elementos administrativos y técnicos necesarios para la realización de ensayos, comprobaciones

e inspecciones a efectos de verificación del cumplimiento del apartado 1, así como los elementos técnicos necesarios para las comprobaciones de vigilancia del mercado con arreglo al apartado 2. Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 17, apartado 2.

e inspecciones a efectos de verificación del cumplimiento del apartado 1, así como los elementos técnicos necesarios para las comprobaciones de vigilancia del mercado con arreglo al apartado 2. Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 17, apartado 2, **y entrarán en vigor al menos tres años antes de las fechas aplicables que figuran en el artículo 10, apartados 4 y 5.**

Enmienda 68
Propuesta de Reglamento
Artículo 11 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Con efectos a partir **del 1 de julio de 2025**, la venta o la instalación de un sistema, componente o unidad técnica independiente destinados a ser instalados en un vehículo M1 o N1 homologado con arreglo al presente Reglamento estarán prohibidas si el sistema, componente o unidad técnica independiente no son de un tipo homologado conforme al presente Reglamento.

Enmienda

1. Con efectos a partir **de 36 meses después de la entrada en vigor de todos los actos delegados o de ejecución pertinentes para la categoría de vehículo de que se trate, y con arreglo a las disposiciones específicas relativas a los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes**, la venta o la instalación de un sistema, componente o unidad técnica independiente destinados a ser instalados en un vehículo M1 o N1 homologado con arreglo al presente Reglamento estarán prohibidas si el sistema, componente o unidad técnica independiente no son de un tipo homologado conforme al presente Reglamento.

Enmienda 69

Propuesta de Reglamento
Artículo 11 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. **Con efectos a partir del 1 de julio de 2027**, la venta o la instalación de un sistema, componente o unidad técnica

Enmienda

2. **Sesenta meses después de la entrada en vigor de los actos de ejecución y delegados correspondientes**, la venta o la

independiente destinados a ser instalados en un vehículo M2, M3, N2 o N3 homologado con arreglo al presente Reglamento estarán prohibidas si el sistema, componente o unidad técnica independiente no son de un tipo homologado conforme al presente Reglamento.

instalación de un sistema, componente o unidad técnica independiente destinados a ser instalados en un vehículo M2, M3, N2 o N3 homologado con arreglo al presente Reglamento estarán prohibidas si el sistema, componente o unidad técnica independiente no son de un tipo homologado conforme al presente Reglamento.

Enmienda 70

Propuesta de Reglamento Artículo 11 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 bis. Con efectos a partir del [dos años después de la publicación del acto delegado relativo a la homologación de los neumáticos C1 con respecto a las emisiones de abrasión en consonancia con los límites establecidos en la reglamentación del WP.29 de las Naciones Unidas], las autoridades nacionales denegarán, por motivos relacionados con los ámbitos de los neumáticos C1 cubiertos por el artículo 7 bis (nuevo) (Disposiciones específicas relativas a la abrasión de los neumáticos de los vehículos), la concesión de homologaciones de tipo UE a componentes y unidades técnicas independientes respecto a nuevos tipos de neumático que no cumplan con lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de ejecución. Con efectos a partir del [cuatro años después de la publicación del acto delegado relativo a la homologación de los neumáticos C1 con respecto a las emisiones de abrasión en consonancia con lo establecido en la reglamentación del WP.29 de las Naciones Unidas], las autoridades nacionales denegarán, por motivos relacionados con los ámbitos de los neumáticos cubiertos por el artículo 7 bis (nuevo) (Disposiciones específicas

relativas a la abrasión de los neumáticos de los vehículos), la concesión de homologaciones de tipo UE o nacionales respecto a los neumáticos C1 de reciente fabricación que no cumplan con lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de ejecución. Los neumáticos C1 que se hayan fabricado antes de las fechas establecidas en el apartado 3 bis y que no cumplan los requisitos del anexo I podrán venderse durante un período que no exceda un plazo de treinta meses desde tales fechas. Las Naciones Unidas ampliarán a los neumáticos C2 y C3 un método de ensayo apropiado y los límites relativos al rendimiento en materia de abrasión de los neumáticos.

Enmienda 71

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 3 – letra f

Texto de la Comisión

f) tipos de sistemas de control de la contaminación de recambio y sus piezas;

Enmienda

f) tipos de sistemas de control de la contaminación de recambio y sus piezas, *específicamente para las diferentes categorías de vehículos que también tienen en cuenta otros sistemas integrados en los vehículos que contribuyen a su frenado y al frenado de remolques;*

Enmienda 72

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 3 – letra g

Texto de la Comisión

g) tipos de sistemas de frenado y sus piezas de recambio;

Enmienda

g) tipos de sistemas de frenado y sus piezas de recambio, *específicamente para las diferentes categorías de vehículos que también tienen en cuenta otros sistemas integrados en los vehículos que contribuyen a su frenado y al frenado de*

remolques;

Enmienda 73

Propuesta de Reglamento

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

Texto de la Comisión

Enmienda

g bis) tipos de sistemas de frenado y sus piezas de recambio para automóviles más antiguos que vayan a readaptarse para reducir significativamente las emisiones de frenado;

Enmienda 74

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 3 – letra h

Texto de la Comisión

Enmienda

h) tipos de neumáticos con respecto a la abrasión de los neumáticos;

h) tipos de neumáticos con respecto a la abrasión de los neumáticos ***según la definición del Grupo de Trabajo sobre Abrasión de los Neumáticos del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de las Naciones Unidas (WP.29);***

Enmienda 75

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 4 – párrafo 1 – letra a

Texto de la Comisión

Enmienda

a) los métodos para medir las emisiones de escape en laboratorio y en carretera, ***incluidos ciclos de ensayo en condiciones reales de conducción aleatorios y en las peores condiciones***, el uso de sistemas portátiles de medición de emisiones para verificar las emisiones en condiciones reales de conducción, y las

a) ***en el caso de los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 715/2007, los métodos para medir las emisiones de escape en laboratorio y en carretera, incluidas las medidas de prevención de la conducción sesgada y el uso indebido durante los ensayos en condiciones reales***

emisiones al ralentí;

de conducción, el uso de sistemas portátiles de medición de emisiones para verificar las emisiones en condiciones reales de conducción, y las emisiones al ralentí;

Enmienda 76

Propuesta de Reglamento

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

Texto de la Comisión

Enmienda

a bis) para los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 595/2009, el traslado de todos los procedimientos de ensayo de laboratorio y de la conformidad en servicio (ISC-PEMS) previstos en dicho Reglamento y sus posteriores modificaciones;

Enmienda 77

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 4 – párrafo 1 – letra g

Texto de la Comisión

Enmienda

g) los métodos para medir las emisiones de partículas de los frenos, *incluidos los métodos para los vehículos pesados*, las emisiones *de partículas* de los frenos *en condiciones reales de conducción* y el frenado regenerativo;

g) los métodos para medir las emisiones de partículas de los frenos *sobre la base del RTM completado de la CEPE para los vehículos M1 y N1 y para llevar a cabo un programa expansivo de ensayos interlaboratorios con el fin de determinar la base de referencia para las emisiones por desgaste de los frenos de los vehículos M1 y N1 a partir de la cual puedan considerarse los límites proporcionales de desgaste de los frenos, un enfoque similar respecto a los vehículos pesados cuando se haya desarrollado en primer lugar un método de ensayo apropiado a escala de la CEPE*, y el frenado regenerativo;

Enmienda 78

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 4 – párrafo 1 – letra h

Texto de la Comisión

h) los métodos para medir la abrasión de los neumáticos, *a fin de monitorizar sus índices de abrasión*;

Enmienda

h) los métodos para medir la abrasión de los neumáticos, *en consonancia con la reglamentación pertinente del WP.29 de las Naciones Unidas*;

Enmienda 79

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 4 – párrafo 1 – letra j

Texto de la Comisión

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

Enmienda

j) el dispositivo MABCC y los sistemas DAB y MAB, *incluida la comunicación opcionalmente inalámbrica de los datos registrados por estos dispositivos y sistemas*;

Enmienda 80

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 4 – párrafo 1 – letra r

Texto de la Comisión

r) las especificaciones de los combustibles de referencia para los ensayos;

Enmienda

r) las especificaciones de los combustibles de referencia para los ensayos *que incluyen en la Directiva sobre la calidad de los combustibles 98/70/CE una especificación medioambiental mejorada para los combustibles de mercado, con el fin de propiciar la reducción de los contaminantes de escape*;

Enmienda 81

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 4 – párrafo 1 – letra s

Texto de la Comisión

s) los métodos para establecer la ausencia de dispositivos y estrategias de inhibición;

Enmienda

s) los métodos para establecer la ausencia de dispositivos y estrategias de inhibición, **y para trasladar al presente Reglamento los requisitos formulados en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 y en el artículo 5, apartado 11, del Reglamento (UE) 2017/1151 aplicables al caso de los vehículos de las categorías M1 y N1, y en el Reglamento n.º 49 (8) de la CEPE, revisión 6, anexo 10, punto 5.1.2, aplicable a los vehículos de las categorías M2, M3, N2 y N3;**

Enmienda 82

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 4 – párrafo 1 – letra t

Texto de la Comisión

t) **los métodos para medir la abrasión de los neumáticos;**

Enmienda

suprimida

Enmienda 83

Propuesta de Reglamento

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

Texto de la Comisión

Enmienda

w bis) para los vehículos de las categorías M2, M3, N2 y N3, el traslado al presente Reglamento de todos los procedimientos de ensayo de laboratorio y de la conformidad en servicio (ISC-PEMS) previstos en el Reglamento (CE) n.º 595/2009 y sus posteriores modificaciones;

Enmienda 84

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 4 – párrafo 1 – letra w ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

w ter) los métodos para la homologación de tipo de las tecnologías híbridas aplicables de los vehículos de las categorías M2, M3, N2 y N3;

Enmienda 85

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 4 – párrafo 1 – letra w quater (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

w quater) la aclaración de las obligaciones de ensayo a los fabricantes, a las autoridades de homologación de tipo y a terceros para la homologación de tipo inicial, la conformidad de la producción, la conformidad en servicio y la vigilancia de mercado.

Enmienda 86

Propuesta de Reglamento

Artículo 15 – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

1. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 16 a fin de tener en cuenta el progreso técnico con vistas a modificar lo siguiente:

suprimido

a) el anexo III, por lo que se refiere a las condiciones de ensayo de los vehículos M2, M3, N2 y N3, sobre la base de los datos recogidos en los ensayos de vehículos Euro 7;

b) el anexo III, por lo que se refiere a las condiciones de ensayo, sobre la base de los datos recogidos en los ensayos de frenos o neumáticos Euro 7;

c) el anexo V, por lo que se refiere a la aplicación de los requisitos de ensayo y las declaraciones, sobre la base del progreso técnico;

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

Enmienda 87

Propuesta de Reglamento

Artículo 15 – apartado 2 – letra a

Texto de la Comisión

Enmienda

a) la inclusión en el anexo I de límites de emisiones de partículas de los frenos con referencia a la labor realizada en el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de las Naciones Unidas (WP29);

suprimida

Enmienda 88

Propuesta de Reglamento

Artículo 15 – apartado 2 – letra b

Texto de la Comisión

Enmienda

b) la inclusión en el anexo I de límites de abrasión para los diferentes tipos de neumáticos con referencia a la labor realizada en el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de las Naciones Unidas (WP29);

*b) la inclusión en el anexo I de límites de abrasión para los diferentes tipos de neumáticos, **garantizando la sincronización con la reglamentación del WP.29 de las Naciones Unidas;***

Enmienda 89

Propuesta de Reglamento
Artículo 15 – apartado 2 – letra d

Texto de la Comisión

Enmienda

d) la inclusión en el anexo IV de multiplicadores de durabilidad sobre la base de los datos recogidos en los ensayos de vehículos Euro 7 de las categorías M2, M3, N2 y N3 y de un informe sobre la durabilidad de los vehículos pesados presentado al Parlamento Europeo y al Consejo;

suprimida

Enmienda 90

Propuesta de Reglamento
Artículo 15 – apartado 2 – letra e

Texto de la Comisión

Enmienda

e) la inclusión de definiciones y de normas especiales para los pequeños fabricantes de las categorías de vehículos M2, M3, N2, N3 en los artículos 3 y 8, respectivamente, del presente Reglamento.

suprimida

Enmienda 91

Propuesta de Reglamento
Artículo 15 – apartado 2 – letra e bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

e bis) la inclusión de requisitos y normas, en cooperación con los fabricantes y los proveedores, para los dispositivos técnicos en los vehículos que reconozcan el uso exclusivo de combustibles neutros en CO₂ en los vehículos.

Enmienda 92

Propuesta de Reglamento
Artículo 18 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. A más tardar *el 1 de septiembre de 2030*, los Estados miembros informarán a la Comisión de la aplicación del presente Reglamento.

Enmienda

1. *A más tardar sesenta meses después de la entrada en vigor de todos los actos de ejecución y delegados adoptados de conformidad con el presente Reglamento*, los Estados miembros informarán a la Comisión de la aplicación del presente Reglamento.

Enmienda 93

Propuesta de Reglamento
Artículo 19 – párrafo 1

Texto de la Comisión

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

Enmienda

Queda derogado el Reglamento (CE) n.º 715/2007 con efectos a partir del 1 de julio de *2035, de conformidad con la fecha indicada en el artículo 10, apartado 6*.

Enmienda 94

Propuesta de Reglamento
Artículo 19 – párrafo 2

Texto de la Comisión

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

Enmienda

Queda derogado el Reglamento (CE) n.º 595/2009 con efectos a partir *de la fecha indicada en el artículo 10, apartado 5*.

Enmienda 95

Propuesta de Reglamento
Artículo 20 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Será de aplicación **a partir del 1 de julio de 2025** para los vehículos M1 y N1 y los componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, y **a partir del 1 de julio de 2027** para los vehículos M2, M3, N2 y N3 y los componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos y para los remolques O3 y O4.

Enmienda

Será de aplicación **tres años después de la entrada en vigor de todos los actos de Derecho derivado pertinentes** para los vehículos M1 y N1 y los componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, y **sesenta meses después de la entrada en vigor de los actos de Derecho derivado pertinentes** para los vehículos M2, M3, N2 y N3 y los componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos y para los remolques O3 y O4.

Enmienda 96

Propuesta de Reglamento
Artículo 20 – párrafo 3

Texto de la Comisión

Será de aplicación a partir del 1 de julio de **2030** para los vehículos M1 y N1 fabricados por pequeños fabricantes.

Enmienda

Será de aplicación a partir del 1 de julio de **2035** para los vehículos M1 y N1 fabricados por pequeños fabricantes.

Enmienda 97

Propuesta de Reglamento
Anexo I – cuadro 1

<i>Texto de la Comisión</i>				
Límites de emisiones de escape Euro 7 para los vehículos M1 y N1 con motor de combustión interna				
Emisiones contaminantes	Vehículos M1 y N1	Solo para vehículos N1 con una relación potencia-masa ¹ menor que 35 kW/t	Presupuesto de emisiones para todos los trayectos de menos de 10 km de vehículos M1 y N1	Presupuesto de emisiones para todos los trayectos de menos de 10 km únicamente de vehículos N1 con una relación

				potencia- masa menor que 35 kW/t
	por km	por km	por trayecto	por trayecto
NO _x en mg	60	75	600	750
PM en mg	4,5	4,5	45	45
PN ₁₀ en #	6×10 ¹¹	6×10 ¹¹	6×10 ¹²	6×10 ¹²
CO en mg	500	630	5000	6300
HCT en mg	100	130	1000	1300
HCNM en mg	68	90	680	900
NH ₃ en mg	20	-	200	-

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

Enmienda

Límites de emisiones de escape Euro 7 para los vehículos M1 y N1 con motor de combustión interna

Emisiones contaminantes	Vehículos M1 y N1	Solo para vehículos N1 con una relación potencia-masa ¹ menor que 44 kW/t	Presupuesto de emisiones para todos los trayectos de menos de 10 km de vehículos M1 y N1	Presupuesto de emisiones para todos los trayectos de menos de 10 km únicamente de vehículos N1 con una relación potencia-masa menor que 44 kW/t
	por km	por km	por trayecto	por trayecto
NO _x en mg	60	125	600	1500
PM en mg	4,5	5	45	50
PN ₁₀ en #	6×10 ¹¹	6×10 ¹¹	6×10 ¹²	6×10 ¹²
CO en mg	500	740	5000	7400

HCT en mg	100	160	1000	1600
HCNM en mg	68	108	680	1080
NH ₃ en mg	20	20	200	200
<p>¹. Medida de conformidad con el punto 5.3.2 del Reglamento n.º 85 de la CEPE en el caso de los vehículos de motor de combustión interna puros y de los vehículos eléctricos puros, o, en todos los demás casos, medida de acuerdo con uno de los procedimientos de ensayo establecidos en el punto 6 del Reglamento Técnico Mundial n.º 21 de las Naciones Unidas.</p>				

Enmienda 98

Propuesta de Reglamento Anexo I – cuadro 2

<i>Texto de la Comisión</i>				
Límites de emisiones de escape Euro 7 para los vehículos M2, M3, N2 y N3 con motor de combustión interna y para los motores de combustión interna utilizados en esos vehículos				
Emisiones contaminantes	<i>Emisiones de frío²</i>	<i>Emisiones en caliente³</i>	<i>Presupuesto de emisiones para todos los trayectos de menos de 3* WHTC de largo</i>	<i>Límites de emisiones al ralentí opcionales⁴</i>
	<i>por kWh</i>	<i>por kWh</i>	<i>por kWh</i>	<i>por hora</i>
<i>NO_x en mg</i>	<i>350</i>	<i>90</i>	<i>150</i>	<i>5000</i>
<i>PM en mg</i>	<i>12</i>	<i>8</i>	<i>10</i>	
<i>PN₁₀ en #</i>	<i>5x10¹¹</i>	<i>2x10¹¹</i>	<i>3x10¹¹</i>	
<i>CO en mg</i>	<i>3500</i>	<i>200</i>	<i>2700</i>	
<i>GONM en mg</i>	<i>200</i>	<i>50</i>	<i>75</i>	
<i>NH₃ en mg</i>	<i>65</i>	<i>65</i>	<i>70</i>	
<i>CH₄ en mg</i>	<i>500</i>	<i>350</i>	<i>500</i>	
<i>N₂O en mg</i>	<i>160</i>	<i>100</i>	<i>140</i>	
<i>HCHO en mg</i>	<i>30</i>	<i>30</i>		

2. Las emisiones en frío se refieren al percentil 100 de las ventanas móviles de 1 WHTC, en el caso de los vehículos, o WHTC_{coldb} en el de los motores.

3. Las emisiones en caliente se refieren al percentil 90 de las ventanas móviles de 1 WHTC, en el caso de los vehículos, o WHTC_{hob} en el de los motores.

4. Aplicable únicamente en ausencia de un sistema que apague automáticamente el motor después de 300 segundos seguidos de funcionamiento al ralentí (una vez que el vehículo esté parado y se accionen los frenos).

Enmienda

Límites de emisiones de escape Euro 7 para los vehículos M2, M3, N2 y N3 con motor de combustión interna y para los motores de combustión interna utilizados en esos vehículos

Emisiones contaminantes	CO <i>mg/kWh</i>	HCNM <i>mg/kWh</i>	CH4 <i>mg/kWh</i>	NOx <i>mg/kWh</i>	NH3 <i>mg/kWh</i>	PM <i>mg/kWh</i>	PN10
WHSC (CI) y WHTC (CI y PI)	1500	80	500	230	10	8	6x10¹¹
RDE	2250	120	750	345	15	8	9x10¹¹

Enmienda 99

Propuesta de Reglamento Anexo I – cuadro 3

<i>Texto de la Comisión</i>		
Límites de emisiones de evaporación Euro 7 para vehículos M1 y N1 alimentados con gasolina		
Emisiones contaminantes	Vehículos M1 y N1 con una masa máxima de hasta 2 650 kg	Vehículos N1 con una masa máxima mayor o igual que 2 650 kg
Emisiones de evaporación (estabilización en caliente y ensayo diurno de dos días)	0,50 g en el peor día y estabilización en caliente	0,70 g en el peor día y estabilización en caliente
Emisiones de repostaje	0,05 g/L de combustible	0,05 g/L de combustible

<i>Enmienda</i>		
Límites de emisiones de evaporación Euro 7 para vehículos M1 y N1 alimentados con gasolina		
Emisiones contaminantes	Vehículos M1 y N1 con una masa máxima de hasta 2 650 kg	Vehículos M1 y N1 con una masa máxima mayor o igual que 2 650 kg
Emisiones de evaporación (estabilización en caliente y ensayo diurno de dos días)	0,50 g en el peor día y estabilización en caliente	0,70 g en el peor día y estabilización en caliente
Emisiones de repostaje	0,05 g/L de combustible	0,05 g/L de combustible

Enmienda 100

Propuesta de Reglamento Anexo I – cuadro 6

Texto de la Comisión

Enmienda

[...]

suprimido

Enmienda 101

Propuesta de Reglamento Anexo II – cuadro 1

<i>Texto de la Comisión</i>			
Requisitos mínimos de rendimiento (RMR) Euro 7 respecto a la durabilidad de las baterías de los vehículos M1			
RMR basados en la energía de las baterías	<i>Desde inicio de la vida útil hasta cinco años o, si se alcanzan antes, 100 000 km</i>	<i>Vehículos de más de cinco años o 100 000 km, y hasta ocho años o, si se alcanzan antes, 160 000 km</i>	Vehículos hasta la vida útil adicional*
Vehículos eléctricos híbridos con carga exterior	80 %	70 %	

Vehículos eléctricos puros	80 %	70 %	
<i>Enmienda</i>			
Requisitos mínimos de rendimiento (RMR) Euro 7 respecto a la durabilidad de las baterías de los vehículos M1			
RMR basados en la energía de las baterías		Desde inicio de la vida útil hasta ocho años o, si se alcanzan antes, 160 000 km	Vehículos hasta la vida útil adicional*
Vehículos eléctricos híbridos con carga exterior		70 %	
Vehículos eléctricos puros		70 %	

Enmienda 102

Propuesta de Reglamento Anexo II – cuadro 2

<i>Texto de la Comisión</i>			
Requisitos mínimos de rendimiento (RMR) Euro 7 respecto a la durabilidad de las baterías de los vehículos N1			
RMR basados en la energía de las baterías	Desde inicio de la vida útil hasta cinco años o, si se alcanzan antes, 100 000 km	Vehículos de más de cinco años o 100 000 km, y hasta ocho años o, si se alcanzan antes, 160 000 km	Vehículos hasta la vida útil adicional*
Vehículos eléctricos híbridos con carga exterior	75 %	65 %	
Vehículos eléctricos puros	75 %	65 %	

<i>Enmienda</i>			
Requisitos mínimos de rendimiento (RMR) Euro 7 respecto a la durabilidad de las baterías de los vehículos N1			
RMR basados en la energía de las baterías		Desde inicio de la vida útil hasta ocho años o, si se alcanzan antes, 160 000 km	Vehículos hasta la vida útil adicional*
Vehículos eléctricos híbridos con carga exterior		65 %	
Vehículos eléctricos puros		65 %	

Enmienda 103

Propuesta de Reglamento Anexo III – cuadro 1

<i>Texto de la Comisión</i>		
Condiciones para ensayar el cumplimiento de los vehículos M1 y N1 con los límites de emisiones de escape utilizando cualquier combustible comercial y lubricante según las especificaciones emitidas por el fabricante del vehículo		
Parámetro	Condiciones de conducción normales	Condiciones de conducción ampliadas*
Divisor de conducción ampliada	-	1,6 (aplicable a las emisiones medidas únicamente durante el período en que se aplique una de las condiciones indicadas en esta columna)
Temperatura ambiente	0 °C a 35 °C	-10 °C a 0 °C o 35 °C a 45 °C
Altitud máxima	700 m	Más de 700 m y menos de 1 800 m
Velocidad máxima	Hasta 145 km/h	Entre 145 y 160 km/h
Remolque / Modificaciones	No permitido	Permitido conforme a las especificaciones del

aerodinámicas		fabricante y hasta la velocidad regulada.
Accesorios	Posibles según el uso normal	-
Potencia media máxima en las ruedas durante los primeros 2 km después del arranque en frío	Inferior al 20 % de la potencia máxima en las ruedas	Superior al 20 % de la potencia máxima en las ruedas
Composición del trayecto	<i>Cualquiera</i>	-
Kilometraje mínimo	10 000 km	Entre 3 000 y 10 000 km
<p>* Se utilizará la misma estrategia de emisiones cuando se conduzca el vehículo fuera de esas condiciones, a menos que exista una razón técnica aprobada por la autoridad de homologación de tipo.</p>		
<i>Enmienda</i>		
Condiciones para ensayar el cumplimiento de los vehículos M1 y N1 con los límites de emisiones de escape utilizando cualquier combustible comercial y lubricante según las especificaciones emitidas por el fabricante del vehículo		
Parámetro	Condiciones de conducción normales	Condiciones de conducción ampliadas*
Divisor de conducción ampliada	-	1,6 (aplicable a las emisiones medidas únicamente durante el período en que se aplique una de las condiciones indicadas en esta columna, y en el caso de que se cumplan dos o más condiciones, esa parte del trayecto se excluirá y se establecerá como nula).
Temperatura ambiente	0 °C a 35 °C	-10 °C a 0 °C o 35 °C a 45 °C
Altitud máxima	700 m	Más de 700 m y menos de 1 800 m
Velocidad máxima	Hasta 145 km/h	Entre 145 y 160 km/h
Remolque / Modificaciones aerodinámicas	No permitido	Permitido conforme a las especificaciones del fabricante y hasta la

		velocidad regulada.
Accesorios	Posibles según el uso normal	-
Potencia media máxima en las ruedas durante los primeros 2 km después del arranque en frío	Inferior al 20 % de la potencia máxima en las ruedas	Superior al 20 % de la potencia máxima en las ruedas
Composición del trayecto	<i>Las condiciones de conducción sesgadas y poco frecuentes no se permiten</i>	<i>Las condiciones de conducción sesgadas y poco frecuentes no se permiten</i>
Kilometraje mínimo	10 000 km	Entre 3 000 y 10 000 km
<p>* Se utilizará la misma estrategia de emisiones cuando se conduzca el vehículo fuera de esas condiciones, a menos que exista una razón técnica aprobada por la autoridad de homologación de tipo.</p>		

Enmienda 104

Propuesta de Reglamento Anexo III – cuadro 2

Texto de la Comisión

Enmienda

[...]

suprimido

Enmienda 105

Propuesta de Reglamento Anexo IV – cuadro 1

<i>Texto de la Comisión</i>			
Vida útil de los vehículos, los motores y los sistemas de control de la contaminación			
Vida útil de los vehículos, los motores y los dispositivos de control de la contaminación de recambio	M ₁ , N ₁ y M ₂	N ₂ , N ₃ <16t, M ₃ <7,5t:	N ₃ >16t, M ₃ >7,5t
Vida útil	Hasta 160 000 km o, si	300 000 km o, si transcurren antes,	700 000 km o, si transcurren antes,

principal	transcurren antes, ocho años	ocho años	quince años
Vida útil adicional	Después de la vida útil principal y hasta 200 000 km o, si transcurren antes, diez años	Después de la vida útil principal y hasta 375 000 km	Después de la vida útil principal y hasta 875 000 km
<i>Enmienda</i>			
Vida útil de los vehículos, los motores y los sistemas de control de la contaminación			
Vida útil de los vehículos, los motores y los dispositivos de control de la contaminación de recambio	M ₁ , N ₁ y M ₂	N ₂ , N ₃ <16t, M ₃ <7,5t:	N ₃ >16t, M ₃ >7,5t
Vida útil principal	Hasta 160 000 km o, si transcurren antes, ocho años	300 000 km o, si transcurren antes, ocho años	700 000 km o, si transcurren antes, quince años
Vida útil adicional	Después de la vida útil principal y hasta 240 000 km o, si transcurren antes, dieciséis años	Después de la vida útil principal y hasta 500 000 km	Después de la vida útil principal y hasta 1 200 000 km

PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

Título	Homologación de tipo de los vehículos de motor y los motores y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos en lo que respecta a sus emisiones y a la durabilidad de las baterías (Euro 7), y derogación de los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009
Referencias	COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD)
Comisiones competentes para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	ENVI 15.12.2022
Opinión emitida por Fecha del anuncio en el Pleno	ITRE 15.12.2022
Comisiones asociadas – Fecha del anuncio en el Pleno	11.5.2023
Ponentes de opinión Fecha de designación	Massimiliano Salini 15.12.2022
Examen en comisión	22.5.2023
Fecha de aprobación	19.7.2023
Resultado de la votación final	+: 46 –: 12 0: 14
Miembros presentes en la votación final	Nicola Beer, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Michael Bloss, Paolo Borchia, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ignazio Corrao, Beatrice Covassi, Nicola Danti, Marie Dauchy, Pilar del Castillo Vera, Martina Dlabajová, Christian Ehler, Valter Flego, Niels Fuglsang, Jens Geier, Nicolás González Casares, Christophe Grudler, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Romana Jerković, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Thierry Mariani, Marisa Matias, Marina Measure, Dan Nica, Niklas Nienass, Ville Niinistö, Johan Nissinen, Mauri Pekkarinen, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Markus Pieper, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skytvedal, Maria Spyraiki, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
Suplentes presentes en la votación final	Franc Bogovič, Francesca Donato, Matthias Ecke, Ladislav Ilčić, Zdzisław Krasnodębski, Elena Lizzi, Jutta Paulus, Jordi Solé, Susana Solís Pérez, Ivan Štefanec, Nils Torvalds, Henna Virkkunen, Emma Wiesner
Suplentes (art. 209, apdo. 7) presentes en la votación final	Damian Boeselager, Rosanna Conte, Arnaud Danjean, César Luena, Dace Melbārde, Nicola Procaccini, Elżbieta Rafalska, Antonio Maria Rinaldi, Daniela Rondinelli, Massimiliano Salini, Nacho Sánchez Amor, Edina Tóth

**VOTACIÓN FINAL NOMINAL
EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN**

46	+
ECR	Ladislav Ilčić, Zdzisław Krasnodębski, Johan Nissinen, Nicola Procaccini, Elżbieta Rafalska, Robert Roos, Grzegorz Tobiszowski
ID	Paolo Borchia, Rosanna Conte, Marie Dauchy, Elena Lizzi, Thierry Mariani, Antonio Maria Rinaldi
NI	Francesca Donato, Edina Tóth
PPE	François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Franc Bogovič, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Arnaud Danjean, Christian Ehler, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Dace Melbārde, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Sara Skytvedal, Maria Spyrali, Ivan Štefanec, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Beer, Nicola Danti, Martina Dlabajová, Valter Flego, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen, Susana Solís Pérez, Nils Torvalds, Emma Wiesner

12	-
S&D	Robert Hajšel
The Left	Marisa Matias, Marina Mesure
Verts/ALE	Michael Bloss, Damian Boeselager, Ignazio Corrao, Henrike Hahn, Niklas Nienass, Ville Niinistö, Jutta Paulus, Manuela Ripa, Jordi Solé

14	0
S&D	Beatrice Covassi, Matthias Ecke, Niels Fuglsang, Jens Geier, Nicolás González Casares, Ivo Hristov, Romana Jerković, César Luena, Dan Nica, Tsvetelina Penkova, Daniela Rondinelli, Nacho Sánchez Amor, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho

Explicación de los signos utilizados

+ : a favor

- : en contra

0 : abstenciones