



---

**TEXTOS APROBADOS**

---

**P8\_TA(2018)0455**

**Normas de comportamiento en materia de emisiones de CO2 para vehículos pesados nuevos \*\*\*I**

**Enmiendas aprobadas por el Parlamento Europeo el 14 de noviembre de 2018 sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO2 para vehículos pesados nuevos (COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))<sup>1</sup>**

**(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)**

---

<sup>1</sup> De conformidad con el artículo 59, apartado 4, párrafo cuarto, del Reglamento interno, el asunto se devuelve a la comisión competente con vistas a la celebración de negociaciones interinstitucionales (A8-0354/2018).

## Enmienda 2

### Propuesta de Reglamento Considerando 1 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(1 bis) El despliegue de vehículos pesados de emisión cero debe contribuir a la solución de los principales problemas de movilidad urbana. La promoción de estos vehículos por parte de los fabricantes es esencial para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte por carretera, pero también para reducir eficazmente los contaminantes atmosféricos y los niveles excesivos de ruido en las ciudades y las zonas urbanas.***

## Enmienda 3

### Propuesta de Reglamento Considerando 2

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

(2) A partir de la estrategia de movilidad de bajas emisiones, la Comisión adoptó dos paquetes de medidas de movilidad en mayo<sup>19</sup> y noviembre de 2017<sup>20</sup>. Dichos paquetes establecen un programa positivo en el que se presenta la estrategia de movilidad de bajas emisiones y se asegura una fácil transición a una movilidad **limpia**, competitiva y conectada para todos.

(2) A partir de la estrategia de movilidad de bajas emisiones, la Comisión adoptó dos paquetes de medidas de movilidad en mayo<sup>19</sup> y noviembre de 2017<sup>20</sup>. Dichos paquetes establecen un programa positivo en el que se presenta la estrategia de movilidad de bajas emisiones y se asegura una fácil transición a una movilidad **sin emisiones**, competitiva y conectada para todos.

---

<sup>19</sup> Europa en movimiento: Una Agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos, COM (2017) 283 final.

<sup>20</sup> Una Unión Europea que proteja el planeta, empodere a sus consumidores y defienda a su industria y sus trabajadores,

---

<sup>19</sup> Europa en movimiento: Una Agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos, COM(2017)0283 final.

<sup>20</sup> Una Unión Europea que proteja el planeta, empodere a sus consumidores y defienda a su industria y sus trabajadores,

**Enmienda 4****Propuesta de Reglamento  
Considerando 3***Texto de la Comisión*

(3) Este Reglamento forma parte del tercer paquete de «Europa en movimiento», que responde a la nueva estrategia política industrial de septiembre de 2017<sup>21</sup>, y que está diseñado para completar el proceso de permitir que la Unión aproveche todas las ventajas de la modernización y descarbonización de la movilidad. El objetivo del paquete es hacer que la movilidad europea sea más segura y accesible, la industria europea más competitiva y los puestos de trabajo europeos más estables, además de **lograr un sistema de movilidad más limpio y mejor adaptado al imperativo de hacer frente al cambio climático. Esto requerirá el pleno compromiso de la Unión, los Estados miembros y las partes interesadas, en particular en** el redoblamiento de los esfuerzos para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> y la contaminación atmosférica.

---

<sup>21</sup> Estrategia renovada de política industrial de la UE, COM(2017)0479.

**Enmienda 5****Propuesta de Reglamento  
Considerando 4***Texto de la Comisión*

(4) El presente Reglamento, junto con **las normas de emisión de CO<sub>2</sub> para turismos y vehículos comerciales**

*Enmienda*

(3) Este Reglamento forma parte del tercer paquete de «Europa en movimiento», que responde a la nueva estrategia política industrial de septiembre de 2017<sup>21</sup>, y que está diseñado para completar el proceso de permitir que la Unión aproveche todas las ventajas de la modernización y descarbonización de la movilidad. El objetivo del paquete es hacer que la movilidad europea sea más segura y accesible, la industria europea más competitiva y los puestos de trabajo europeos más estables, además de **encauzar claramente al sector hacia un nivel de cero emisiones de aquí a mitad de siglo y ajustándose plenamente al Acuerdo de París. Con el fin de lograr un equilibrio adecuado entre** el redoblamiento de los esfuerzos para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> y la contaminación atmosférica, **impulsar la innovación en la industria automovilística de la Unión y reforzar la competitividad de la Unión, se requiere el pleno compromiso de la Unión, los Estados miembros y las partes interesadas.**

---

<sup>21</sup> Estrategia renovada de política industrial de la UE, COM(2017)0479.

*Enmienda*

(4) El presente Reglamento, junto con **el Reglamento (UE) .../... del Parlamento Europeo y del Consejo**<sup>22</sup>, traza una

**ligeros**<sup>22</sup>, traza una trayectoria clara para las reducciones de las emisiones de CO<sub>2</sub> del sector del transporte por carretera y contribuye a cumplir el objetivo vinculante de reducción interna del **40 %** como mínimo de las emisiones de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía de aquí a 2030, en comparación con 1990, ***tal como quedó refrendado en las Conclusiones del Consejo Europeo de los días 23 y 24 de octubre de 2014, y aprobado como contribución prevista determinada a nivel nacional de la Unión, de conformidad con el Acuerdo de París en la reunión del Consejo de Medio Ambiente de 6 de marzo de 2015.***

---

<sup>22</sup> Reglamento (UE) n.º .../... del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos ligeros y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 (DO L de ..., p. ...).

## **Enmienda 6**

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

*Texto de la Comisión*

trayectoria clara para las reducciones de las emisiones de CO<sub>2</sub> del sector del transporte por carretera y contribuye a cumplir el objetivo vinculante de reducción interna del **55 %** como mínimo de las emisiones de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía de aquí a 2030, en comparación con 1990, ***necesario para ajustarse al*** Acuerdo de París.

---

<sup>22</sup> Reglamento (UE) n.º .../... del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos ligeros y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 (DO L de ..., p. ...).

*Enmienda*

***(4 bis) Los objetivos de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> para los parques a escala de la Unión de vehículos pesados nuevos deben, por lo tanto, fijarse para 2025 y para 2030, teniendo en cuenta el período de renovación del parque automovilístico y la necesidad de que el sector del transporte por carretera contribuya a los objetivos climáticos y energéticos de la Unión para 2030 y en adelante. Tal enfoque gradual también ofrece una señal clara y temprana a la industria para no retrasar la introducción en el mercado de tecnologías eficientes***

*desde el punto de vista energético y de vehículos de emisión cero y de baja emisión.*

## **Enmienda 7**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 5**

#### *Texto de la Comisión*

(5) Las Conclusiones del Consejo Europeo de octubre de 2014 aprobaron una reducción del 30 % de las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030, en comparación con 2005, para los sectores que no forman parte del régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión. El transporte por carretera *es uno de los principales contribuyentes a las emisiones de esos sectores* y sus emisiones siguen manteniéndose significativamente por encima de los niveles de 1990. Si las emisiones del sector del transporte por carretera continúan creciendo, neutralizarán las reducciones conseguidas en otros sectores para luchar contra el cambio climático.

#### *Enmienda*

(5) Las Conclusiones del Consejo Europeo de octubre de 2014 aprobaron una reducción del 30 % de las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030, en comparación con 2005, para los sectores que no forman parte del régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión. El transporte por carretera *fue responsable del 25 % de las emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión en el año 2016*, sus emisiones *aumentaron por tercer año consecutivo* y siguen manteniéndose significativamente por encima de los niveles de 1990. Si las emisiones del sector del transporte por carretera continúan creciendo, neutralizarán las reducciones conseguidas en otros sectores para luchar contra el cambio climático.

## **Enmienda 8**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 8 bis (nuevo)**

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

*(8 bis) A la vista de la estimación relativa al aumento de la proporción de las emisiones generadas por vehículos pesados en aproximadamente un 9 % y de que actualmente no existen requisitos de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> generadas por vehículos pesados, es necesario tomar medidas específicas para esta categoría de vehículos.*

## Enmienda 9

### Propuesta de Reglamento Considerando 9

#### *Texto de la Comisión*

(9) Para explotar por completo el potencial de eficiencia energética y garantizar que el sector del transporte por carretera en su totalidad contribuye a las reducciones acordadas de las emisiones de gases de efecto invernadero, conviene complementar las normas de emisión de CO<sub>2</sub> existentes para los nuevos turismos y vehículos comerciales ligeros con el establecimiento de normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para los nuevos vehículos pesados. Estas normas impulsarán la innovación en las tecnologías de consumo eficiente de combustible y contribuirán a reforzar el liderazgo tecnológico de los fabricantes y proveedores de la Unión.

#### *Enmienda*

(9) Para explotar por completo el potencial de eficiencia energética y garantizar que el sector del transporte por carretera en su totalidad contribuye a las reducciones acordadas de las emisiones de gases de efecto invernadero, conviene complementar las normas de emisión de CO<sub>2</sub> existentes para los nuevos turismos y vehículos comerciales ligeros con el establecimiento de normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para los nuevos vehículos pesados. Estas normas impulsarán la innovación en las tecnologías de consumo eficiente de combustible y contribuirán a reforzar el liderazgo tecnológico de los fabricantes y proveedores de la Unión **y a garantizar a largo plazo unos puestos de trabajo altamente cualificados.**

## Enmienda 10

### Propuesta de Reglamento Considerando 10

#### *Texto de la Comisión*

(10) Teniendo en cuenta que el cambio climático es un problema transfronterizo y la necesidad de garantizar el buen funcionamiento del mercado único para los servicios de transporte por carretera y los vehículos pesados, es conveniente establecer normas de emisión de CO<sub>2</sub> para vehículos pesados al nivel de la Unión. Estas normas deberán diseñarse sin perjuicio de la legislación en materia de competencia.

#### *Enmienda*

(10) Teniendo en cuenta que el cambio climático es un problema transfronterizo y la necesidad de garantizar el buen funcionamiento del mercado único para los servicios de transporte por carretera y los vehículos pesados, **así como de evitar toda fragmentación del mercado,** es conveniente establecer normas de emisión de CO<sub>2</sub> para vehículos pesados al nivel de la Unión. Estas normas deberán diseñarse sin perjuicio de la legislación en materia de competencia.

## **Enmienda 12**

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

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

## **Enmienda 13**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 12 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(12 ter)** *Estas infraestructuras de recarga y repostaje deberán crearse rápidamente con el fin de ofrecer confianza a los consumidores de vehículos de emisión cero y de baja emisión y es necesario que los distintos instrumentos de apoyo tanto a escala de la Unión como de los Estados miembros colaboren eficazmente para movilizar inversiones públicas y privadas significativas.*

## Enmienda 14

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(12 quater) La estrategia de movilidad de bajas emisiones subrayó la importancia de garantizar que la electricidad generada para los vehículos eléctricos procede de fuentes energéticas sostenibles y la necesidad de que se lance lo antes posible una iniciativa a largo plazo en el ámbito de la Unión sobre la próxima generación de baterías. A fin de garantizar que se logran estos objetivos será necesario incrementar la financiación a favor de la investigación tecnológica relativa a la producción, la gestión y la eliminación de las baterías de los motores eléctricos, a fin de que estos sean cada vez más sostenibles desde el punto de vista ambiental.***

## Enmienda 15

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(12 quinquies) La mayor parte de los operadores de transporte de mercancías de la Unión son pequeñas y medianas empresas con acceso limitado a la financiación. Por consiguiente, las soluciones futuras deben ser rentables y equilibradas. La existencia de una estructura de incentivos sólida es esencial para apoyar la aceptación de más vehículos eficientes en términos de consumo de combustible, así como la provisión de mecanismos de financiación de la Unión.***



## Enmienda 16

### Propuesta de Reglamento Considerando 13

#### *Texto de la Comisión*

(13) A la luz de la innovación y en consideración de la implementación de nuevas tecnologías para la mejora de la eficiencia en términos de consumo de combustible de los vehículos pesados, la herramienta de simulación VECTO y el Reglamento (UE) 2017/2400 se actualizarán continua y oportunamente.

#### *Enmienda*

(13) A la luz de la innovación y en consideración de la implementación de nuevas tecnologías para la mejora de la eficiencia en términos de consumo de combustible de los vehículos pesados, ***así como de la evolución de la representatividad real de los valores de emisiones de CO<sub>2</sub> determinados con arreglo al Reglamento (UE) 2017/2400***, la herramienta de simulación VECTO y el Reglamento (UE) 2017/2400 se actualizarán continua y oportunamente, ***y en consecuencia se asignará un presupuesto suficiente. Teniendo en cuenta el papel que estas nuevas tecnologías pueden tener en el potencial de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> del sector del transporte, la revisión de 2022 debe tener plenamente en cuenta la evolución de la herramienta de simulación VECTO.***

## Enmienda 17

### Propuesta de Reglamento Considerando 14

#### *Texto de la Comisión*

(14) Los datos de emisiones de CO<sub>2</sub> determinados de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/2400 serán objeto de un seguimiento de acuerdo con el Reglamento (UE) *n.º .../2018* del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>25</sup>. Estos datos deben sentar las bases para determinar los objetivos de reducción que deben alcanzar los cuatro grupos de vehículos pesados con más emisiones en la Unión, así como determinar las emisiones específicas medias de un fabricante en un año natural determinado.

#### *Enmienda*

(14) Los datos de emisiones de CO<sub>2</sub> determinados de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/2400 serán objeto de un seguimiento de acuerdo con el Reglamento (UE) ***2018/956*** del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>25</sup>. Estos datos deben sentar las bases para determinar los objetivos de reducción que deben alcanzar los cuatro grupos de vehículos pesados con más emisiones en la Unión, así como determinar las emisiones específicas medias de un fabricante en un año natural determinado.

*(Esta modificación se aplica a la totalidad del texto legislativo objeto de examen; su adopción impone adaptaciones técnicas en todo el texto.)*

---

<sup>25</sup> Reglamento (UE) *n.º.../2018* del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el seguimiento y la notificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos, DO L ... de ..., ...

---

<sup>25</sup> Reglamento (UE) *2018/956* del Parlamento Europeo y del Consejo, *de 28 de junio de 2018*, sobre el seguimiento y la notificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos (DO L *173* de *9.7.2018*, p. *1*).

## Enmienda 18

### Propuesta de Reglamento Considerando 15

#### *Texto de la Comisión*

(15) Debe establecerse un objetivo de reducción para 2025 como reducción relativa basada en las emisiones medias de CO<sub>2</sub> de estos vehículos pesados en 2019 que refleje la implementación de tecnologías rentables disponibles para los vehículos convencionales. ***El*** objetivo de 2030 ***debe considerarse como una aspiración y el objetivo final se determinará en virtud de una revisión realizada en 2022, por*** la existencia de más incertidumbres sobre la adopción de tecnologías más avanzadas que todavía no están disponibles.

#### *Enmienda*

(15) Debe establecerse un objetivo de reducción para 2025 como reducción relativa basada en las emisiones medias de CO<sub>2</sub> de estos vehículos pesados en 2019 que refleje la implementación de tecnologías rentables disponibles para los vehículos convencionales. ***También debe establecerse un*** objetivo de ***reducción para 2030, en virtud de una revisión realizada en 2022, que no reduzca el nivel de ambición del presente Reglamento y al mismo tiempo tenga en cuenta*** la existencia de más incertidumbres sobre la adopción de tecnologías más avanzadas que todavía no están disponibles.

## Enmienda 19

### Propuesta de Reglamento Considerando 16

#### *Texto de la Comisión*

(16) ***El gas natural licuado (GNL) es un combustible disponible alternativo al diésel para los vehículos pesados. La implementación de las tecnologías basadas en GNL más innovadoras***

#### *Enmienda*

(16) ***De acuerdo con las ambiciones del presente Reglamento, una infraestructura de recarga y reabastecimiento de combustible eficiente, neutra desde el punto de vista tecnológico y suficiente***

*actuales y futuras contribuirá al cumplimiento de los objetivos de emisión de CO<sub>2</sub> a corto y medio plazo, ya que el uso de tecnologías de GNL produce menos emisiones de CO<sub>2</sub> en comparación con los vehículos diésel. El potencial de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos de GNL ya se refleja por completo en VECTO. Asimismo, las tecnologías de GNL actuales garantizan un bajo nivel de emisiones de contaminantes atmosféricos como el NOx y las partículas en suspensión. Se dispone y se seguirá aplicando también una infraestructura de recarga de combustible mínima suficiente como parte de los marcos de política nacionales para la infraestructura de combustible alternativa.*

*debe seguir implantándose* como parte de los marcos de política nacionales para la infraestructura de combustible alternativa.

## **Enmienda 20**

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(17 bis) En lo que se refiere a los vehículos profesionales y a los vehículos de las categorías M2 y M3, la Comisión debe especificar lo antes posible los criterios técnicos para la definición del objetivo profesional de un vehículo y del concepto de autobús, adoptado en el presente Reglamento.*

## **Enmienda 21**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 17 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(17 ter) Debe desarrollarse un mecanismo de validación para la hipótesis de referencia de 2019 con el fin de garantizar la precisión y los beneficios de este Reglamento.*

## Enmienda 22

### Propuesta de Reglamento Considerando 20 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(20 bis)** *Con objeto de aportar flexibilidad en el mecanismo de incentivos para el desarrollo de vehículos pesados de emisión cero, los fabricantes vinculados deben poder formar una agrupación de una manera abierta, transparente y no discriminatoria. Los acuerdos relativos a la formación de una agrupación no deben tener una vigencia superior a cinco años, pero deben poder renovarse. La Comisión debe estar facultada para adoptar normas y condiciones detalladas para que los fabricantes conectados formen una agrupación de manera abierta, transparente y no discriminatoria, de conformidad con la legislación de la Unión.*

## Enmienda 23

### Propuesta de Reglamento Considerando 21

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(21)** *Al contrario que los turismos y las furgonetas, los vehículos pesados de baja emisión y emisión cero todavía no están disponibles en el mercado, salvo los autobuses. Para facilitar una transición fluida hacia una movilidad sin emisiones debe introducirse un mecanismo específico en forma de supercréditos. Esto constituirá un incentivo para el desarrollo y la implantación en el mercado de la Unión de vehículos pesados de emisión cero y de baja emisión que complementarían otros instrumentos de la demanda, como la Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>26</sup> conocida como Directiva de los vehículos limpios.*

---

**(21)** *Con el fin de garantizar la transición fluida hacia una movilidad sin emisiones, y de **constituir** un incentivo para el desarrollo y la implantación en el mercado de la Unión de vehículos pesados de emisión cero y de baja emisión que complementarían otros instrumentos de la demanda, como la Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>26</sup> conocida como Directiva de los vehículos limpios, **debe establecerse una referencia relativa a la proporción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en el parque de vehículos pesados de un fabricante para 2025 y 2030.***

---

<sup>26</sup> Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes, modificada por la Directiva .../.../EU [COM(2017)0653] (DO L 120 de 15.5.2009, p. 5).

<sup>26</sup> Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes, modificada por la Directiva .../.../EU [COM(2017)0653] (DO L 120 de 15.5.2009, p. 5).

## Enmienda 24

### Propuesta de Reglamento Considerando 21 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(21 bis) La proporción mínima de vehículos de emisión cero y de baja emisión debe diseñarse de forma que garantice la seguridad de las inversiones a los fabricantes y proveedores de infraestructuras de recarga con el fin de promover la rápida implantación en el mercado de la Unión de vehículos de emisión cero y de baja emisión, permitiendo al mismo tiempo cierta flexibilidad para que los fabricantes decidan su propio calendario de inversión. Debe introducirse un mecanismo para incentivar a los fabricantes a comercializar en el mercado de la Unión vehículos de emisión cero y de baja emisión con la mayor brevedad posible.**

## Enmienda 25

### Propuesta de Reglamento Considerando 22

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

(22) Con el fin de calcular **las** emisiones específicas **medias** de un fabricante, **todos los vehículos pesados de baja emisión y emisión cero deben contabilizarse varias veces. El nivel de incentivos debe variar en función de las emisiones de CO<sub>2</sub> reales del vehículo. Para** evitar el debilitamiento de los objetivos medioambientales, los

(22) Con el fin de calcular **los objetivos de** emisiones específicas **de CO<sub>2</sub>** de un fabricante, **debe tenerse en cuenta su comportamiento en comparación con la referencia de 2025 y 2030 de vehículos de emisión cero y de bajas emisiones. Para incentivar el desarrollo y la implantación de dichos vehículos y evitar al mismo**

*ahorros* resultantes deben limitarse.

*tiempo* el debilitamiento de los objetivos medioambientales *y de la eficiencia de los motores de combustión interna convencionales*, los *ajustes* resultantes deben limitarse.

## Enmienda 26

### Propuesta de Reglamento Considerando 24

#### *Texto de la Comisión*

(24) Al diseñar el mecanismo de incentivos para la implementación de vehículos de baja emisión y emisión cero, también deberían incluirse los camiones pequeños, *los autobuses y los autocares* que no están sujetos a los objetivos de emisión de CO<sub>2</sub> conforme a este Reglamento. Estos vehículos también presentan ventajas significativas en cuanto a su contribución a resolver los problemas de contaminación atmosférica en las ciudades. *No obstante, cabe destacar que los autobuses de emisión cero ya se comercializan y están incentivados mediante medidas de la demanda, como la contratación pública. Para garantizar que los incentivos están bien equilibrados entre los diferentes tipos de vehículos, los ahorros derivados de los camiones pequeños, los autobuses y autocares de emisión cero también deben estar sujetos a un límite.*

#### *Enmienda*

(24) Al diseñar el mecanismo de incentivos para la implementación de vehículos de baja emisión y emisión cero, también deberían incluirse los camiones pequeños *y otras categorías de vehículos pesados* que *aún* no están sujetos a los objetivos de emisión de CO<sub>2</sub> conforme a este Reglamento. Estos vehículos también presentan ventajas significativas en cuanto a su contribución a resolver los problemas de contaminación atmosférica en las ciudades.

## Enmienda 28

### Propuesta de Reglamento Considerando 29

#### *Texto de la Comisión*

(29) La Comisión debe imponer una sanción económica, en forma de prima por exceso de emisiones, en caso de que se considere que un fabricante tiene un exceso de emisiones, teniendo en cuenta los

#### *Enmienda*

(29) La Comisión debe imponer una sanción económica, en forma de prima por exceso de emisiones, en caso de que se considere que un fabricante tiene un exceso de emisiones, teniendo en cuenta los

créditos y deudas de emisiones. Con el fin de ofrecer un incentivo suficiente a los fabricantes para que tomen medidas para la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> específicas de los vehículos pesados, la prima **debe superar** los costes marginales medios de las tecnologías necesarias para cumplir los objetivos. La prima debe considerarse como un ingreso para el presupuesto general de la Unión. La metodología para la recogida de las primas debe ir determinada por medio de un acto de ejecución, teniendo en cuenta la metodología adoptada de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 443/2009.

créditos y deudas de emisiones. Con el fin de ofrecer un incentivo suficiente a los fabricantes para que tomen medidas para la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> específicas de los vehículos pesados, **es importante que** la prima **siempre supere** los costes marginales medios de las tecnologías necesarias para cumplir los objetivos. **El importe de la prima por exceso de emisiones** debe considerarse como un ingreso para el presupuesto general de la Unión. **Dicho importe debe utilizarse para respaldar, en estrecha colaboración con los interlocutores sociales y las autoridades competentes, la transición justa del sector automovilístico hacia una movilidad sin emisiones, así como soluciones innovadoras que incentiven la rápida implantación de vehículos pesados de baja emisión y emisión cero.** La metodología para la recogida de las primas debe ir determinada por medio de un acto de ejecución, teniendo en cuenta la metodología adoptada de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 443/2009 **del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>1bis</sup>.**

---

**<sup>1bis</sup> Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos ligeros (DO L 140 de 5.6.2009, p. 1).**

## Enmienda 29

### Propuesta de Reglamento Considerando 30

#### *Texto de la Comisión*

(30) Es necesario un mecanismo de cumplimiento sólido para garantizar la consecución de los objetivos previstos en el presente Reglamento. Las obligaciones

#### *Enmienda*

(30) Es necesario un mecanismo de cumplimiento sólido para garantizar la consecución de los objetivos previstos en el presente Reglamento. Las obligaciones

establecidas para el fabricante de facilitar datos precisos en virtud del Reglamento (UE) n.º.../2018 [*seguimiento y notificación de vehículos pesados*] y las multas administrativas que pueden imponerse en caso de incumplimiento de dicha obligación contribuyen a garantizar la solidez de los datos utilizados para los fines de cumplimiento de los objetivos en virtud de este Reglamento.

### Enmienda 30

#### Propuesta de Reglamento Considerando 31

##### *Texto de la Comisión*

(31) Para lograr las reducciones de CO<sub>2</sub> establecidas por este Reglamento, es esencial que las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados en uso sean conformes a los valores determinados en virtud del Reglamento (CE) n.º 595/2009 y sus medidas de ejecución. Por lo tanto, la Comisión debe tener la posibilidad de tener en cuenta en el cálculo de las emisiones medias específicas de un fabricante cualquier incumplimiento sistémico detectado por las autoridades de homologación de tipo con respecto a las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados en uso.

### Enmienda 31

#### Propuesta de Reglamento Considerando 33

##### *Texto de la Comisión*

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

establecidas para el fabricante de facilitar datos precisos en virtud del Reglamento (UE) 2018/956 y las multas administrativas que pueden imponerse en caso de incumplimiento de dicha obligación contribuyen a garantizar la solidez de los datos utilizados para los fines de cumplimiento de los objetivos en virtud de este Reglamento. ***Redunda en interés de los consumidores y de la ciudadanía saber qué fabricantes respetan las nuevas normas de emisiones y qué fabricantes no lo hacen.***

##### *Enmienda*

(31) Para lograr las reducciones de CO<sub>2</sub> establecidas por este Reglamento, es esencial que las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados en uso ***y en carretera*** sean conformes a los valores determinados en virtud del Reglamento (CE) n.º 595/2009 y sus medidas de ejecución. Por lo tanto, la Comisión debe tener la posibilidad de tener en cuenta en el cálculo de las emisiones medias específicas de un fabricante cualquier incumplimiento sistémico detectado por las autoridades de homologación de tipo con respecto a las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados en uso ***y en carretera. Asimismo, deben introducirse ensayos independientes de los vehículos en uso y en carretera realizados por terceros.***

##### *Enmienda*

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



para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> depende en gran medida de la representatividad de la metodología utilizada para determinar las emisiones de CO<sub>2</sub>. En línea con el dictamen del mecanismo de asesoramiento científico<sup>27</sup> en relación con los vehículos ligeros, también es conveniente en el caso de los vehículos pesados poner en marcha un mecanismo que evalúe la representatividad real de las emisiones de CO<sub>2</sub> y los valores de consumo de energía determinados en virtud del Reglamento (UE) 2017/2400. La Comisión debe disponer de competencias para garantizar la disponibilidad pública de dichos datos y, en caso necesario, desarrollar los procedimientos necesarios para identificar y recopilar los datos requeridos para tales valoraciones.

---

<sup>27</sup> Grupo de Alto Nivel de Consejeros Científicos, Dictamen científico 1/2016 «Reducir la diferencia entre las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos ligeros en condiciones reales y en los ensayos de laboratorio».

## Enmienda 32

### Propuesta de Reglamento Considerando 34 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> depende en gran medida de la representatividad de la metodología utilizada para determinar las emisiones de CO<sub>2</sub>. En línea con el dictamen del mecanismo de asesoramiento científico<sup>27</sup> en relación con los vehículos ligeros, también es conveniente en el caso de los vehículos pesados poner en marcha un mecanismo que evalúe la representatividad real de las emisiones de CO<sub>2</sub> y los valores de consumo de energía determinados en virtud del Reglamento (UE) 2017/2400. La Comisión debe disponer de competencias para garantizar la disponibilidad pública de dichos datos y, en caso necesario, desarrollar los procedimientos necesarios para identificar y recopilar los datos requeridos para tales valoraciones. ***Cuando se detecte una diferencia considerable entre los valores de emisión en condiciones reales y los determinados en virtud del Reglamento (UE) 2017/2400, la Comisión debe tener competencias para adaptar en consecuencia las emisiones específicas medias de CO<sub>2</sub> de un fabricante y, cuando proceda, las emisiones de CO<sub>2</sub> de referencia de 2019 utilizadas con el fin de cumplir el presente Reglamento.***

---

<sup>27</sup> Grupo de Alto Nivel de Consejeros Científicos, Dictamen científico 1/2016 «Reducir la diferencia entre las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos ligeros en condiciones reales y en los ensayos de laboratorio».

*Enmienda*

***(34 bis) En su informe de 2022, la Comisión debe examinar la posibilidad de elaborar una metodología para la evaluación de las emisiones de CO<sub>2</sub>***

*durante la totalidad del ciclo de vida de los vehículos pesados. Sobre la base de tal evaluación, la Comisión debe proponer, si procede, obligaciones de notificación de los fabricantes y especificar las normas y los procedimientos necesarios para dicha notificación.*

## Enmienda 33

### Propuesta de Reglamento Considerando 36

#### *Texto de la Comisión*

(36) *Las competencias de ejecución relativas al artículo 8, apartado 3, al artículo 9, apartado 3, al artículo 11, apartado 3, y al artículo 12, apartado 2, deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>28</sup>.*

---

<sup>28</sup> 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*

(36) *Para garantizar unas condiciones uniformes en la aplicación del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución a fin de determinar los medios para la percepción de las primas por exceso de emisiones, adoptar normas detalladas relativas al procedimiento para la notificación de desviaciones en las emisiones de CO<sub>2</sub> de vehículos pesados en servicio, publicar datos, adoptar normas detalladas relativas al procedimiento para la notificación de los datos de los contadores de consumo de combustible, y fijar una metodología para definir uno o más vehículos representativos de un subgrupo de vehículos. Dichas competencias de ejecución deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>28</sup>.*

---

<sup>28</sup> 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 34

### Propuesta de Reglamento Considerando 37

#### *Texto de la Comisión*

(37) Con el fin de modificar *o* complementar los elementos no esenciales de las disposiciones de este Reglamento, la facultad de adoptar leyes de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea debe delegarse a la Comisión en relación con el ajuste de las emisiones de CO<sub>2</sub> de referencia ***en virtud del artículo 12, apartado 2***, y en relación con los anexos I y II que introducen cambios en cuanto a determinados parámetros técnicos, incluidas las ponderaciones de los perfiles de misión, las cargas útiles y los kilometrajes anuales, así como los factores de ajuste de la carga útil. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular a nivel de expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación, de 13 de abril de 2016<sup>29</sup>. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo ***deben recibir*** todos los documentos al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos ***deben tener*** acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

#### *Enmienda*

(37) Con el fin de modificar ***y*** complementar los elementos no esenciales de las disposiciones de este Reglamento, la facultad de adoptar leyes de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea debe delegarse a la Comisión en relación con ***la determinación de criterios técnicos para definir el objetivo profesional de un vehículo y para la definición de autobús urbano, la determinación de normas y las condiciones detalladas que permiten a los fabricantes vinculados formar una agrupación, la determinación de un mecanismo de ensayos anuales para una muestra representativa de componentes, unidades y sistemas***, el ajuste de las emisiones de CO<sub>2</sub> de referencia, ***la introducción de ensayos de conformidad durante la circulación en carretera***, y en relación con los anexos I y II que introducen cambios en cuanto a determinados parámetros técnicos, incluidas las ponderaciones de los perfiles de misión, las cargas útiles y los kilometrajes anuales, así como los factores de ajuste de la carga útil. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular a nivel de expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación, de 13 de abril de 2016<sup>29</sup>. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo ***reciben*** todos los documentos 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 ocupen de la

preparación de actos delegados.

---

<sup>29</sup> DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

---

<sup>29</sup> DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

### Enmienda 35

#### Propuesta de Reglamento

##### Artículo 1 – apartado 1 – parte introductoria

###### *Texto de la Comisión*

Para contribuir al cumplimiento del objetivo de la Unión de reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero en un 30 % por debajo de los niveles de 2005 en 2030 en los sectores cubiertos por el artículo 2 del Reglamento (UE) *n.º 2018/...* [*Reglamento de reparto del esfuerzo*], y al cumplimiento de los objetivos del Acuerdo de París y para garantizar el funcionamiento adecuado del mercado interior, este Reglamento establece **las normas** de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para los vehículos pesados nuevos por **las** que las emisiones de CO<sub>2</sub> específicas del parque de vehículos pesados nuevos de la Unión deben reducirse en comparación con las emisiones de CO<sub>2</sub> de referencia de la forma siguiente:

###### *Enmienda*

Para contribuir al cumplimiento del objetivo de la Unión de reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero en un 30 % por debajo de los niveles de 2005 en 2030 en los sectores cubiertos por el artículo 2 del Reglamento (UE) 2018/842, y al cumplimiento de los objetivos del Acuerdo de París y para garantizar el funcionamiento adecuado del mercado interior, este Reglamento establece **los requisitos** de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para los vehículos pesados nuevos por **los** que las emisiones de CO<sub>2</sub> específicas del parque de vehículos pesados nuevos de la Unión deben reducirse en comparación con las emisiones de CO<sub>2</sub> de referencia de la forma siguiente:

### Enmienda 36

#### Propuesta de Reglamento

##### Artículo 1 – apartado 1 – letra a

###### *Texto de la Comisión*

a) del 1 de enero de 2025 al 31 de diciembre de 2029, el **15** %;

###### *Enmienda*

a) del 1 de enero de 2025 al 31 de diciembre de 2029, el **20** %;

### Enmienda 37

#### Propuesta de Reglamento

##### Artículo 1 – apartado 1 – letra b

###### *Texto de la Comisión*

b) a partir del 1 de enero de 2030 en al

###### *Enmienda*

b) a partir del 1 de enero de 2030 en al

menos el **30 %** en función de la revisión conforme a lo dispuesto en el artículo 13.

menos el **35 %** en función de la revisión conforme a lo dispuesto en el artículo 13.

## Enmienda 38

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 1 – apartado 2 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***Con el fin de garantizar una transición fluida hacia una movilidad sin emisiones, y de constituir incentivos para el desarrollo y la implantación del mercado de la Unión y de infraestructuras para vehículos pesados de emisión cero y de baja emisión, el presente Reglamento establece en virtud de su artículo 5 una referencia relativa a la proporción de vehículos pesados de emisión cero y de baja emisión en los parques de vehículos de todos los fabricantes para 2025 y 2030.***

***Las emisiones específicas de CO<sub>2</sub> se ajustarán en función de los resultados en relación con el valor de referencia de conformidad con el punto 4 del anexo I.***

## Enmienda 40

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 2 – apartado 1 – párrafo 1 – parte introductoria

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

Este Reglamento se aplicará a los nuevos vehículos de las categorías N2 y N3 que presenten las categorías siguientes:

Este Reglamento se aplicará ***como primer paso*** a los nuevos vehículos de las categorías N2 y N3 que presenten las categorías siguientes:

## Enmienda 41

### Propuesta de Reglamento

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

También se aplicará, a los fines del artículo 5 y el punto 2.3 del anexo I, ***a los vehículos de las categorías M2 y M3, y a los vehículos de la categoría N que no***

También se aplicará, a los fines del ***artículo 1, apartado 2 bis, el artículo 5 y el punto 4 del anexo I, a los vehículos de la categoría N que no entren en el ámbito de***

entren en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 510/2011 y no cumplan las características establecidas en los puntos a) a d).

aplicación del Reglamento (UE) n.º 510/2011 <sup>1 bis</sup> **del Parlamento Europeo y del Consejo** y no cumplan las características establecidas en los puntos a) a d). **Asimismo, se aplicará, a los fines del artículo 1, apartado 2 ter, a los vehículos de las categorías M2 y M3 que cumplan los criterios técnicos mencionados en el apartado 2 bis del presente artículo.**

---

<sup>1 bis</sup> **Reglamento (UE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2011, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos ligeros (DO L 145 de 31.5.2011, p. 1).**

## **Enmienda 42**

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**2 bis. La Comisión adoptará, a más tardar el 1 de julio de 2019, actos delegados de conformidad con el artículo 15 con el fin de completar el presente Reglamento mediante la determinación de criterios técnicos para la definición del objetivo profesional de un vehículo y para la definición de autobús urbano cubiertas por el presente Reglamento.**

## **Enmienda 43**

### **Propuesta de Reglamento Artículo 3 – apartado 1 – letra h**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

h) «vehículos profesionales», vehículos pesados no previstos para la entrega de mercancías y para los que se han determinado las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible de conformidad

h) «vehículos profesionales», vehículos pesados no previstos para la entrega de mercancías, **cuyo objetivo profesional se haya definido sobre la base de los criterios técnicos especificados de conformidad**

con el Reglamento (CE) n.º 595/2009 y sus medidas de implementación, solo para perfiles de misión distintos a los definidos en el punto 2.1 del anexo I de este Reglamento;

**con el artículo 2, apartado 2 bis**, y para los que se han determinado las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 595/2009 y sus medidas de implementación, solo para perfiles de misión distintos a los definidos en el punto 2.1 del anexo I de este Reglamento;

#### **Enmienda 44**

##### **Propuesta de Reglamento**

##### **Artículo 3 – apartado 1 – letra k**

###### *Texto de la Comisión*

k) «vehículo pesado de baja emisión», un vehículo pesado que no sea un vehículo pesado de emisión cero, con emisiones de CO<sub>2</sub> específicas **de menos de 350 g CO<sub>2</sub>/km**, determinadas en virtud del punto 2.1 del anexo I;

###### *Enmienda*

k) «vehículo pesado de baja emisión», un vehículo pesado que no sea un vehículo pesado de emisión cero, con emisiones de CO<sub>2</sub> específicas, determinadas en virtud del punto 2.1 del anexo I, **que sean un 50 % inferiores a la referencia de emisiones de CO<sub>2</sub> de cada subgrupo, determinadas de conformidad con el punto 3 del anexo I**;

#### **Enmienda 46**

##### **Propuesta de Reglamento**

##### **Artículo 4 – apartado 1 – letra b**

###### *Texto de la Comisión*

b) **el factor de baja emisión y emisión cero conforme al artículo 5.**

###### *Enmienda*

**suprimido**

#### **Enmienda 47**

##### **Propuesta de Reglamento**

##### **Artículo 5 – apartado 1 – párrafo 1**

###### *Texto de la Comisión*

A partir **de 2020 y en cada año natural posterior, la Comisión, mediante los actos de ejecución mencionados en el artículo 10, apartado 1, determinará para cada fabricante el factor de baja emisión y emisión cero mencionado en el artículo 4,**

###### *Enmienda*

A partir **del 1 de enero de 2025, la proporción específica de vehículos pesados de baja emisión y emisión cero en el parque de vehículos pesados nuevos de cada fabricante se comparará con los siguientes valores:**

*letra b), para el año natural precedente.*

*A partir de 2025: como mínimo, el 5 %;*

*A partir de 2030: el 20 %, sujeto a la revisión conforme al artículo 13.*

#### **Enmienda 48**

##### **Propuesta de Reglamento**

##### **Artículo 5 – apartado 1 – párrafo 2**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*El factor de baja emisión y emisión cero deberá tener en consideración el número y las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados de baja emisión y emisión cero en el parque de vehículos del fabricante en un año natural, incluidos los vehículos de emisión cero de las categorías mencionadas en el segundo párrafo del artículo 2, apartado 1, así como los vehículos profesionales de baja emisión y emisión cero.*

*suprimido*

#### **Enmienda 49**

##### **Propuesta de Reglamento**

##### **Artículo 5 – apartado 1 – párrafo 3**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*El factor de baja emisión y emisión cero se calculará conforme al punto 2.3 del anexo I.*

*suprimido*

#### **Enmienda 50**

##### **Propuesta de Reglamento**

##### **Artículo 5 – apartado 2 – párrafo 1**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*A los fines del apartado 1, los vehículos pesados de baja emisión y emisión cero se contabilizarán de la forma siguiente:*

*Con el fin de alcanzar los objetivos del apartado 1, el presente Reglamento se aplicará también a los vehículos de la categoría N que no entren en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 510/2011 y no cumplan las características establecidas en las letras a)*



*a d) del artículo 2, apartado 1, del presente Reglamento.*

*a) un vehículo pesado de emisión cero se contabilizará como dos vehículos;*

*b) un vehículo pesado de baja emisión se contabilizará como hasta dos vehículos, de acuerdo con una función de sus emisiones de CO<sub>2</sub> específicas y del nivel umbral de emisión de 350 g CO<sub>2</sub>/km.*

## **Enmienda 51**

### **Propuesta de Reglamento**

#### **Artículo 5 – apartado 3**

*Texto de la Comisión*

*3. El factor de baja emisión y emisión cero reducirá las emisiones específicas medias de un fabricante hasta un máximo del 3 %. La contribución de los vehículos pesados de emisión cero de las categorías citadas en el segundo párrafo del artículo 2, apartado 1, a dicho factor reducirá las emisiones específicas medias de un fabricante hasta un máximo del 1,5 %.*

*Enmienda*

*suprimido*

## **Enmienda 52**

### **Propuesta de Reglamento**

#### **Artículo 7 – apartado 2**

*Texto de la Comisión*

2. La trayectoria de reducción de CO<sub>2</sub> mencionada en el apartado 1, letra a), se establecerá para cada fabricante de conformidad con el punto 5.1 del anexo I, basada en una trayectoria lineal entre las emisiones de CO<sub>2</sub> de referencia mencionadas en el segundo párrafo del artículo 1 y el objetivo de 2025 especificado en la letra a) de ese artículo, y entre el objetivo de 2025 y el objetivo de 2030, especificados en la letra b) de ese artículo.

*Enmienda*

2. La trayectoria de reducción de CO<sub>2</sub> mencionada en la letra a) del apartado 1, se establecerá para cada fabricante de conformidad con el punto 5.1 del anexo I, basada en una trayectoria lineal entre las emisiones de CO<sub>2</sub> de referencia mencionadas en el segundo párrafo del artículo 1, **apartado 1**, y el objetivo de 2025 especificado en la letra a) de ese artículo, y entre el objetivo de 2025 y el objetivo de 2030, especificados en la letra b) de ese artículo.

## Enmienda 53

### Propuesta de Reglamento Artículo 7 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

#### *Artículo 7 bis*

##### *Formación de agrupaciones*

***1. Los fabricantes vinculados podrán formar una agrupación a efectos de cumplir sus obligaciones de conformidad con el artículo 5.***

***2. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 15 para completar el presente Reglamento en lo referente al establecimiento de normas y condiciones detalladas que permitan a los fabricantes vinculados formar una agrupación de manera abierta, transparente y no discriminatoria.***

## Enmiendas 74 y 75

### Propuesta de Reglamento Artículo 8 – apartado 1

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

1. Cuando se considere que un fabricante tiene un exceso de emisiones en virtud del apartado 2 en un año natural determinado a partir de 2025, la Comisión impondrá una prima por exceso de emisiones calculada de conformidad con la fórmula siguiente:

(Prima por exceso de emisiones) = (exceso de emisiones x **6 800** €/gCO<sub>2</sub>/tkm)

1. Cuando se considere que un fabricante tiene un exceso de emisiones en virtud del apartado 2 en un año natural determinado a partir de 2025, la Comisión impondrá ***al fabricante o al gerente de la agrupación, según corresponda***, una prima por exceso de emisiones calculada de conformidad con la fórmula siguiente:

***Para el período comprendido entre 2025 y 2029***

(Prima por exceso de emisiones) = (exceso de emisiones x **5 000** €/gCO<sub>2</sub>/tkm)

***A partir de 2030***

***(Prima por exceso de emisiones) = (exceso***

*de emisiones x 6 800 €/gCO<sub>2</sub>/tkm)*

*La Comisión garantizará que el nivel de la prima por exceso de emisiones siempre supere los costes marginales medios de las tecnologías necesarias para cumplir los objetivos mencionados en el artículo 1, apartado 1.*

## **Enmienda 55**

### **Propuesta de Reglamento Artículo 8 – apartado 4**

*Texto de la Comisión*

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

*Enmienda*

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

## **Enmienda 56**

### **Propuesta de Reglamento Artículo 9 – apartado 2**

*Texto de la Comisión*

2. La Comisión tendrá en cuenta dichas desviaciones para el cálculo de las emisiones medias específicas de un fabricante.

*Enmienda*

2. La Comisión tendrá en cuenta dichas desviaciones para el cálculo de las emisiones medias específicas de un fabricante *y para la adaptación, cuando proceda, del valor de referencia de emisiones de CO<sub>2</sub> de 2019 calculado de conformidad con el punto 3 del anexo I.*

## Enmienda 57

### Propuesta de Reglamento Artículo 9 – apartado 3 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**3 bis.** *Para garantizar la corrección de los datos notificados por los fabricantes de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/956 y con el Reglamento (UE) 2017/2400, la Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 15 para completar el presente Reglamento en lo referente a la determinación, a partir de 2019 y los años siguientes, de un mecanismo de ensayos anuales para una muestra representativa de cada fabricante de los componentes, las unidades técnicas independientes y los sistemas enumerados en el artículo 12, apartado 1, del Reglamento (UE) 2017/2400 de los vehículos comprendidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento. Los resultados de dichas pruebas se compararán con los datos introducidos por los fabricantes en virtud del Reglamento (UE) 2017/2400 y cuando se constaten irregularidades sistemáticas, se calcularán sus emisiones medias específicas de conformidad con el punto 2.7 del anexo I y, en caso necesario, se adaptará el valor de referencia de emisiones de CO<sub>2</sub> de 2019 calculado de conformidad con el punto 3 del anexo I.*

## Enmienda 58

### Propuesta de Reglamento Artículo 10 – apartado 1 – párrafo 1 – letra b

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

b) a partir de 2020, **el factor** de baja emisión y emisión cero, según lo establecido en el artículo 5;

b) a partir de 2020, **respecto a cada fabricante, su proporción mínima específica de vehículos pesados** de baja emisión y emisión cero **en el año natural precedente**, según lo establecido en el artículo 5, **apartado 1**;

## Enmienda 59

### Propuesta de Reglamento Artículo 11

#### *Texto de la Comisión*

##### Artículo 11

Emisiones de CO<sub>2</sub> y consumo de energía en condiciones reales

1. La Comisión controlará y valorará la representatividad en condiciones reales de los valores de emisión de CO<sub>2</sub> y de consumo de combustible determinados de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/2400. ***Velará por que el público sea informado sobre cómo evoluciona dicha representatividad con el tiempo.***
2. A tal fin, la Comisión garantizará que los fabricantes o las autoridades nacionales, según proceda, dispongan de datos ***no personales*** sólidos sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de energía en condiciones reales de los vehículos pesados.

#### *Enmienda*

##### Artículo 11

Emisiones de CO<sub>2</sub> y consumo de energía en condiciones reales

1. La Comisión controlará y valorará la representatividad en condiciones reales de los valores de emisión de CO<sub>2</sub> y de consumo de combustible determinados de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/2400.
2. A tal fin, la Comisión garantizará que los fabricantes o las autoridades nacionales, según proceda, ***incluidos tercero para la realización de ensayos independientes***, dispongan de datos sólidos sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de energía en condiciones reales de los vehículos pesados, ***de acuerdo con datos de contadores normalizados de consumo de combustible.***  
***2 bis. La Comisión adoptará, a más tardar el 31 de diciembre de 2019, actos delegados de conformidad con el artículo 15 para introducir ensayos de conformidad durante la circulación en carretera con el fin de garantizar que las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible en carretera de los vehículos pesados no exceden los datos de control notificados en virtud del Reglamento (UE) 2017/2400 y del Reglamento (UE) 2018/956 en más del 10 % como máximo. La Comisión tendrá en cuenta cualquier desviación que supere dicho umbral para el cálculo de las emisiones de CO<sub>2</sub> específicas medias de un fabricante, y para la adaptación, cuando proceda, de las emisiones de CO<sub>2</sub> de referencia para 2019.***  
***2 ter. La Comisión velará por que el***

*público sea informado sobre cómo evoluciona con el tiempo la representatividad en condiciones reales a que se refiere el apartado 1.*

3. La Comisión **podrá adoptar**, mediante actos de ejecución, las **medidas** mencionadas en los apartados 1 y 2 de este artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 14, apartado 2.

3. La Comisión **adoptará**, mediante actos de ejecución, las **normas detalladas relativas a los procedimientos para la notificación de datos de los contadores de consumo de combustible** mencionadas en los apartados 1 y 2 de este artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 14, apartado 2.

## **Enmienda 60**

### **Propuesta de Reglamento Artículo 12 – apartado 1**

#### *Texto de la Comisión*

1. Para garantizar que los parámetros técnicos utilizados para el cálculo de las emisiones específicas medias de un fabricante en virtud del artículo 4 y el cálculo de los objetivos de emisiones específicas en virtud del artículo 6 tienen en consideración el avance tecnológico y la evolución de la logística del transporte de mercancías, la Comisión debe estar facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 15 para enmendar las disposiciones siguientes establecidas en los anexos I y II.

#### *Enmienda*

1. 1. Para garantizar que los parámetros técnicos utilizados para el cálculo de las emisiones específicas medias de un fabricante en virtud del artículo 4 y el cálculo de los objetivos de emisiones específicas en virtud del artículo 6 tienen en consideración el avance tecnológico y la evolución de la logística del transporte de mercancías, la Comisión **debe actualizar de forma continua y oportuna la herramienta de simulación VECTO** y estar facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 15 para enmendar las disposiciones siguientes establecidas en los anexos I y II.

## **Enmienda 61**

### **Propuesta de Reglamento Artículo 13 – párrafo 1**

#### *Texto de la Comisión*

El 31 de diciembre de 2022, la Comisión deberá presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la eficacia de este Reglamento, el objetivo de reducción de CO<sub>2</sub> que deberá **determinarse** para 2030

#### *Enmienda*

El 31 de diciembre de 2022, la Comisión deberá presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la eficacia de este Reglamento, el objetivo de reducción de CO<sub>2</sub> que deberá **adaptarse, en caso**

en virtud del artículo 1 y el establecimiento de objetivos de reducción de CO<sub>2</sub> para otros tipos de vehículos pesados incluidos los remolques. Dicho informe incluirá además una evaluación de la eficacia de las modalidades que se refiera, en particular, **a** los vehículos de emisión cero y de baja emisión, en concreto los autobuses, teniendo en cuenta los objetivos establecidos en la Directiva 2009/33/CE<sup>30</sup> y el sistema de crédito de CO<sub>2</sub> y la adecuación de prorrogar la aplicación de dichas modalidades en 2030 a los años sucesivos **y**, si procede, **de que vayan acompañadas** por una propuesta para modificar el presente Reglamento.

---

<sup>30</sup> Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes, modificada por la Directiva .../.../EU.

**necesario**, para 2030 en virtud del artículo 1, **la referencia relativa a la proporción de vehículos de emisión cero y de baja emisión que deberá adaptarse, en caso necesario, para 2030, de conformidad con el artículo 5** y el establecimiento de objetivos de reducción de CO<sub>2</sub> para otros tipos de vehículos pesados incluidos los remolques **y los vehículos profesionales como los camiones de la basura**. Dicho informe incluirá además una evaluación de la eficacia de las modalidades que se refiera, en particular, **al despliegue de** los vehículos de emisión cero y de baja emisión, en concreto los autobuses, teniendo en cuenta los objetivos establecidos en la Directiva 2009/33/CE<sup>30</sup>, el sistema de crédito de CO<sub>2</sub> y la adecuación de prorrogar la aplicación de dichas modalidades en 2030 a los años sucesivos, **el despliegue de la necesaria infraestructura de recarga y repostaje, la posibilidad de introducir normas de CO<sub>2</sub> para los motores, en particular para los vehículos profesionales, las diferentes combinaciones de vehículos más allá de las dimensiones estándar aplicables al transporte nacional, como los conceptos modulares, la representatividad en condiciones reales de los valores de emisión de CO<sub>2</sub> y de consumo de combustible determinados de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/2400, así como evaluación de la actualización de la herramienta de simulación VECTO. El informe irá acompañado**, si procede, por una propuesta para modificar el presente Reglamento.

---

<sup>30</sup> Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes, modificada por la Directiva .../.../EU.

## **Enmienda 76**

### **Propuesta de Reglamento Artículo 13 – párrafo 1 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***La Comisión elaborará, antes del 31 de diciembre de 2020, una metodología específica para incluir, en las aplicaciones del GNC y del GNL, los efectos del uso de combustibles gaseosos renovables y avanzados para el transporte, de conformidad con los criterios sostenibles definidos en la DFER II, al calcular las emisiones medias de la flota. La metodología irá acompañada, si procede, de una propuesta de modificación del presente Reglamento.***

## **Enmienda 73**

### **Propuesta de Reglamento Artículo 13 – párrafo 1 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***La Comisión examinará la posibilidad de elaborar una metodología para la evaluación de las emisiones de CO<sub>2</sub> durante la totalidad del ciclo de vida de todos los vehículos pesados comercializados en la Unión. Sobre la base de este examen, la Comisión presentará, si procede, una propuesta legislativa al Parlamento Europeo y al Consejo para establecer las obligaciones de notificación de los fabricantes respecto de las emisiones durante el ciclo de vida y especificar las normas y procedimientos necesarios para dicha notificación.***



## Enmienda 62

### Propuesta de Reglamento Artículo 14 – apartado 1

#### *Texto de la Comisión*

1. La Comisión estará asistida por el comité **xxx** instituido *por el* Reglamento (UE) n.º **.../2018 [Gobernanza]**. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

#### *Enmienda*

1. La Comisión estará asistida por el Comité **del Cambio Climático** instituido **en virtud del artículo 26 del** Reglamento (UE) n.º 525/2013<sup>1 bis</sup> **del Parlamento Europeo y del Consejo**. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

---

<sup>1 bis</sup> **Reglamento (UE) n.º 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2013, relativo a un mecanismo para el seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero y para la notificación, a nivel nacional o de la Unión, de otra información relevante para el cambio climático, y por el que se deroga la Decisión n.º 280/2004/CE (DO L 165 de 18.6.2013, p. 13).**

## Enmienda 63

### Propuesta de Reglamento Artículo 15 – apartado 2

#### *Texto de la Comisión*

2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en los artículos 10, apartado 2, y 12, apartado 1, se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir de [entrada en vigor del presente Reglamento].

#### *Enmienda*

2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en los artículos **2, apartado 2 bis, 9, apartado 3 bis, 10, apartado 2, 11, apartado 2 bis,** y 12, apartado 1, se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir de [entrada en vigor del presente Reglamento].

## Enmienda 64

### Propuesta de Reglamento Artículo 15 – apartado 3

*Texto de la Comisión*

3. La delegación de poderes mencionada en los artículos 10, apartado 2, y 12, apartado 1, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá fin a la delegación de competencias que en ella se especifique. La Decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

*Enmienda*

3. La delegación de poderes mencionada en los artículos 2, **apartado 2 bis, 7 bis, 9, apartado 3**, 10, apartado 2, **11, apartado 2 bis**, y 12, apartado 1, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá fin a la delegación de competencias que en ella se especifique. La Decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

**Enmienda 65**

**Propuesta de Reglamento  
Artículo 15 – apartado 6**

*Texto de la Comisión*

6. Los actos delegados adoptados en virtud de los artículos 10, apartado 2, y 12, apartado 1, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará hasta dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

*Enmienda*

6. Los actos delegados adoptados en virtud de los artículos 2, **apartado 2 bis, 7 bis, 9, apartado 3**, 10, apartado 2, **11, apartado 2 bis**, y 12, apartado 1, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará hasta dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

**Enmienda 66**

**Propuesta de Reglamento  
Artículo 16 – apartado 1  
Reglamento (CE) n.º 595/2009  
Artículo 5 – apartado 4 – letra l**

*Texto de la Comisión*

«l) un procedimiento para verificar, en función de muestras adecuadas y representativas, si los vehículos que se han matriculado y puesto en servicio son conformes a las emisiones de CO<sub>2</sub> y los valores de consumo de combustible determinados de conformidad con este Reglamento y sus medidas de implementación.».

*Enmienda*

«l) un procedimiento para verificar, en función de muestras adecuadas y representativas, si los vehículos que se han matriculado y puesto en servicio son conformes a las emisiones de CO<sub>2</sub> y los valores de consumo de combustible determinados de conformidad con este Reglamento y sus medidas de implementación. ***Dicho procedimiento también lo realizarán terceros autorizados e independientes de conformidad con el artículo 13, apartado 10, del Reglamento (UE) 2018/858<sup>1 bis</sup> del Parlamento Europeo y el Consejo.***».

---

*<sup>1 bis</sup> Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1).*

**Enmienda 77**

**Propuesta de Reglamento  
Artículo 16 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***Artículo 16 bis***

***Modificación de la Directiva 96/53/CE del Consejo***

***En el anexo I de la Directiva 96/53/CE<sup>1bis</sup>, se insertan los puntos que figuran a continuación tras el punto 2.2.4.2:***

***«2.2.5 El peso máximo autorizado de las combinaciones de vehículos impulsadas***

*por combustibles alternativos, según se definen en la letra b) del apartado 2, del artículo 5, del Reglamento (UE) .../2018 [Propuesta de Reglamento COM(2018)0284], se aumentará en el peso adicional requerido para la tecnología de combustible alternativo, hasta un máximo de una tonelada.*

*2.2.6 El peso máximo autorizado de las combinaciones de vehículos de emisión cero se aumentará en el peso adicional requerido para la tecnología de emisión cero, que dependerá del recorrido de emisión cero del vehículo, hasta un máximo de dos toneladas. La Comisión adoptará, a más tardar el 1 de julio de 2019, una fórmula para calcular el peso requerido.».*

---

*<sup>1bis</sup> Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59).*

## **Enmienda 67**

### **Propuesta de Reglamento Anexo I – apartado 2 – punto 2.3**

*Texto de la Comisión*

*2.3. Cálculo del factor de baja emisión y emisión cero, según lo establecido en el artículo 5*

*Para cada fabricante y año natural, el factor de baja emisión y emisión cero (ZLEV) determinado en el artículo 5, se calculará como sigue:*

*$ZLEV = V / (V_{conv} + V_{zlev})$  con un mínimo de 0,97*

*Enmienda*

*suprimido*

**Donde:**

*V es el número de vehículos pesados nuevos del fabricante, excluidos todos los vehículos profesionales de conformidad con el artículo 4, letra a).*

*Vconv es el número de vehículos pesados nuevos del fabricante, excluidos todos los vehículos profesionales de conformidad con el artículo 4, letra a) y los vehículos pesados de baja emisión y emisión cero;*

*Vzlev es la suma de Vin y Vout,*

**Donde,**

*nulo*

*es la suma correspondiente a todos los vehículos pesados nuevos de baja emisión y emisión cero con las características establecidas en el artículo 2, apartado 1, letras a) a d);*

*nulo*

*CO<sub>2</sub>, son las emisiones de CO<sub>2</sub> específicas en g/km de un vehículo v pesado de baja emisión y emisión cero, determinadas de conformidad con el punto 2.1.*

*Vout es el número total de vehículos pesados de emisión cero de las categorías mencionadas en el segundo párrafo del artículo 2, apartado 1, multiplicado por 2, y con un máximo del 1,5 % de Vconv.*

## **Enmienda 68**

### **Propuesta de Reglamento**

#### **Anexo I – apartado 2 – punto 2.7 - fórmula**

*Texto de la Comisión*

$$CO_2 = ZLEV \times \sum_{sg} share_{,sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2sg}$$

Donde:

$\sum_{sg}$  es la suma correspondiente a todos los subgrupos;

*ZLEV* corresponde a lo establecido en el punto 2.3;

$share_{,sg}$  corresponde a lo establecido en

*Enmienda*

$$CO_2 = \sum_{sg} share_{,sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2sg}$$

donde:

$\sum_{sg}$  es la suma correspondiente a todos los subgrupos;

$share_{,sg}$  corresponde a lo establecido en

el punto 2.4;

MPW<sub>sg</sub> corresponde a lo establecido en el punto 2.6;

avgCO<sub>2sg</sub> corresponde a lo establecido en el punto 2.2.

el punto 2.4;

MPW<sub>sg</sub> corresponde a lo establecido en el punto 2.6;

avgCO<sub>2sg</sub> corresponde a lo establecido en el punto 2.2.

## Enmienda 69

### Propuesta de Reglamento

#### Anexo I – punto 4 – apartado 1 – fórmula – línea 1

*Texto de la Comisión*

$$T = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO_{2sg}$$

*Enmienda*

$$T = \mathbf{ZLEV\_benchmark\_factor} * \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO_{2sg}$$

## Enmienda 70

### Propuesta de Reglamento

#### Anexo I – punto 4 – apartado 1 – fórmula – línea 4

*Texto de la Comisión*

es el objetivo de reducción de CO<sub>2</sub> (en %) especificado en el artículo 1, letras a) y b), para el año natural específico;

*Enmienda*

es el objetivo de reducción de CO<sub>2</sub> (en %) especificado en el artículo 1, **párrafo primero**, letras a) y b), para el año natural específico;

## Enmienda 71

### Propuesta de Reglamento

#### Anexo I – punto 4 – apartado 1 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**Para el periodo de 2025 a 2029, el factor ZLEV\_benchmark\_factor es (1+y-x), salvo que esta suma sea superior a 1,03 o inferior a 0,97, en cuyo caso el factor ZLEV\_benchmark\_factor se fijará en 1,03 o 0,97, según el caso.**

**Donde:**

**x es 5 %;**

**y es la proporción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en el parque del fabricante de vehículos pesados que se matriculan por primera vez calculado como la suma del número total de**

*vehículos de la categoría N que no entren en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 510/2011 y no cumplan las características establecidas en las letras a) a d) del artículo 2, apartado 1, y del número total de vehículos de emisión cero y de baja emisión que cumplan las características establecidas en las letras a) a d) del artículo 2, apartado 1, cuando cada uno de ellos se contabilice como ZLEV\_specific de conformidad con la fórmula que figura a continuación, dividido por el número total de turismos matriculados en el año natural correspondiente;*

*ZLEV\_specific = 1 - (CO<sub>2v</sub> / (0,5 \* rCO<sub>2sg</sub>)),  
donde:*

*CO<sub>2v</sub>, son las emisiones de CO<sub>2</sub> específicas en g/km de un vehículo v pesado de baja emisión y emisión cero, determinadas de conformidad con el punto 2.1;*

*rCO<sub>2sg</sub> corresponde a lo establecido en el punto 3.*

## **Enmienda 72**

### **Propuesta de Reglamento Anexo I – punto 4 – apartado 1 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*Para 2030, el factor ZLEV\_benchmark\_factor es (1+y-x), salvo que esta suma sea superior a 1,05, en cuyo caso el factor ZLEV\_benchmark\_factor se fijará en 1,05;*

*si esta suma está entre 1,05 y 0,98, el factor ZLEV\_benchmark\_factor se fijará en 1,0;*

*si esta suma es inferior a 0,95, el factor ZLEV\_benchmark\_factor se fijará en 0,95.*

*Donde:*

*x es 20 %, sujeto a la revisión conforme al artículo 13;*

*y es la proporción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en el parque del fabricante de vehículos pesados que se matriculan por primera vez calculado como la suma del número total de vehículos de la categoría N que no entren en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 510/2011 y no cumplan las características establecidas en las letras a) a d) del artículo 2, apartado 1, y del número total de vehículos de emisión cero y de baja emisión que cumplan las características establecidas en las letras a) a d) del artículo 2, apartado 1, cuando cada uno de ellos se contabilice como ZLEV\_specific de conformidad con la fórmula que figura a continuación, dividido por el número total de turismos matriculados en el año natural correspondiente*

*$ZLEV\_specific = 1 - (CO2_v / (0,5 * rCO2_{sg}))$ ,  
donde:*

*CO<sub>2v</sub>, son las emisiones de CO<sub>2</sub> específicas en g/km de un vehículo v pesado de baja emisión y emisión cero, determinadas de conformidad con el punto 2.1;*

*rCO<sub>2sg</sub> corresponde a lo establecido en el punto 3.*