Parlamento Europeo
2024-2029

Comisión de Medio Ambiente, Clima y Seguridad Alimentaria
Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor
Comisión de Transportes y Turismo

2025/0422(COD)

26.6.2026

ENMIENDAS
1 - 170

Procedimiento simplificado sin proyecto de informe (art. 52)
Michael Bloss, Andreas Schwab, Merja Kyllönen
Modificación de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006, (UE) 2018/858, (UE) 2019/2144 y (UE) 2024/1257 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la simplificación de los requisitos técnicos y los procedimientos de ensayo de los vehículos de motor y derogación de la Directiva 70/157/CEE del Consejo y el Reglamento (UE) n.º 540/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo

Propuesta de Reglamento
(COM(2025)0993 – C10-0354/2025 – 2025/0422(COD))

Enmienda 1
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propuesta de Reglamento
Considerando 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(1) ***El informe Draghi de 2024 sobre*** la ***competitividad*** europea[3] ***puso de relieve que el número y la complejidad de las normas pueden reducir el margen de maniobra de las empresas de la Unión e impedir que sigan siendo competitivas***. ***Un análisis detallado*** de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006[4], (UE) 2018/858[5], (UE) 2019/2144[6] y (UE) 2024/1257[7] del Parlamento Europeo y del Consejo ***también señaló una*** carga administrativa y costes excesivos asociados a los requisitos establecidos en dichos Reglamentos. ***Sobre la base de estas conclusiones, procede*** simplificar determinadas obligaciones de los fabricantes y las autoridades competentes establecidas en la legislación relacionada con el automóvil y reducir las cargas y los costes innecesarios para las empresas y las autoridades, sin menoscabar la protección del medio ambiente y el nivel de seguridad de los vehículos.	(1) ***En sus orientaciones políticas para el mandato de*** la ***Comisión*** Europea ***2024–2029, la presidenta Von der Leyen esbozó una nueva visión para la prosperidad sostenible y la competitividad de Europa, que incluía un pacto por una industria limpia dirigido a apoyar y crear las condiciones adecuadas para que las empresas puedan alcanzar nuestros objetivos comunes***. ***Sobre la base de los intercambios llevados a cabo en el marco del diálogo estratégico sobre el futuro de la industria automovilística y de una encuesta enviada por la Comisión a más de ciento treinta partes interesadas, la Comisión determinó nueve modificaciones*** de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006[4], (UE) 2018/858[5], (UE) 2019/2144[6] y (UE) 2024/1257[7] del Parlamento Europeo y del Consejo ***que pueden reducir la*** carga administrativa y costes excesivos asociados a los requisitos establecidos en dichos Reglamentos. ***Estas modificaciones tienen por objeto*** simplificar determinadas obligaciones de los fabricantes y las autoridades competentes establecidas en la legislación relacionada con el automóvil y reducir las cargas y los costes innecesarios para las empresas y las autoridades, sin menoscabar la protección del medio ambiente y el nivel de seguridad de los vehículos***, ni tampoco la seguridad de los usuarios de la vía pública, incluidos aquellos vulnerables, como los peatones y ciclistas***.

3 ***https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=es.***

[4] Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1). http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 y (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE)

[4] Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1). http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 y (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE)

n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012 y (UE) 2015/166 de la Comisión (DO L 325 de 16.12.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Reglamento (UE) 2024/1257 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2024, 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), por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, el Reglamento (UE) n.º 582/2011 de la Comisión, el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, el Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión y el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión (DO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012 y (UE) 2015/166 de la Comisión (DO L 325 de 16.12.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Reglamento (UE) 2024/1257 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2024, 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), por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, el Reglamento (UE) n.º 582/2011 de la Comisión, el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, el Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión y el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión (DO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. en

Enmienda 2
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propuesta de Reglamento
Considerando 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(1) El informe Draghi de 2024 sobre la competitividad europea[3] puso de relieve que el número y la complejidad de las normas pueden reducir el margen de maniobra de las empresas de la Unión e impedir que sigan siendo competitivas. Un	(1) El informe Draghi de 2024 sobre la competitividad europea[3] puso de relieve que el número y la complejidad de las normas pueden reducir el margen de maniobra de las empresas de la Unión e impedir que sigan siendo competitivas. Un

análisis detallado de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006[4], (UE) 2018/858[5], (UE) 2019/2144[6] y (UE) 2024/1257[7] del Parlamento Europeo y del Consejo también señaló ***una carga administrativa y*** costes excesivos asociados a los requisitos establecidos en dichos Reglamentos. Sobre la base de estas conclusiones, procede ***simplificar*** determinadas obligaciones de los fabricantes y las autoridades competentes establecidas en la legislación relacionada con el automóvil ***y reducir las cargas y los costes innecesarios para las empresas y las autoridades***, sin menoscabar la protección del medio ambiente y el nivel de seguridad de los vehículos.

análisis detallado de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006[4], (UE) 2018/858[5], (UE) 2019/2144[6] y (UE) 2024/1257[7] del Parlamento Europeo y del Consejo también señaló ***la necesidad de reevaluar los procesos administrativos a fin de reducir los*** costes excesivos asociados a los requisitos establecidos en dichos Reglamentos. Sobre la base de estas conclusiones, procede ***racionalizar*** determinadas obligaciones de los fabricantes y las autoridades competentes establecidas en la legislación relacionada con el automóvil, sin menoscabar la protección del medio ambiente y el nivel de seguridad de los vehículos ***y de sus ocupantes, también para los usuarios vulnerables de la vía pública, y las condiciones de trabajo seguras para los conductores***.

---

3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=es.

4 Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1). http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

5 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

3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=es.

4 Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1). http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

5 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 y (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012 y (UE) 2015/166 de la Comisión (DO L 325 de 16.12.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Reglamento (UE) 2024/1257 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2024, 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), por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, el Reglamento (UE) n.º 582/2011 de la Comisión, el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, el Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión y el

14.6.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 y (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012 y (UE) 2015/166 de la Comisión (DO L 325 de 16.12.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Reglamento (UE) 2024/1257 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2024, 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), por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, el Reglamento (UE) n.º 582/2011 de la Comisión, el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, el Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión y el

Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión (DO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión (DO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. en

Enmienda 3
Philippe Olivier

Propuesta de Reglamento
Considerando 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(1) El informe Draghi de 2024 sobre la competitividad europea[3] puso de relieve que el número y la complejidad de las normas pueden reducir el margen de maniobra de las empresas de la Unión e impedir que sigan siendo competitivas. Un análisis detallado de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006[4], (UE) 2018/858[5], (UE) 2019/2144[6] y (UE) 2024/1257[7] del Parlamento Europeo y del Consejo también señaló una carga administrativa y costes excesivos asociados a los requisitos establecidos en dichos Reglamentos. Sobre la base de estas conclusiones, procede simplificar determinadas obligaciones de los fabricantes y las autoridades competentes establecidas en la legislación relacionada con el automóvil y reducir las cargas y los costes innecesarios para las empresas y las autoridades, sin menoscabar la protección del medio ambiente y el nivel de seguridad de los vehículos.	(1) El informe Draghi de 2024 sobre la competitividad europea[3] puso de relieve que el número y la complejidad de las normas pueden reducir el margen de maniobra de las empresas de la Unión e impedir que sigan siendo competitivas. Un análisis detallado de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006[4], (UE) 2018/858[5], (UE) 2019/2144[6] y (UE) 2024/1257[7] del Parlamento Europeo y del Consejo también señaló una carga administrativa y costes excesivos asociados a los requisitos establecidos en dichos Reglamentos. Sobre la base de estas conclusiones, ***y con el fin de salvaguardar la competitividad de los fabricantes de vehículos europeos,*** procede simplificar***, e incluso eliminar,*** determinadas obligaciones de los fabricantes y las autoridades competentes establecidas en la legislación relacionada con el automóvil y reducir las cargas y los costes innecesarios para las empresas y las autoridades, sin menoscabar la protección del medio ambiente y el nivel de seguridad de los vehículos.
[3] https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=es.	[3] https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=es.
[4] Reglamento (CE) n.º 561/2006 del	[4] Reglamento (CE) n.º 561/2006 del

Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1). http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 y (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE)

Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1). http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 y (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE)

n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012 y (UE) 2015/166 de la Comisión (DO L 325 de 16.12.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Reglamento (UE) 2024/1257 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2024, 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), por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, el Reglamento (UE) n.º 582/2011 de la Comisión, el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, el Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión y el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión (DO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012 y (UE) 2015/166 de la Comisión (DO L 325 de 16.12.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Reglamento (UE) 2024/1257 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2024, 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), por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, el Reglamento (UE) n.º 582/2011 de la Comisión, el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, el Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión y el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión (DO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. fr

Justificación

Le seuil assoupli des 10% de véhicules thermiques neufs autorisés à horizon 2035 (dans le cadre de la clause de revoyure du Pacte Vert européen) n'est pas assez ambitieux compte tenu de l'ampleur des enjeux financiers et conjoncturels auxquels la filière automobile doit faire face : par conséquent, pour préserver à terme la compétitivité des constructeurs européens, il conviendrait de suspendre, ou même de supprimer, les objectifs irréalisables du "Pacte Vert" européen, ainsi que les objectifs annoncés dans le projet de règlement 2019/631 qui prévoit notamment de nouvelles règles contraignantes pour les constructeurs européens en matière d'approvisionnement en acier bas carbone.

Enmienda 4
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propuesta de Reglamento
Considerando 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(1 bis) Si bien determinados requisitos pueden simplificarse para evitar cargas y costes innecesarios para las empresas y las autoridades, cabe recordar que, al adoptar requisitos de seguridad sólidos y con visión de futuro, la Unión se posiciona como organismo normativo, lo que supone efectos positivos en el sector del automóvil y su competitividad al reforzar la reputación de sus marcas en términos de seguridad e influir considerablemente en el debate internacional sobre normalización, en particular en la CEPE. Esto también debe tenerse en cuenta a la hora de debatir nuevas simplificaciones y excepciones a los requisitos existentes.

Or. en

Enmienda 5
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propuesta de Reglamento
Considerando 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(2) En el Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil[8] se pedía un paquete de simplificación reglamentaria para la industria automovilística***, mejorando*** la coherencia y la cohesión entre los distintos requisitos reglamentarios.	(2) En el Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil[8] se ***reconoció que el marco regulador vigente aporta previsibilidad y ayuda a alcanzar nuestros objetivos comunes de política pública, al tiempo que se*** pedía un paquete de simplificación reglamentaria para la industria automovilística ***a fin de mejorar*** la coherencia y la cohesión entre los distintos requisitos reglamentarios.
[8] Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, Plan de Acción Industrial	[8] Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, Plan de Acción Industrial

para el Sector Europeo del Automóvil [COM(2025) 95 final].	para el Sector Europeo del Automóvil [COM(2025) 95 final].

Or. en

Enmienda 6
Maria Grapini

Propuesta de Reglamento
Considerando 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(2) En el Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil[8] se pedía un paquete de simplificación reglamentaria para la industria automovilística, mejorando la coherencia y la cohesión entre los distintos requisitos reglamentarios.	(2) En el Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil[8] se pedía un paquete de simplificación reglamentaria para la industria automovilística, mejorando la coherencia y la cohesión entre los distintos requisitos reglamentarios ***y reduciendo la carga administrativa***.
[8] Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil [COM(2025) 95 final].	[8] Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil [COM(2025) 95 final].

Or. ro

Enmienda 7
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab, Jens Gieseke

Propuesta de Reglamento
Considerando 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(2 bis) El rápido ritmo de desarrollo tecnológico de los sistemas de conducción automatizada y la necesidad de contar con un marco regulador armonizado requieren que el marco de tipo actual se

actualice y racionalice. Para permitir inversiones a gran escala, deben aumentarse, en determinadas condiciones, los umbrales de las series cortas que limitan los volúmenes de producción de vehículos equipados con sistemas de conducción automatizada, y los procedimientos de homologación de tipo deben ser más adaptables y graduales para adaptarse a los avances tecnológicos. Los vehículos totalmente automatizados generan los datos operativos pertinentes para la seguridad necesarios para la homologación de tipo plena únicamente mediante el despliegue en condiciones reales. Procede, por tanto, crear, dentro del marco existente para las series cortas, una homologación de tipo intermedia específica reconocida en toda la Unión que permita el ensayo y la implantación comercial previa de vehículos automatizados sujetos a un ámbito de diseño operativo definido, un seguimiento obligatorio en uso y un período de validez limitado. Además, con el fin de reducir las barreras de entrada para los innovadores centrados en programas informáticos y fomentar un ecosistema europeo competitivo para la tecnología de conducción automatizada, el actual procedimiento de homologación de tipo multifásico debe adaptarse para permitir que un vehículo de base pueda recibir una certificación independiente según sea apto para un sistema de conducción automatizada[1 bis], confirmando que sus elementos de hardware cumplen los requisitos mínimos definidos, de modo que una fase posterior de homologación pueda abarcar únicamente la integración del software del sistema de conducción automatizada.

[1 bis] Definición basada en el artículo 2, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1426 de la Comisión.

Or. en

Enmienda 8
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Jens Gieseke

Propuesta de Reglamento
Considerando 2 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(2 ter) La ausencia de normas armonizadas para el ensayo y el despliegue de sistemas de conducción automatizada en las vías públicas ha creado un entorno regulador fragmentado en todos los Estados miembros, aumentando los costes para los operadores e impidiendo su expansión. Por consiguiente, deben establecerse requisitos mínimos armonizados a escala de la Unión para garantizar que, cuando un vehículo automatizado o totalmente automatizado haya sido autorizado para su ensayo o despliegue por un Estado miembro, o en el caso de bancos de pruebas transfronterizos que sean esenciales para generar datos operativos para el despliegue a gran escala y la aceptación pública, dicha autorización se reconozca en todo el territorio de la Unión. Para garantizar la seguridad y la supervisión, dicho reconocimiento mutuo de las pruebas y el despliegue debe estar respaldado y coordinado por un mecanismo armonizado para la recogida y transmisión de datos operativos gestionado por la Comisión o por un organismo designado de la Unión. Además, una financiación pública bien orientada y coordinada puede actuar como catalizador de la inversión privada, reduciendo así el riesgo tecnológico, fomentando la confianza de los inversores y creando las condiciones en las que el capital privado puede desplegarse a una escala comercialmente significativa. La concentración de la financiación pública de la Unión y de los Estados miembros en un número limitado de iniciativas

transfronterizas, de gran potencial y a gran escala que integren tecnologías y sistemas de conducción autónoma, en particular a través de instrumentos como Horizonte Europa, el Mecanismo «Conectar Europa» y otros programas futuros en el marco financiero plurianual, es esencial para maximizar este efecto multiplicador.

Or. en

Enmienda 9
Philippe Olivier

Propuesta de Reglamento
Considerando 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(4) Si bien el presente Reglamento se adopta para el establecimiento y el funcionamiento del mercado interior, la simplificación y racionalización de los requisitos técnicos, los procedimientos de ensayo y las normas de homologación de tipo de los vehículos de motor también contribuyen al objetivo más amplio ***de la Unión de fomentar la integración gradual de los países candidatos en el mercado*** de la Unión. Mediante la promoción de la convergencia normativa, la armonización con los Reglamentos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) y la aplicación coherente del acervo de la Unión, el presente Reglamento contribuye a reducir los obstáculos técnicos al comercio, reforzar las cadenas de valor europeas integradas del sector del automóvil y mejorar la resiliencia y la competitividad del ecosistema automovilístico europeo, sin afectar a la autonomía ***del Derecho o*** la toma de decisiones de ***la Unión***.	(4) Si bien el presente Reglamento se adopta para el establecimiento y el funcionamiento del mercado interior, la simplificación y racionalización de los requisitos técnicos, los procedimientos de ensayo y las normas de homologación de tipo de los vehículos de motor también contribuyen al objetivo más amplio de la Unión. Mediante la promoción de la convergencia normativa, la armonización con los Reglamentos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) y la aplicación coherente del acervo de la Unión, el presente Reglamento contribuye a reducir los obstáculos técnicos al comercio, reforzar las cadenas de valor europeas integradas del sector del automóvil y mejorar la resiliencia y la competitividad del ecosistema automovilístico europeo, sin afectar a la autonomía ***y*** la toma de decisiones de ***los Estados miembros***.

Or. fr

Justificación

L'intégration progressive de pays candidats dans le marché représente un risque supplémentaire pour les constructeurs automobiles européens de voir leurs parts de marché diminuer : dans un contexte de marché particulièrement marqué par la concurrence internationale et extra-européenne, on voit s'implanter des usines asiatiques dans certains pays d'Europe de l'Est dans le simple but de contourner les mesures douanières européennes contre l'importation de véhicules chinois... Cette stratégie n'est pas sans concéquences pour les constructeurs européens et l'intégration, même progressive, de pays candidats pourrait permettre à ces pays de pouvoir coopérer avec les constructeurs asiatiques (en vue d'implantations d'usines ou de marchés de sous-traitance), facilitant ainsi la propagation des véhicules chinois sur le marché européen.

Enmienda 10
Jonas Sjöstedt

Propuesta de Reglamento
Considerando 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(4 bis) Mantener el calendario actual para la corrección del factor de utilidad de noviembre de 2026 y noviembre de 2027 es esencial para garantizar que la normativa sobre emisiones de CO_2, la tributación de los vehículos y la información al consumidor reflejen con exactitud el rendimiento en carretera de los vehículos híbridos enchufables. Sin embargo, incluso después de estas correcciones, los datos reales muestran que los vehículos híbridos enchufables consumen gasolina y emiten entre 1,7 y 2 veces más CO_2 de lo que sugieren las cifras oficiales. Por lo tanto, a partir de 2030, el factor de utilidad debe actualizarse para los vehículos híbridos enchufables nuevos con arreglo a los últimos datos de la monitorización a bordo del consumo de combustible (OBFCM). A partir de ese año, el factor de utilidad debe actualizarse anualmente aplicando valores específicos del fabricante basados en el rendimiento de cada fabricante derivado de los datos OBFCM.

Or. en

Enmienda 11
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propuesta de Reglamento
Considerando 5

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(5) Con vistas a mejorar las condiciones de trabajo de los conductores, la seguridad vial y la competencia leal, los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo[9] exigen la instalación de un tacógrafo en los vehículos de transporte de mercancías con un peso superior a 3,5 toneladas. Sin embargo, el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 165/2014 permite a los Estados miembros eximir de este requisito a los vehículos mencionados en el artículo 13, apartados 1 y 3, del Reglamento (CE) n.º 561/2006.	(5) Con vistas a mejorar las condiciones de trabajo de los conductores, ***reforzar*** la seguridad vial y ***mejorar*** la competencia leal, los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo[9] exigen la instalación de un tacógrafo en los vehículos de transporte de mercancías con un peso superior a 3,5 toneladas ***como instrumento coercitivo clave para los períodos de conducción y períodos de reposo***. Sin embargo, el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 165/2014 permite a los Estados miembros eximir de este requisito a los vehículos mencionados en el artículo 13, apartados 1 y 3, del Reglamento (CE) n.º 561/2006***, siempre que dichas exenciones no vayan en detrimento de los objetivos del artículo 1 del presente Reglamento, en concreto de armonizar las condiciones de competencia entre modos de transporte terrestre, en particular el transporte por carretera, de mejorar las condiciones de trabajo y la seguridad vial y de promover prácticas reforzadas en materia de seguimiento y aplicación por parte de los Estados miembros, así como mejores prácticas laborales en el sector del transporte por carretera***.
[9] Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos	[9] Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos

en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

Or. en

Enmienda 12
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propuesta de Reglamento
Considerando 6

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(6) Debido al peso de la batería, los vehículos comerciales ligeros eléctricos de batería pueden superar las 3,5 toneladas y, por tanto, están sujetos a los requisitos establecidos en los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014, aunque tengan la misma carga útil y el mismo caso de uso que los vehículos comerciales ligeros con un motor de combustión interna que quedan fuera del ámbito de aplicación de dichos Reglamentos. ***El cumplimiento de*** los ***requisitos establecidos en los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 representa un esfuerzo significativo para los operadores y conductores de vehículos y ralentiza el aumento del número de*** vehículos comerciales ***ligeros eléctricos de batería***.	(6) Debido al peso de la batería, los vehículos comerciales ligeros eléctricos de batería pueden superar las 3,5 toneladas y, por tanto, están sujetos a los requisitos establecidos en los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014, aunque tengan la misma carga útil y el mismo caso de uso que los vehículos comerciales ligeros con un motor de combustión interna que quedan fuera del ámbito de aplicación de dichos Reglamentos. ***Sin embargo,*** los vehículos comerciales ***de más de 3,5 toneladas siguen planteando un grave riesgo para la seguridad debido a su peso y al posible impacto en un accidente con otros usuarios de la carretera***. ***Exigir el uso de tacógrafos para estos vehículos puede contribuir a reducir estos riesgos, en particular evitando los accidentes relacionados con la fatiga y promoviendo unas condiciones de trabajo justas. Además, aunque algunas furgonetas eléctricas pesan actualmente más de 3,5 toneladas, existe un gran potencial para reducir el peso de las furgonetas***

eléctricas gracias a la evolución del diseño de las baterías y el uso de materiales ligeros. Por lo tanto, es necesario incentivar una transición más rápida hacia furgonetas eléctricas más ligeras que también ofrezcan más beneficios a los usuarios en términos de mejora de la eficiencia energética y, a su vez, menores costes de recarga, beneficios sociales más amplios en términos de menor impacto en las infraestructuras de carreteras y beneficios en materia de seguridad vial en términos de reducción de los efectos de los accidentes.

Or. en

Enmienda 13
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Propuesta de Reglamento
Considerando 6

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(6) ***Debido al peso de la batería, los vehículos comerciales ligeros eléctricos de batería pueden superar las 3,5 toneladas y, por tanto, están sujetos a los requisitos establecidos en los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014, aunque tengan la misma carga útil y el mismo caso de uso que los vehículos comerciales ligeros con un motor de combustión interna que quedan fuera del ámbito de aplicación de dichos Reglamentos.*** El ***cumplimiento de los requisitos establecidos en los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 representa un esfuerzo significativo para los operadores y conductores de vehículos y ralentiza el aumento del número de*** vehículos comerciales ligeros ***eléctricos de batería***.	(6) El ***umbral de 3,5 toneladas por encima del cual se aplican las normas sobre tacógrafos se estableció antes de la introducción generalizada de equipos obligatorios de seguridad y emisiones ahora instalados en los*** vehículos comerciales ligeros. ***Estos equipos pueden reducir la carga útil y dar lugar a furgonetas modernas de diferentes grupos motopropulsores que superen ese umbral, aunque realicen las mismas tareas de transporte nacional que los vehículos más ligeros. Además, la Unión ha reconocido 4,25 toneladas como límite adecuado para esta clase de vehículos en la Directiva (UE) 2025/2205, que permite a los titulares de permisos de categoría B conducir dichos vehículos. Procede, por tanto, armonizar los límites pertinentes del presente Reglamento, preservando al mismo tiempo la discrecionalidad de los Estados miembros para las operaciones de***

transporte nacionales.

Or. en

Enmienda 14
Volker Schnurrbusch

Propuesta de Reglamento
Considerando 6

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(6) Debido al peso de la ***batería,*** los vehículos comerciales ligeros ***eléctricos de batería pueden*** superar las 3,5 toneladas y, por tanto, están sujetos a los requisitos establecidos en los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014***, aunque tengan la misma carga útil y el mismo caso de uso que*** los vehículos comerciales ligeros ***con un motor de combustión interna que quedan fuera del ámbito de aplicación de dichos Reglamentos***. ***El cumplimiento de los requisitos establecidos en los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 representa un esfuerzo significativo para los operadores y conductores de vehículos y ralentiza el aumento del número de vehículos comerciales ligeros eléctricos de batería.***	(6) Debido al peso de la ***protección actual obligatoria en*** los vehículos comerciales ligeros***, estos tienden a*** superar las 3,5 toneladas y, por tanto, están sujetos a los requisitos establecidos en los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014***. Independientemente del tipo de conducción, el régimen de camiones pesados solo debe aplicarse a*** los vehículos comerciales ligeros ***a partir de 4,25 toneladas***.

Or. en

Enmienda 15
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Propuesta de Reglamento
Considerando 6

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(6) ***Debido al peso de la batería, los vehículos comerciales ligeros eléctricos de***	(6) ***El umbral de*** 3,5 toneladas ***por encima del cual se aplican las normas***

batería pueden superar las 3,5 toneladas ***y, por tanto, están sujetos a los requisitos establecidos en los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014, aunque tengan la misma carga útil y el mismo caso de uso que*** los vehículos comerciales ligeros ***con un motor de combustión interna que quedan fuera del ámbito de aplicación de dichos Reglamentos***. ***El cumplimiento de los requisitos establecidos en los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 representa un esfuerzo significativo para los operadores y conductores*** de vehículos ***y ralentiza el aumento del número de*** vehículos ***comerciales ligeros eléctricos de batería***.

sobre tacógrafos es anterior a los equipos obligatorios de seguridad y emisión que ahora se instalan en todos los vehículos comerciales ligeros***, lo que reduce significativamente la carga útil y empuja a las furgonetas modernas de todos los grupos motopropulsores por encima de dicho umbral, aunque realicen las mismas tareas nacionales que los vehículos más ligeros***. ***Además, la Unión ya ha reconocido 4,25 toneladas como límite adecuado para esta clase*** de vehículos ***en la Directiva (UE) 2025/2205, que permite a los titulares de permisos de categoría B conducir dichos*** vehículos. ***Es incoherente mantener un umbral de tacógrafo de 3,5 toneladas que la Unión ha abandonado efectivamente en otros lugares, y el presente Reglamento debe armonizar dichos límites.***

Or. en

Enmienda 16
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propuesta de Reglamento
Considerando 6

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(6) Debido al peso de la batería, los vehículos comerciales ligeros eléctricos de batería pueden superar las 3,5 toneladas y, por tanto, están sujetos a los requisitos establecidos en los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014, aunque tengan la misma carga útil y el mismo caso de uso que los vehículos comerciales ligeros con un motor de combustión interna que quedan fuera del ámbito de aplicación de dichos Reglamentos. El cumplimiento de los requisitos establecidos en los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 ***representa un esfuerzo***	(6) Debido al peso de la batería, los vehículos comerciales ligeros eléctricos de batería pueden superar las 3,5 toneladas y, por tanto, están sujetos a los requisitos establecidos en los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014, aunque tengan la misma carga útil y el mismo caso de uso que los vehículos comerciales ligeros con un motor de combustión interna que quedan fuera del ámbito de aplicación de dichos Reglamentos. El cumplimiento de los requisitos establecidos en los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 ***puede exigir requisitos***

significativo para los operadores y conductores de vehículos y ralentiza el aumento del número de vehículos comerciales ligeros eléctricos de batería.

adicionales y contribuir a ralentizar el aumento del número de vehículos comerciales ligeros eléctricos de batería.

Or. en

Enmienda 17
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propuesta de Reglamento
Considerando 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(7) A fin de reducir costes innecesarios para los fabricantes y los operadores de vehículos, muchos de los cuales son pequeñas y medianas empresas, debe suprimirse el requisito de instalación de tacógrafos para los vehículos comerciales ligeros eléctricos de batería con un peso inferior a 4,25 toneladas.	***suprimido***

Or. en

Enmienda 18
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propuesta de Reglamento
Considerando 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(7) A fin de reducir costes innecesarios para los fabricantes y los operadores de vehículos, muchos de los cuales son pequeñas y medianas empresas, debe suprimirse el requisito de instalación de tacógrafos para los vehículos comerciales ligeros eléctricos de batería con un peso inferior a 4,25	***suprimido***

toneladas.

Or. en

Enmienda 19
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Propuesta de Reglamento
Considerando 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(7) ***A fin de reducir costes innecesarios para los fabricantes y los operadores de vehículos, muchos de los cuales son pequeñas y medianas empresas, debe suprimirse el requisito de instalación de tacógrafos para*** los vehículos comerciales ligeros ***eléctricos de batería con un peso inferior a*** 4,25 toneladas.	(7) Los vehículos comerciales ligeros ***en la banda de 3,5 a*** 4,25 toneladas ***son explotados principalmente por pequeñas y medianas empresas y comerciantes que transportan herramientas y materiales en el transporte nacional. Las obligaciones del tacógrafo imponen costes administrativos y de equipo recurrentes que son desproporcionados para tales operaciones. Procede, por tanto, eximir a todos los vehículos utilizados para el transporte de mercancías en esta banda de masa, cuando el transporte no se efectúe por cuenta ajena, sino por cuenta propia de la empresa o del conductor, y cuando la conducción no constituya la actividad principal de la persona que conduce el vehículo, independientemente del tipo de propulsión, de modo que la exención siga la función y la masa del vehículo en lugar de su grupo motopropulsor y no perjudique arbitrariamente a los vehículos convencionales o híbridos que realizan tareas idénticas.***

Or. en

Enmienda 20
Rachel Blom, Elisabeth Dieringer, Roman Haider, Vilis Krištopans

Propuesta de Reglamento
Considerando 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(7) A fin de reducir costes innecesarios para los fabricantes y los operadores de vehículos, muchos de los cuales son pequeñas y medianas empresas, ***debe suprimirse*** el requisito de instalación de tacógrafos para los vehículos comerciales ligeros ***eléctricos de batería*** con ***un peso inferior*** 4,25 toneladas.	(7) A fin de reducir costes innecesarios para los fabricantes y los operadores de vehículos, muchos de los cuales son pequeñas y medianas empresas, ***los Estados miembros deben poder suprimir*** el requisito de instalación de tacógrafos para los vehículos comerciales ligeros con ***una masa máxima autorizada superior a 3,5 toneladas pero no superior a*** 4,25 toneladas***, independientemente de su tipo de propulsión, cuando dichos vehículos se utilicen exclusivamente en el transporte nacional***.

Or. en

Justificación

Dicha exención debe reducir las cargas administrativas desproporcionadas para las pequeñas y medianas empresas y los comerciantes, sin afectar a las normas nacionales vigentes en materia de tráfico, competencias de ejecución y normas sobre el tiempo de trabajo.

Enmienda 21
Philippe Olivier

Propuesta de Reglamento
Considerando 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(7) A fin de reducir costes innecesarios para los fabricantes y los operadores de vehículos, muchos de los cuales son pequeñas y medianas empresas, debe suprimirse el requisito de instalación de tacógrafos para los vehículos comerciales ligeros eléctricos de batería con un peso inferior a 4,25 toneladas.	(7) A fin de reducir costes innecesarios para los fabricantes y los operadores de vehículos, muchos de los cuales son pequeñas y medianas empresas, debe suprimirse el requisito de instalación de tacógrafos para los vehículos comerciales ligeros eléctricos de batería con un peso inferior a 4,25 toneladas ***a escala nacional, aunque debe aplicarse cuando este tipo de vehículos se utilice para el transporte internacional de mercancías***.

Or. fr

Justificación

L'installation, à compter du 1er juillet 2026, d'un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers de plus de 2,5 tonnes affectés au transport de marchandises, est déjà prévue dans le cadre du "Paquet Mobilité". Ainsi, dans l'esprit du "Paquet Mobilité", l'installation d'un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers électriques à batterie d'un poids inférieur à 4,25 tonnes doit être appliquée dans le cadre du cabotage et des transports internationaux de marchandises : compte tenu de la concurrence des "VUL" (Véhicules Utilitaires Légers) utilisés par des transporteurs d'Europe de l'Est pour des missions de cabotage dans les pays d'Europe de l'Ouest tels que la France, l'installation d'un tachygraphe doit pouvoir permettre de lutter contre la concurrence déloyale et le dumping social liés au détachement de chauffeurs routiers issus de pays à bas couts. Ce dispositif permettrait également aux autorités d'améliorer les contrôles et de renforcer la sécurité routière, limitant ainsi les risques d'accidents liés à des temps de conduite excessifs.

Enmienda 22
Volker Schnurrbusch

Propuesta de Reglamento
Considerando 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(7) A fin de reducir costes innecesarios para los fabricantes y los operadores de vehículos, muchos de los cuales son pequeñas y medianas empresas, debe suprimirse el requisito de instalación de tacógrafos para ***los vehículos comerciales ligeros eléctricos de batería*** con un peso inferior a 4,25 toneladas.	(7) A fin de reducir costes innecesarios para los fabricantes y los operadores de vehículos, muchos de los cuales son pequeñas y medianas empresas, debe suprimirse el requisito de instalación de tacógrafos para ***cualquier vehículo comercial ligero*** con un peso inferior a 4,25 toneladas.

Or. en

Enmienda 23
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propuesta de Reglamento
Considerando 7 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(7 bis) Los tacógrafos inteligentes pueden contribuir a la eficiencia operativa de los operadores, no solo como instrumento clave para el cumplimiento de las normas de la Unión sobre períodos de conducción y períodos de descanso, sino también para proporcionar una fuente de datos segura y fiable que permita unas prácticas logísticas y de gestión de la flota más eficientes, incluida la mejora de la planificación, el seguimiento y la asignación de recursos.

Or. en

Enmienda 24
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propuesta de Reglamento
Considerando 7 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(7 ter) El papel de los tacógrafos como instrumento clave para el cumplimiento de las normas de la Unión sobre los períodos de conducción y períodos de descanso, apoyando así la aplicación uniforme, la competencia leal y la protección de los trabajadores del transporte por carretera en toda la Unión, depende de la interoperabilidad entre los tacógrafos y los equipos y sistemas utilizados por las autoridades encargadas del cumplimiento.

Or. en

Enmienda 25
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propuesta de Reglamento
Considerando 8

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(8) Dado que corresponde a los Estados miembros decidir si utilizan o no dicha excepción, esta solo debe aplicarse a los vehículos industriales ligeros eléctricos que se dediquen exclusivamente al transporte nacional.	***suprimido***

Or. en

Enmienda 26
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propuesta de Reglamento
Considerando 8

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(8) Dado que corresponde a los Estados miembros decidir si utilizan o no dicha excepción, esta solo debe aplicarse a los vehículos industriales ligeros eléctricos que se dediquen exclusivamente al transporte nacional.	***suprimido***

Or. en

Enmienda 27
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Propuesta de Reglamento
Considerando 8

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(8) Dado que corresponde a los Estados miembros decidir si utilizan o no dicha excepción, esta solo debe aplicarse a los	(8) Dado que corresponde a los Estados miembros decidir si utilizan o no dicha excepción, esta solo debe aplicarse a los

vehículos industriales ligeros ***eléctricos*** que se dediquen exclusivamente al transporte nacional.	vehículos industriales ligeros que se dediquen exclusivamente al transporte nacional. ***Esta exención se refiere únicamente a la obligación de registro y elimina una carga administrativa duplicada para los operadores, en particular las pequeñas y medianas empresas y los comerciantes. No afecta a los plazos de trabajo de la Directiva 2002/15/CE ni a los requisitos del tacógrafo aplicables al transporte internacional y al cabotaje con vehículos de más de 2,5 toneladas en virtud del Reglamento (UE) 2020/1054. La exención tampoco afecta a las normas nacionales de circulación vial ni a las competencias de ejecución.***

Or. en

Enmienda 28
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Propuesta de Reglamento
Considerando 8

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(8) Dado que corresponde a los Estados miembros decidir si utilizan o no dicha excepción, esta solo debe aplicarse a los vehículos ***industriales ligeros eléctricos*** que se dediquen exclusivamente al transporte nacional.	(8) Dado que corresponde a los Estados miembros decidir si utilizan o no dicha excepción, esta solo debe aplicarse a los vehículos que se dediquen exclusivamente al transporte nacional. ***Esta exención se refiere únicamente a la obligación de registro y no debilita en modo alguno la protección de los conductores. Los plazos de trabajo de la Directiva 2002/15/CE siguen aplicándose plenamente a todos los conductores afectados, y el transporte internacional y el cabotaje con vehículos de más de 2,5 toneladas siguen estando sujetos a los requisitos del tacógrafo del Reglamento (UE) 2020/1054. Así pues, la exención elimina una carga administrativa duplicada sin reducir las salvaguardias sociales o de seguridad vial***

existentes.

Or. en

Enmienda 29
Volker Schnurrbusch

Propuesta de Reglamento
Considerando 8

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(8) Dado que corresponde a los Estados miembros decidir si utilizan o no dicha excepción, esta solo debe aplicarse a los vehículos ***industriales ligeros eléctricos*** que se dediquen exclusivamente al transporte nacional.	(8) Dado que corresponde a los Estados miembros decidir si utilizan o no dicha excepción, esta solo debe aplicarse a los vehículos que se dediquen exclusivamente al transporte nacional. ***Esta exención se refiere únicamente a la obligación de registro y no debilita en modo alguno la protección de los conductores. Los plazos de trabajo de la Directiva 2002/15/CE siguen aplicándose plenamente a todos los conductores afectados, y el transporte internacional y el cabotaje con vehículos de más de 2,5 toneladas siguen estando sujetos a los requisitos del tacógrafo del Reglamento (UE) 2020/1054. Así pues, la exención elimina una carga administrativa duplicada sin reducir las salvaguardias sociales o de seguridad vial existentes.***

Or. en

Enmienda 30
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Considerando 8

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(8) ***Dado que corresponde a los***	(8) ***Para garantizar el funcionamiento***

Estados miembros decidir si utilizan o no dicha excepción***, esta solo*** debe aplicarse a los vehículos industriales ligeros ***eléctricos*** que se dediquen ***exclusivamente*** al transporte nacional.	***eficaz del mercado único y facilitar la circulación transfronteriza de vehículos de emisión cero de la categoría N2 con una masa máxima autorizada superior a 3,5 toneladas pero no superior a 4,25 toneladas, la aplicación de la*** excepción debe aplicarse a los vehículos industriales ligeros ***de emisión cero de la categoría N2*** que ***pesen entre 3,5 y 4,25 toneladas, independientemente de que*** se dediquen al transporte nacional ***o transfronterizo***.

Or. en

Justificación

La legislación actual de la Unión penaliza a los vehículos industriales ligeros eléctricos (3,5-4,25 toneladas) porque el peso de la batería los somete a requisitos de tacógrafo y limitador de velocidad de los que las furgonetas de combustibles fósiles equivalentes están eximidas. Esta disparidad obstaculiza la adopción de alternativas de cero emisiones entre las pymes, perjudica a la competitividad de los fabricantes y socava los objetivos climáticos de la Unión. Para resolver este problema y promover un transporte más limpio, el texto propone eximir a estos vehículos de emisión cero de la categoría N2 de las obligaciones relativas a estos dispositivos y eliminar las estrictas restricciones regionales al transporte.

Enmienda 31
Maria Grapini

Propuesta de Reglamento
Considerando 8

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(8) Dado que corresponde a los Estados miembros decidir si utilizan o no dicha excepción, esta ***solo*** debe aplicarse a los vehículos industriales ligeros eléctricos que se dediquen exclusivamente al transporte nacional.	(8) Dado que corresponde a los Estados miembros decidir si utilizan o no dicha excepción, esta debe aplicarse a los vehículos industriales ligeros eléctricos que se dediquen exclusivamente al transporte nacional ***y al transporte fuera del territorio nacional***.

Or. ro

Enmienda 32
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propuesta de Reglamento
Considerando 9

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(9) A fin reducir la carga que la instalación y el uso de un tacógrafo supone para los conductores no profesionales que conducen grandes autocaravanas con fines no comerciales y el efecto que ello puede tener en la demanda de dichos vehículos, las autoridades nacionales deben poder eximir dichos vehículos y usos de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y del uso del tacógrafo, siempre que no se ponga en peligro la consecución de los objetivos mencionados en el artículo 1 de dicho Reglamento.	***suprimido***

Or. en

Enmienda 33
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Propuesta de Reglamento
Considerando 9

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(9) A fin reducir la carga que la instalación y el uso de un tacógrafo ***supone*** para los conductores no profesionales que conducen grandes autocaravanas con fines no comerciales y el efecto que ello puede tener en la demanda de dichos vehículos, las autoridades nacionales deben poder eximir dichos vehículos y usos de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y del uso del tacógrafo, siempre que no se ponga en peligro la consecución de los objetivos mencionados en el artículo 1 de dicho Reglamento.	(9) A fin reducir la carga que ***las normas relativas a los períodos de conducción y períodos de reposo y a*** la instalación y el uso de un tacógrafo ***suponen*** para los conductores no profesionales que conducen grandes autocaravanas con fines no comerciales y el efecto que ello puede tener en la demanda de dichos vehículos, las autoridades nacionales deben poder eximir dichos vehículos y usos de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y del uso del tacógrafo, siempre que no se ponga en peligro la consecución de los

objetivos mencionados en el artículo 1 de dicho Reglamento.

Or. en

Enmienda 34
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propuesta de Reglamento
Considerando 9

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(9) A fin ***reducir la carga que*** la instalación y el uso de un tacógrafo ***supone*** para los conductores no profesionales que conducen grandes autocaravanas con fines no comerciales y el efecto que ello puede tener en la demanda de dichos vehículos, las autoridades nacionales deben poder eximir dichos vehículos y usos de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y del uso del tacógrafo, siempre que no se ponga en peligro la consecución de los objetivos mencionados en el artículo 1 de dicho Reglamento.	(9) A fin ***de proporcionar claridad jurídica sobre*** la instalación y el uso de un tacógrafo para los conductores no profesionales que conducen grandes autocaravanas con fines no comerciales y el efecto que ello puede tener en la demanda de dichos vehículos, las autoridades nacionales deben poder eximir dichos vehículos y usos de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y del uso del tacógrafo, siempre que no se ponga en peligro la consecución de los objetivos mencionados en el artículo 1 de dicho Reglamento.

Or. en

Enmienda 35
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propuesta de Reglamento
Considerando 10

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(10) El Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo permite la homologación de tipo de los vehículos	(10) El Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo permite la homologación de tipo de los vehículos

de motor en lo que respecta al nivel sonoro y los sistemas de aviso acústico de vehículos, ya sea mediante el Reglamento (UE) n.º 540/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo[10] o mediante los Reglamentos de las Naciones Unidas, como los Reglamentos n.º 138[11], n.º 51[12] y n.º 59[13] de la CEPE. Con este sistema paralelo se corre el riesgo de provocar la fragmentación del mercado. Además, el Reglamento (UE) n.º 540/2014 ha quedado obsoleto debido a la falta de actualizaciones en comparación con los tres Reglamentos de la CEPE mencionados anteriormente. A fin de garantizar un marco coherente y la plena armonización con los Reglamentos de las Naciones Unidas, debe derogarse el Reglamento (UE) n.º 540/2014 y modificarse el anexo II del Reglamento (UE) 2018/858 para permitir que únicamente se cumplan los Reglamentos de las Naciones Unidas aplicables.

[10] Reglamento (UE) n.º 540/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, sobre el nivel sonoro de los vehículos de motor y de los sistemas silenciadores de recambio, y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y se deroga la Directiva 70/157/CEE (DO L 158 de 27.5.2014, p. 131, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj).

[11] Reglamento n.º 138 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE). Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos silenciosos de transporte por carretera en lo relativo a su audibilidad reducida [2017/71] [DO L 9 de 13.1.2017, p. 33,

de motor en lo que respecta al nivel sonoro y los sistemas de aviso acústico de vehículos, ya sea mediante el Reglamento (UE) n.º 540/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo[10] o mediante los Reglamentos de las Naciones Unidas, como los Reglamentos n.º 138[11], n.º 51[12] y n.º 59[13] de la CEPE. Con este sistema paralelo se corre el riesgo de provocar la fragmentación del mercado. Además, el Reglamento (UE) n.º 540/2014 ha quedado obsoleto debido a la falta de actualizaciones en comparación con los tres Reglamentos de la CEPE mencionados anteriormente. A fin de garantizar un marco coherente y la plena armonización con los Reglamentos de las Naciones Unidas, debe derogarse el Reglamento (UE) n.º 540/2014 y modificarse el anexo II del Reglamento (UE) 2018/858 para permitir que únicamente se cumplan los Reglamentos de las Naciones Unidas aplicables. ***Esta armonización no debe dar lugar a una reducción del nivel de protección contra el ruido del tráfico ni impedir que la Unión adopte requisitos más estrictos cuando sea necesario para proteger la salud pública, los entornos urbanos y a los usuarios de la vía pública vulnerables.***

[10] Reglamento (UE) n.º 540/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, sobre el nivel sonoro de los vehículos de motor y de los sistemas silenciadores de recambio, y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y se deroga la Directiva 70/157/CEE (DO L 158 de 27.5.2014, p. 131, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj).

[11] Reglamento n.º 138 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE). Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos silenciosos de transporte por carretera en lo relativo a su audibilidad reducida [2017/71] [DO L 9 de 13.1.2017, p. 33,

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj].

[12] Reglamento n.º 51 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos de motor por lo que respecta a sus emisiones sonoras [2018/798] (DO L 138 de 4.6.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj).

[13] Reglamento n.º 59 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE). Prescripciones uniformes relativas a la homologación de sistemas silenciadores de recambio [2025/844] (DO L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj).

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj].

[12] Reglamento n.º 51 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos de motor por lo que respecta a sus emisiones sonoras [2018/798] (DO L 138 de 4.6.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj).

[13] Reglamento n.º 59 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE). Prescripciones uniformes relativas a la homologación de sistemas silenciadores de recambio [2025/844] (DO L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj).

Or. en

Enmienda 36
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Propuesta de Reglamento
Considerando 10 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(10 bis) La disponibilidad y asequibilidad de la infraestructura de recarga en todos los Estados miembros son determinantes clave para la adopción de vehículos eléctricos por parte de los ciudadanos y las empresas europeos, ya que influyen significativamente en las decisiones de compra de los consumidores. Por lo tanto, la inversión en una infraestructura de recarga amplia e interoperable es esencial para permitir un mayor despliegue de la movilidad sin emisiones, así como para mejorar el uso eléctrico de los vehículos híbridos enchufables, apoyando así su contribución prevista a la reducción de las emisiones de CO_2. Es necesaria una infraestructura de recarga adecuada en

toda la Unión para garantizar la comodidad de los consumidores, facilitar la movilidad transfronteriza y apoyar el correcto funcionamiento del mercado interior.

Or. en

Enmienda 37
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Considerando 10 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(10 bis) Los vehículos fabricados de conformidad con los requisitos reglamentarios aplicables en el momento de su producción no deben estar sujetos a restricciones posteriores a su matriculación, venta o puesta en servicio únicamente debido a la entrada en vigor de nuevos requisitos técnicos, lo cual no afecta a la aplicación de medidas de salvaguardia o acciones correctivas en los casos en que los vehículos presenten un riesgo grave para la seguridad o el medio ambiente, ni debe impedir la adopción de futuras medidas basadas en pruebas debidamente justificadas.

Or. en

Justificación

Para eliminar la fragmentación del mercado y la carga administrativa derivada de los procedimientos nacionales de excepción de fin de serie no armonizados, como los distintos mecanismos de fijación de cuotas o fechas límite, debe simplificarse el marco de registro. Los procedimientos actuales crean una burocracia innecesaria tanto para la industria como para las autoridades nacionales competentes. Por lo tanto, si la fecha de producción de un vehículo es anterior a la aplicación de un nuevo requisito legal, su certificado de conformidad debe seguir siendo válido, eliminando así la necesidad de procedimientos gravosos de excepción de fin de serie.

Enmienda 38
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propuesta de Reglamento
Considerando 11

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(11) Dado que la tecnología de los vehículos eléctricos de batería está evolucionando a un ritmo rápido y que la penetración de los vehículos eléctricos en el mercado está aumentando, la interoperabilidad entre los vehículos, la infraestructura de recarga y la red eléctrica es cada vez más crucial. Un enfoque armonizado de la interoperabilidad a escala de la Unión es esencial para evitar la fragmentación de determinados requisitos técnicos que se están desarrollando fuera del marco de homologación de tipo de los vehículos, en particular en lo que se refiere a la aplicación de los códigos de red revisados [un código de red en materia de conexión de la demanda establecido por el Reglamento (UE) 2016/1388 de la Comisión[14] y un código de red sobre requisitos de conexión de generadores a la red establecido por el Reglamento (UE) 2016/631 de la Comisión[15]]**.** Por lo tanto, para garantizar las capacidades armonizadas de los vehículos eléctricos de batería y permitir servicios interoperables del vehículo a la red, los vehículos tendrán que cumplir determinados requisitos técnicos. Por consiguiente, para garantizar la interoperabilidad entre los vehículos, la infraestructura de recarga y la red eléctrica, ***debe facultarse a la Comisión en*** el Reglamento (UE) 2018/858 para que establezca requisitos técnicos en lo que respecta a la interfaz de comunicación y hardware de los vehículos eléctricos puros (VEP) y los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la	(11) Dado que la tecnología de los vehículos eléctricos de batería está evolucionando a un ritmo rápido y que la penetración de los vehículos eléctricos en el mercado está aumentando, la interoperabilidad entre los vehículos, la infraestructura de recarga y la red eléctrica es cada vez más crucial ***y constituye un primer paso necesario para alentar el desarrollo y la instalación de puntos de recarga bidireccionales***. ***Al mismo tiempo, las baterías de los vehículos eléctricos ofrecen un gran potencial para almacenar temporalmente electricidad procedente de energías renovables y devolverla a la red a través de la recarga bidireccional cuando no la necesitan las empresas y los hogares.*** Un enfoque armonizado de la interoperabilidad a escala de la Unión es esencial para evitar la fragmentación de determinados requisitos técnicos que se están desarrollando fuera del marco de homologación de tipo de los vehículos, en particular en lo que se refiere a la aplicación de los códigos de red revisados [un código de red en materia de conexión de la demanda establecido por el Reglamento (UE) 2016/1388 de la Comisión[14] y un código de red sobre requisitos de conexión de generadores a la red establecido por el Reglamento (UE) 2016/631 de la Comisión[15]]***, o el marco revisado de los instrumentos de medida (Directiva (UE) 2026/706[15 bis]). A efectos de la recarga bidireccional, la Directiva (UE) 2018/2001[15 ter] (Directiva sobre fuentes de energía renovables) y el***

infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos.

artículo 14 del Reglamento (UE) 2023/1542[15 quater] (Reglamento relativo a las pilas y baterías) exigen a los vehículos que registren los datos que los fabricantes deben facilitar. Por lo tanto, para garantizar las capacidades armonizadas de los vehículos eléctricos de batería y permitir servicios interoperables del vehículo a la red, los vehículos tendrán que cumplir determinados requisitos técnicos. Por consiguiente, para garantizar la interoperabilidad entre los vehículos, la infraestructura de recarga y la red eléctrica, el Reglamento (UE) 2018/858 ***debe facultar a la Comisión*** para que establezca requisitos técnicos en lo que respecta a la interfaz de comunicación y hardware de los vehículos eléctricos puros (VEP) y los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos***, garantizando al mismo tiempo la coherencia con los requisitos de la versión más reciente de la Directiva sobre fuentes de energía renovables, el Reglamento relativo a las pilas y baterías y el Reglamento de datos[15 quinquies]***.

---

[14] Reglamento (UE) 2016/1388 de la Comisión, de 17 de agosto de 2016, por el que se establece un código de red en materia de conexión de la demanda (DO L 223 de 18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Reglamento (UE) 2016/631 de la Comisión, de 14 de abril de 2016, que establece un código de red sobre requisitos de conexión de generadores a la red (DO L 112 de 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[14] Reglamento (UE) 2016/1388 de la Comisión, de 17 de agosto de 2016, por el que se establece un código de red en materia de conexión de la demanda (DO L 223 de 18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Reglamento (UE) 2016/631 de la Comisión, de 14 de abril de 2016, que establece un código de red sobre requisitos de conexión de generadores a la red (DO L 112 de 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[15 bis] Directiva (UE) 2026/706 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2026, por la que se modifica la Directiva 2014/32/UE en lo que respecta a los sistemas de medida para equipos de alimentación de vehículos eléctricos y surtidores de gas comprimido

y los contadores de electricidad, de gas y de energía térmica (DO L, 2026/706, 20.3.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2026/706/oj).

15 ter ***Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/2024-07-16).***

15 quater ***Reglamento (UE) 2023/1542 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2023, relativo a las pilas y baterías y sus residuos y por el que se modifican la Directiva 2008/98/CE y el Reglamento (UE) 2019/1020 y se deroga la Directiva 2006/66/CE (DO L 191 de 28.7.2023, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/2025-07-31).***

15 quinquies ***Reglamento (UE) 2023/2854 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 2023, sobre normas armonizadas para un acceso justo a los datos y su utilización, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2017/2394 y la Directiva (UE) 2020/1828 (Reglamento de Datos) (DO L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).***

Or. en

Enmienda 39
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Propuesta de Reglamento
Considerando 11

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(11) Dado que la ***tecnología de los vehículos eléctricos de batería está evolucionando a un ritmo rápido y que la*** penetración de los vehículos eléctricos en el mercado está aumentando, la interoperabilidad entre los vehículos, la infraestructura de recarga y la red eléctrica es cada vez más crucial. Un enfoque armonizado de la interoperabilidad a escala de la Unión es esencial para evitar la fragmentación de determinados requisitos técnicos que se están desarrollando fuera del marco de homologación de tipo de los vehículos, en particular en lo que se refiere a la aplicación de los códigos de red revisados [un código de red en materia de conexión de la demanda establecido por el Reglamento (UE) 2016/1388 de la Comisión[14] y un código de red sobre requisitos de conexión de generadores a la red establecido por el Reglamento (UE) 2016/631 de la Comisión[15]]. Por lo tanto, para garantizar las capacidades armonizadas de los vehículos eléctricos de batería y permitir ***servicios interoperables del vehículo a la red***, los vehículos tendrán que cumplir determinados requisitos técnicos. Por consiguiente, para garantizar la interoperabilidad entre los vehículos, la infraestructura de recarga y la red eléctrica, debe facultarse a la Comisión en el Reglamento (UE) 2018/858 para que establezca requisitos técnicos en lo que respecta a la interfaz de comunicación y hardware de los vehículos eléctricos puros (VEP) y los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos.	(11) Dado que la penetración de los vehículos eléctricos en el mercado está aumentando, la interoperabilidad entre los vehículos, la infraestructura de recarga y la red eléctrica es cada vez más crucial. Un enfoque armonizado de la interoperabilidad a escala de la Unión es esencial para evitar la fragmentación de determinados requisitos técnicos que se están desarrollando fuera del marco de homologación de tipo de los vehículos, en particular en lo que se refiere a la aplicación de los códigos de red revisados [un código de red en materia de conexión de la demanda establecido por el Reglamento (UE) 2016/1388 de la Comisión[14] y un código de red sobre requisitos de conexión de generadores a la red establecido por el Reglamento (UE) 2016/631 de la Comisión[15]]. Por lo tanto, para garantizar las capacidades armonizadas de los vehículos eléctricos de batería y permitir ***la recarga inteligente interoperable***, los vehículos tendrán que cumplir determinados requisitos técnicos. Por consiguiente, para garantizar la interoperabilidad entre los vehículos, la infraestructura de recarga y la red eléctrica, debe facultarse a la Comisión en el Reglamento (UE) 2018/858 para que establezca requisitos técnicos en lo que respecta a la interfaz de comunicación y hardware de los vehículos eléctricos puros (VEP) y los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos. ***Dicha facultad debe limitarse a la conexión física y al protocolo de comunicación para la recarga inteligente unidireccional —qué enchufe, qué cable y qué formato de comunicación— y debe basarse en las normas ya elegidas por la Unión en virtud del Reglamento (UE) 2023/1804, en particular el sistema de carga combinada y, en el caso de los vehículos pesados, el***

sistema de carga de megavatios. Toda participación en servicios de transferencia de energía del vehículo a la red o bidireccionales debe seguir siendo voluntaria y exigir el consentimiento explícito y revocable del propietario del vehículo; la habilitación no debe crear obligaciones indirectas para que los propietarios de vehículos compartan datos o participen en sistemas de equilibrio de la red.

---

[14] Reglamento (UE) 2016/1388 de la Comisión, de 17 de agosto de 2016, por el que se establece un código de red en materia de conexión de la demanda (DO L 223 de 18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Reglamento (UE) 2016/631 de la Comisión, de 14 de abril de 2016, que establece un código de red sobre requisitos de conexión de generadores a la red (DO L 112 de 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[14] Reglamento (UE) 2016/1388 de la Comisión, de 17 de agosto de 2016, por el que se establece un código de red en materia de conexión de la demanda (DO L 223 de 18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Reglamento (UE) 2016/631 de la Comisión, de 14 de abril de 2016, que establece un código de red sobre requisitos de conexión de generadores a la red (DO L 112 de 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Enmienda 40
Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Valérie Devaux

Propuesta de Reglamento
Considerando 11

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(11) Dado que la tecnología de los vehículos eléctricos de batería está evolucionando a un ritmo rápido y que la penetración de los vehículos eléctricos en el mercado está aumentando, la interoperabilidad entre los vehículos, la infraestructura de recarga y la red eléctrica es cada vez más crucial. Un enfoque armonizado de la interoperabilidad a escala de la Unión es esencial para evitar la	(11) Dado que la tecnología de los vehículos eléctricos de batería está evolucionando a un ritmo rápido y que la penetración de los vehículos eléctricos en el mercado está aumentando, la interoperabilidad entre los vehículos, la infraestructura de recarga y la red eléctrica es cada vez más crucial. Un enfoque armonizado de la interoperabilidad a escala de la Unión es esencial para evitar la

fragmentación de determinados requisitos técnicos que se están desarrollando fuera del marco de homologación de tipo de los vehículos, en particular en lo que se refiere a la aplicación de los códigos de red revisados [un código de red en materia de conexión de la demanda establecido por el Reglamento (UE) 2016/1388 de la Comisión[14] y un código de red sobre requisitos de conexión de generadores a la red establecido por el Reglamento (UE) 2016/631 de la Comisión[15]]. Por lo tanto, para garantizar las capacidades armonizadas de los vehículos eléctricos de batería y permitir servicios interoperables del vehículo a la red, los vehículos tendrán que cumplir determinados requisitos técnicos. ***Por consiguiente,*** para garantizar ***la*** interoperabilidad ***entre los vehículos***, ***la infraestructura de recarga y la red eléctrica, debe facultarse a*** la Comisión ***en el Reglamento (UE) 2018/858 para*** que establezca requisitos técnicos en lo que respecta a la interfaz de comunicación y hardware de los vehículos eléctricos puros (VEP) y los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos.

fragmentación de determinados requisitos técnicos que se están desarrollando fuera del marco de homologación de tipo de los vehículos, en particular en lo que se refiere a la aplicación de los códigos de red revisados [un código de red en materia de conexión de la demanda establecido por el Reglamento (UE) 2016/1388 de la Comisión[14] y un código de red sobre requisitos de conexión de generadores a la red establecido por el Reglamento (UE) 2016/631 de la Comisión[15]]. Por lo tanto, para garantizar las capacidades armonizadas de los vehículos eléctricos de batería y permitir servicios interoperables del vehículo a la red, los vehículos tendrán que cumplir determinados requisitos técnicos. Para garantizar ***dicha*** interoperabilidad, la Comisión ***debe adoptar un acto delegado*** que establezca requisitos técnicos en lo que respecta a la interfaz de comunicación y hardware de los vehículos eléctricos puros (VEP) y los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos. ***El acto delegado también debe especificar una designación lista para V2G que se incluirá en el certificado de conformidad de los vehículos, así como la metodología correspondiente para verificar el cumplimiento. El acto delegado debe adoptarse en un plazo establecido en el Reglamento (UE) 2018/858, a fin de garantizar un marco de la Unión oportuno y coherente.***

---

[14] Reglamento (UE) 2016/1388 de la Comisión, de 17 de agosto de 2016, por el que se establece un código de red en materia de conexión de la demanda (DO L 223 de 18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Reglamento (UE) 2016/631 de la Comisión, de 14 de abril de 2016, que establece un código de red sobre requisitos de conexión de generadores a la red (DO

[14] Reglamento (UE) 2016/1388 de la Comisión, de 17 de agosto de 2016, por el que se establece un código de red en materia de conexión de la demanda (DO L 223 de 18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Reglamento (UE) 2016/631 de la Comisión, de 14 de abril de 2016, que establece un código de red sobre requisitos de conexión de generadores a la red (DO

L 112 de 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

L 112 de 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Enmienda 41
Volker Schnurrbusch

Propuesta de Reglamento
Considerando 11

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(11) Dado que la tecnología de los vehículos eléctricos de batería está evolucionando a un ritmo rápido y que la penetración de los vehículos eléctricos en el mercado está aumentando, la interoperabilidad entre los vehículos, la infraestructura de recarga y la red eléctrica es cada vez más crucial. Un enfoque armonizado de la interoperabilidad a escala de la Unión es esencial para evitar la fragmentación de determinados requisitos técnicos que se están desarrollando fuera del marco de homologación de tipo de los vehículos, en particular en lo que se refiere a la aplicación de los códigos de red revisados [un código de red en materia de conexión de la demanda establecido por el Reglamento (UE) 2016/1388 de la Comisión[14] y un código de red sobre requisitos de conexión de generadores a la red establecido por el Reglamento (UE) 2016/631 de la Comisión[15]]. Por lo tanto, para garantizar las capacidades armonizadas de los vehículos eléctricos de batería y permitir servicios interoperables del vehículo a la red, los vehículos tendrán que cumplir determinados requisitos técnicos. Por consiguiente, para garantizar la interoperabilidad entre los vehículos, la infraestructura de recarga y la red eléctrica, debe facultarse a la Comisión en el Reglamento (UE) 2018/858 para que establezca requisitos técnicos en lo que respecta a la interfaz de comunicación y	(11) Dado que la tecnología de los vehículos eléctricos de batería está evolucionando a un ritmo rápido y que la penetración de los vehículos eléctricos en el mercado está aumentando, la interoperabilidad entre los vehículos, la infraestructura de recarga y la red eléctrica es cada vez más crucial. Un enfoque armonizado de la interoperabilidad a escala de la Unión es esencial para evitar la fragmentación de determinados requisitos técnicos que se están desarrollando fuera del marco de homologación de tipo de los vehículos, en particular en lo que se refiere a la aplicación de los códigos de red revisados [un código de red en materia de conexión de la demanda establecido por el Reglamento (UE) 2016/1388 de la Comisión[14] y un código de red sobre requisitos de conexión de generadores a la red establecido por el Reglamento (UE) 2016/631 de la Comisión[15]]. Por lo tanto, para garantizar las capacidades armonizadas de los vehículos eléctricos de batería y permitir servicios interoperables del vehículo a la red, los vehículos tendrán que cumplir determinados requisitos técnicos. Por consiguiente, para garantizar la interoperabilidad entre los vehículos, la infraestructura de recarga y la red eléctrica, debe facultarse a la Comisión en el Reglamento (UE) 2018/858 para que establezca requisitos técnicos en lo que respecta a la interfaz de comunicación y

hardware de los vehículos eléctricos puros (VEP) y los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos.	hardware de los vehículos eléctricos puros (VEP) y los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos. ***Dicha facultad debe limitarse a la conexión física y al protocolo de comunicación.***
[14] Reglamento (UE) 2016/1388 de la Comisión, de 17 de agosto de 2016, por el que se establece un código de red en materia de conexión de la demanda (DO L 223 de 18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).	[14] Reglamento (UE) 2016/1388 de la Comisión, de 17 de agosto de 2016, por el que se establece un código de red en materia de conexión de la demanda (DO L 223 de 18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).
[15] Reglamento (UE) 2016/631 de la Comisión, de 14 de abril de 2016, que establece un código de red sobre requisitos de conexión de generadores a la red (DO L 112 de 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).	[15] Reglamento (UE) 2016/631 de la Comisión, de 14 de abril de 2016, que establece un código de red sobre requisitos de conexión de generadores a la red (DO L 112 de 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Enmienda 42
Maria Grapini

Propuesta de Reglamento
Considerando 11

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(11) Dado que la tecnología de los vehículos eléctricos de batería está evolucionando a un ritmo rápido y que la penetración de los vehículos eléctricos en el mercado está aumentando, la interoperabilidad entre los vehículos, la infraestructura de recarga y la red eléctrica es cada vez más crucial. Un enfoque armonizado de la interoperabilidad a escala de la Unión es esencial para evitar la fragmentación de determinados requisitos técnicos que se están desarrollando fuera del marco de homologación de tipo de los vehículos, en particular en lo que se refiere	(11) Dado que la tecnología de los vehículos eléctricos de batería está evolucionando a un ritmo rápido y que la penetración de los vehículos eléctricos en el mercado está aumentando, la interoperabilidad entre los vehículos, la infraestructura de recarga y la red eléctrica es cada vez más crucial. Un enfoque armonizado de la interoperabilidad a escala de la Unión es esencial para evitar la fragmentación de determinados requisitos técnicos que se están desarrollando fuera del marco de homologación de tipo de los vehículos, en particular en lo que se refiere

a la aplicación de los códigos de red revisados [un código de red en materia de conexión de la demanda establecido por el Reglamento (UE) 2016/1388 de la Comisión[14] y un código de red sobre requisitos de conexión de generadores a la red establecido por el Reglamento (UE) 2016/631 de la Comisión[15]]. Por lo tanto, para garantizar las capacidades armonizadas de los vehículos eléctricos de batería y permitir servicios interoperables del vehículo a la red, los vehículos tendrán que cumplir determinados requisitos técnicos. Por consiguiente, para garantizar la interoperabilidad entre los vehículos, la infraestructura de recarga y la red eléctrica, debe facultarse a la Comisión en el Reglamento (UE) 2018/858 para que establezca requisitos técnicos en lo que respecta a la interfaz de comunicación y hardware de los vehículos eléctricos puros (VEP) y los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos.

[14] Reglamento (UE) 2016/1388 de la Comisión, de 17 de agosto de 2016, por el que se establece un código de red en materia de conexión de la demanda (DO L 223 de 18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Reglamento (UE) 2016/631 de la Comisión, de 14 de abril de 2016, que establece un código de red sobre requisitos de conexión de generadores a la red (DO L 112 de 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

a la aplicación de los códigos de red revisados [un código de red en materia de conexión de la demanda establecido por el Reglamento (UE) 2016/1388 de la Comisión[14] y un código de red sobre requisitos de conexión de generadores a la red establecido por el Reglamento (UE) 2016/631 de la Comisión[15]]. ***La ausencia de un enfoque armonizado podría provocar la fragmentación del mercado único y generar desigualdades entre los usuarios.*** Por lo tanto, para garantizar las capacidades armonizadas de los vehículos eléctricos de batería y permitir servicios interoperables del vehículo a la red, los vehículos tendrán que cumplir determinados requisitos técnicos. Por consiguiente, para garantizar la interoperabilidad entre los vehículos, la infraestructura de recarga y la red eléctrica, debe facultarse a la Comisión en el Reglamento (UE) 2018/858 para que establezca requisitos técnicos en lo que respecta a la interfaz de comunicación y hardware de los vehículos eléctricos puros (VEP) y los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos.

[14] Reglamento (UE) 2016/1388 de la Comisión, de 17 de agosto de 2016, por el que se establece un código de red en materia de conexión de la demanda (DO L 223 de 18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Reglamento (UE) 2016/631 de la Comisión, de 14 de abril de 2016, que establece un código de red sobre requisitos de conexión de generadores a la red (DO L 112 de 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. ro

Enmienda 43
Jonas Sjöstedt

Propuesta de Reglamento
Considerando 11

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(11) Dado que la tecnología de los vehículos eléctricos de batería está evolucionando a un ritmo rápido y que la penetración de los vehículos eléctricos en el mercado está aumentando, la interoperabilidad entre los vehículos, la infraestructura de recarga y la red eléctrica es cada vez más crucial. Un enfoque armonizado de la interoperabilidad a escala de la Unión es esencial para evitar la fragmentación de determinados requisitos técnicos que se están desarrollando fuera del marco de homologación de tipo de los vehículos, en particular en lo que se refiere a la aplicación de los códigos de red revisados [un código de red en materia de conexión de la demanda establecido por el Reglamento (UE) 2016/1388 de la Comisión[14] y un código de red sobre requisitos de conexión de generadores a la red establecido por el Reglamento (UE) 2016/631 de la Comisión[15]]. Por lo tanto, para garantizar las capacidades armonizadas de los vehículos eléctricos de batería y permitir servicios interoperables del vehículo a la red, los vehículos tendrán que cumplir determinados requisitos técnicos. Por consiguiente, para garantizar la interoperabilidad entre los vehículos, la infraestructura de recarga y la red eléctrica, ***debe facultarse a la Comisión en*** el Reglamento (UE) 2018/858 para que establezca requisitos técnicos en lo que respecta a la interfaz de comunicación y hardware de los vehículos eléctricos puros (VEP) y los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos.	(11) Dado que la tecnología de los vehículos eléctricos de batería está evolucionando a un ritmo rápido y que la penetración de los vehículos eléctricos en el mercado está aumentando, la interoperabilidad entre los vehículos, la infraestructura de recarga y la red eléctrica es cada vez más crucial. Un enfoque armonizado de la interoperabilidad a escala de la Unión es esencial para evitar la fragmentación de determinados requisitos técnicos que se están desarrollando fuera del marco de homologación de tipo de los vehículos, en particular en lo que se refiere a la aplicación de los códigos de red revisados [un código de red en materia de conexión de la demanda establecido por el Reglamento (UE) 2016/1388 de la Comisión[14] y un código de red sobre requisitos de conexión de generadores a la red establecido por el Reglamento (UE) 2016/631 de la Comisión[15]]. Por lo tanto, para garantizar las capacidades armonizadas de los vehículos eléctricos de batería y permitir servicios interoperables del vehículo a la red, los vehículos tendrán que cumplir determinados requisitos técnicos. Por consiguiente, para garantizar la interoperabilidad entre los vehículos, la infraestructura de recarga y la red eléctrica, el Reglamento (UE) 2018/858 ***debe contemplar un requisito acotado en el tiempo*** para que ***la Comisión*** establezca requisitos técnicos en lo que respecta a la interfaz de comunicación y hardware de los vehículos eléctricos puros (VEP) y los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos.

[14] Reglamento (UE) 2016/1388 de la Comisión, de 17 de agosto de 2016, por el que se establece un código de red en materia de conexión de la demanda (DO L 223 de 18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Reglamento (UE) 2016/631 de la Comisión, de 14 de abril de 2016, que establece un código de red sobre requisitos de conexión de generadores a la red (DO L 112 de 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[14] Reglamento (UE) 2016/1388 de la Comisión, de 17 de agosto de 2016, por el que se establece un código de red en materia de conexión de la demanda (DO L 223 de 18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Reglamento (UE) 2016/631 de la Comisión, de 14 de abril de 2016, que establece un código de red sobre requisitos de conexión de generadores a la red (DO L 112 de 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Enmienda 44
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Pál Szekeres, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Propuesta de Reglamento
Considerando 11 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(11 bis) La interoperabilidad habilitada en virtud del presente Reglamento conecta los vehículos de forma permanente y bidireccional a la infraestructura de recarga y a la red eléctrica, por lo que la ciberseguridad de los vehículos conectados forma parte integrante de la seguridad del propio sistema energético. Los vehículos que se comunican continuamente con servidores externos y reciben actualizaciones de software por aire plantean, en términos de seguridad, las mismas cuestiones que ya se han abordado para los equipos de telecomunicaciones y de infraestructuras energéticas a través del conjunto de instrumentos para la ciberseguridad de las redes 5G, que permite a los Estados miembros restringir el acceso de los proveedores de alto riesgo a las funciones esenciales sobre la base de una

evaluación coordinada de riesgos en lugar de mediante la exclusión categórica por motivos de origen. Por consiguiente, la Comisión debe evaluar la necesidad de un marco europeo para la ciberseguridad de los vehículos conectados, sobre la base de la lógica basada en el riesgo de dicho conjunto de instrumentos, y presentar una propuesta cuando proceda. A la espera de dicho marco, los Estados miembros deben conservar la competencia de adoptar medidas proporcionadas cuando así lo justifiquen casos de uso críticos, como la proximidad a instalaciones de defensa, infraestructuras nacionales críticas o flotas de la administración pública.

Or. en

Enmienda 45
Sigrid Friis, Gerben-Jan Gerbrandy, Yvan Verougstraete, Stine Bosse

Propuesta de Reglamento
Considerando 11 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(11 bis) La introducción de una mayor flexibilidad para el cumplimiento en el marco de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 para los turismos y los vehículos industriales ligeros nuevos [la revisión del Reglamento (UE) 2019/63] permitirá seguir utilizando los motores de combustión interna. Esta flexibilidad no debe debilitar los objetivos de la Unión en materia de clima, calidad del aire y salud pública. Con el fin de mantener la coherencia entre las normas sobre CO_2 y las normas de homologación de tipo de la Unión, la Comisión debe evaluar si el Reglamento (UE) 2024/1257 (el marco Euro 7) sigue siendo eficaz para apoyar la transición hacia una movilidad sin emisiones, en particular mediante requisitos sólidos sobre las emisiones

contaminantes, la durabilidad de las baterías y el rendimiento de los vehículos en condiciones reales. Cuando dicha evaluación detecte riesgos de que la flexibilidad normativa puede retrasar las reducciones de emisiones, prolongar el uso de vehículos más contaminantes o socavar el objetivo de neutralidad climática de la Unión, la Comisión debe considerar medidas legislativas adecuadas para reforzar el marco Euro 7.

Or. en

(Reglamento (UE) 2019/63, Reglamento (UE) 2024/1257)

Enmienda 46
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Considerando 12

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(12) La transición hacia un transporte por carretera más sostenible ***se ha visto impulsada principalmente por el aumento de las ventas de modelos de vehículos eléctricos de alta gama. Sin embargo, para garantizar la continuidad de esta transición, es necesario que los vehículos eléctricos sean más asequibles***. Las medidas reglamentarias específicas (***período transitorio más largo*** para los nuevos requisitos, incentivos específicos en las normas sobre emisiones de ***CO2*** de los vehículos), ***los beneficios*** fiscales (como los regímenes de subvenciones) y no fiscales (como las plazas de aparcamiento reservadas), en consonancia, cuando proceda, con las normas sobre ayudas estatales, pueden ***contribuir a una mayor asequibilidad de*** los vehículos eléctricos pequeños. ***Sin embargo, el marco de homologación de tipo no ofrece actualmente una definición jurídica de vehículo eléctrico pequeño***. ***Procede,*** por	(12) La transición hacia un transporte por carretera más sostenible ***requiere marcos reglamentarios que incentiven una auténtica reducción de las emisiones, preservando al mismo tiempo la neutralidad tecnológica, las posibilidades de elección de los consumidores y una movilidad asequible***. Las medidas reglamentarias específicas (***períodos transitorios más largos*** para los nuevos requisitos, incentivos específicos en las normas sobre emisiones de ***CO_2*** de los vehículos), ***las normas*** fiscales (como los regímenes de subvenciones) y no fiscales (como las plazas de aparcamiento reservadas), en consonancia, cuando proceda, con las normas sobre ayudas estatales, pueden ***apoyar la adopción de vehículos de cero emisiones de alta eficiencia por parte del mercado. Al diseñar dichas medidas, debe prestarse mayor atención a criterios objetivos pertinentes en materia de emisiones, como***

tanto, ***introducir una subcategoría en la categoría*** de vehículos ***M1 existente***.	***el consumo de energía, el peso de los vehículos y la eficiencia tecnológica. El pequeño tamaño no se traduce por naturaleza en menores costes de compra o de funcionamiento.*** Los vehículos eléctricos pequeños ***se utilizan principalmente como segundo vehículo, mientras que los hogares con ingresos más bajos suelen depender del mercado de vehículos usados y a menudo se enfrentan a un acceso limitado a la infraestructura de recarga, y muchos hogares, en particular las familias, dependen de vehículos que proporcionan suficiente capacidad de pasajeros, espacio para equipajes y autonomía de conducción para satisfacer sus necesidades diarias de movilidad***. Por tanto, ***el objetivo de una movilidad asequible y sostenible no debe limitarse a promover los vehículos más pequeños, sino que también debe apoyar a los vehículos familiares más grandes cuando alcancen un alto nivel de eficiencia energética. Así pues, la diferenciación reglamentaria debe basarse en parámetros objetivos y mensurables pertinentes para las emisiones, en particular la eficiencia energética. Este enfoque fomentaría verdaderas reducciones de CO_2, fomentaría la innovación tecnológicamente neutra y reforzaría los incentivos para la mejora continua de la eficiencia en todos los segmentos*** de vehículos. ***Por el contrario, los criterios basados en la longitud del vehículo pueden incentivar pequeños ajustes dimensionales para obtener ventajas reglamentarias, sin ofrecer una recompensa directa por la mejora de la eficiencia tecnológica y la asequibilidad.***
	Or. en

Enmienda 47
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza,

Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Propuesta de Reglamento
Considerando 12

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(12) La transición hacia un transporte por carretera más sostenible se ha visto impulsada principalmente por el aumento de las ventas de modelos de vehículos eléctricos de alta gama. Sin embargo, para garantizar la continuidad de esta transición, es necesario que los vehículos ***eléctricos*** sean más asequibles. Las medidas reglamentarias específicas (período transitorio más largo para los nuevos requisitos, incentivos específicos en las normas sobre emisiones de ***CO2*** de los vehículos), los beneficios fiscales (como los regímenes de subvenciones) y no fiscales (como las plazas de aparcamiento reservadas), en consonancia, cuando proceda, con las normas sobre ayudas estatales, pueden contribuir a una mayor asequibilidad de los vehículos eléctricos pequeños. Sin embargo, el marco de homologación de tipo no ***ofrece*** actualmente una definición jurídica de vehículo ***eléctrico*** pequeño. Procede, por tanto, introducir una subcategoría en ***la categoría*** de vehículos M1 ***existente***.	(12) La transición hacia un transporte por carretera más sostenible se ha visto impulsada principalmente por el aumento de las ventas de modelos de vehículos eléctricos de alta gama. Sin embargo, para garantizar la continuidad de esta transición ***hacia la neutralidad tecnológica***, es necesario que los vehículos ***de cero emisiones y los vehículos comerciales ligeros*** sean más asequibles ***y ampliar la gama de tecnologías disponibles en el mercado que fomentan los vehículos eléctricos puros, los vehículos de pila de combustible y otros vehículos impulsados por hidrógeno, y los vehículos de motor de combustión o híbridos que funcionan exclusivamente con combustible neutro en CO_2***. Las medidas reglamentarias específicas (período transitorio más largo para los nuevos requisitos, incentivos específicos en las normas sobre emisiones de ***CO_2*** de los vehículos), los beneficios fiscales (como los regímenes de subvenciones) y no fiscales (como las plazas de aparcamiento reservadas), en consonancia, cuando proceda, con las normas sobre ayudas estatales, pueden contribuir a una mayor asequibilidad de los vehículos eléctricos pequeños. Sin embargo, ***aunque el concepto de vehículos de cero emisiones se introduce en el Reglamento (UE) 2019/631,*** el marco de homologación de tipo ***de vehículos de la Unión*** no ***prevé*** actualmente una definición jurídica de vehículo pequeño ***de emisión cero***. Procede, por tanto, introducir una ***nueva*** subcategoría ***de vehículos de cero emisiones*** en ***las categorías*** de vehículos M1 ***y N1 existentes***. ***La definición de «vehículo pequeño de cero emisiones» como subcategoría dentro de las categorías de vehículos M1 y N1 del***

presente Reglamento está interrelacionada con la definición de vehículos de cero emisiones o las disposiciones sobre supercréditos en virtud del Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, o los requisitos hipocarbónicos en el contexto de la contratación pública y los sistemas de apoyo público y, en su caso, los cambios consiguientes en las disposiciones sobre homologación de tipo. Por consiguiente, en caso de que se produzcan avances legislativos en esos ámbitos, la Comisión debe estar facultada para reflejarlos en las normas de homologación de tipo mediante actos delegados.

Or. en

Enmienda 48
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propuesta de Reglamento
Considerando 12

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(12) La transición hacia un transporte por carretera más sostenible se ha visto impulsada principalmente por el aumento de las ventas de modelos de vehículos eléctricos de alta gama. Sin embargo, para garantizar la continuidad de esta transición, es necesario que los vehículos eléctricos sean más asequibles. Las medidas reglamentarias específicas (***período transitorio más largo para los nuevos requisitos,*** incentivos específicos en las normas sobre emisiones de CO_2 de los vehículos), los beneficios fiscales (como los regímenes de subvenciones) y no fiscales (como las plazas de aparcamiento reservadas), en consonancia, cuando proceda, con las normas sobre ayudas	(12) La transición hacia un transporte por carretera más sostenible se ha visto impulsada principalmente por el aumento de las ventas de modelos de vehículos eléctricos de alta gama***, lo que también ha contribuido a la tendencia más extendida de vehículos de mayor tamaño y peso en las carreteras***. Sin embargo, para garantizar la continuidad de esta transición, ***ampliar su impacto y garantizar una competencia leal en el mercado interior,*** es necesario que los vehículos eléctricos sean más asequibles ***para los consumidores***. ***Las medidas destinadas a promover vehículos eléctricos más pequeños y asequibles deben seguir siendo coherentes con los objetivos de***

estatales, pueden contribuir a una mayor asequibilidad de los vehículos eléctricos pequeños. Sin embargo, el marco de homologación de tipo no ofrece actualmente una definición jurídica de vehículo eléctrico pequeño. Procede, por tanto, introducir una subcategoría en la categoría de vehículos M1 existente.

seguridad de la Unión, también en lo que respecta a la protección de los ocupantes y de los usuarios vulnerables de la vía pública. Las medidas reglamentarias específicas (incentivos específicos en las normas sobre emisiones de CO_2 de los vehículos), los beneficios fiscales (como los regímenes de subvenciones) y no fiscales (como las plazas de aparcamiento reservadas), en consonancia, cuando proceda, con las normas sobre ayudas estatales, pueden contribuir a una mayor asequibilidad de los vehículos eléctricos pequeños ***y a reforzar la confianza de los consumidores***. ***Para proteger el empleo, las capacidades y el valor añadido industrial dentro de la Unión, debe incentivarse a los fabricantes a invertir en vehículos eléctricos pequeños, en particular dando prioridad al contenido «Fabricado en la UE» en la contratación pública y la descarbonización de las flotas de vehículos de empresa, tal como se establece en el Reglamento (UE) XXXX/XXXX[15 sexies] [propuesta relativa al establecimiento de un marco de medidas para acelerar la capacidad industrial y la descarbonización en sectores estratégicos] (Ley de Aceleración Industrial).*** Sin embargo, el marco de homologación de tipo no ofrece actualmente una definición jurídica de vehículo eléctrico pequeño. Procede, por tanto, introducir una subcategoría en la categoría de vehículos M1 existente ***con el fin de aclarar el marco regulador, facilitar la aplicación de estas medidas y garantizar la coherencia del mercado interior***.

[15 sexies] ***Reglamento (UE) XXXX/XXXX del Parlamento Europeo y del Consejo, de [...], por el que se establece un marco de medidas para acelerar la capacidad industrial y la descarbonización en sectores estratégicos y por el que se modifican los Reglamentos (UE) 2018/1724, (UE) 2024/1735 y***

(UE) 2024/3110 (DO...).

Or. en

Enmienda 49
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Propuesta de Reglamento
Considerando 12

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(12) La transición hacia un transporte por carretera más sostenible se ha visto impulsada principalmente por el aumento de las ventas de modelos de vehículos ***eléctricos*** de alta gama. Sin embargo, para garantizar la continuidad de esta transición, es necesario que los vehículos ***eléctricos sean más asequibles***. Las medidas reglamentarias específicas (período transitorio más largo para los nuevos requisitos, incentivos específicos en las normas sobre emisiones de ***CO2*** de los vehículos), los beneficios fiscales (como los regímenes de subvenciones) y no fiscales (como las plazas de aparcamiento reservadas), en consonancia, cuando proceda, con las normas sobre ayudas estatales, pueden contribuir a una mayor asequibilidad de los vehículos ***eléctricos*** pequeños. ***Sin embargo,*** el marco de homologación de tipo no ofrece actualmente una definición jurídica de vehículo ***eléctrico*** pequeño***.*** Procede***, por tanto,*** introducir una subcategoría en la categoría de vehículos M1 existente.	(12) La transición hacia un transporte por carretera más sostenible se ha visto impulsada principalmente por el aumento de las ventas de modelos de vehículos de alta gama. Sin embargo, para garantizar la continuidad de esta transición, es necesario que los vehículos ***asequibles de baja emisión estén ampliamente disponibles***. Las medidas reglamentarias específicas (período transitorio más largo para los nuevos requisitos, incentivos específicos en las normas sobre emisiones de ***CO_2*** de los vehículos), los beneficios fiscales (como los regímenes de subvenciones) y no fiscales (como las plazas de aparcamiento reservadas), en consonancia, cuando proceda, con las normas sobre ayudas estatales, pueden contribuir a una mayor asequibilidad de los vehículos pequeños ***de baja emisión fabricados en la Unión***. ***El objetivo de asequibilidad se logra mejor definiendo la subcategoría en función del rendimiento en materia de emisiones del vehículo que de una única tecnología de propulsión. Por consiguiente, la admisibilidad debe abarcar todos los vehículos considerados vehículos de emisión cero y de baja emisión en el sentido del artículo 3, apartado 1, letra m), del Reglamento (UE) 2019/631, incluidos los vehículos que funcionan con combustibles renovables en el sentido del artículo 2, punto 22 bis, de la Directiva (UE) 2018/2001, como los biocarburantes,***

tal como se definen en el artículo 2, punto 33, de dicha Directiva, y los combustibles renovables de origen no biológico, tal como se definen en el artículo 2, punto 36, de dicha Directiva, independientemente de su tipo de propulsión. Dado que el marco de homologación de tipo no ofrece actualmente una definición jurídica de ***dicho*** vehículo pequeño***,*** procede introducir una subcategoría en la categoría de vehículos M1 existente. ***Para garantizar que los beneficios asociados a esta subcategoría apoyen la fabricación europea, la admisibilidad debe estar condicionada a que el vehículo sea originario de la Unión. Los criterios para determinar el origen de la Unión a efectos de esa subcategoría deben establecerse mediante un acto legislativo adoptado de conformidad con el procedimiento legislativo ordinario, en consonancia con la metodología que se establezca en virtud del Reglamento [Ley de Aceleración Industrial, 2026/0068(COD)].***

Or. en

Enmienda 50
Volker Schnurrbusch

Propuesta de Reglamento
Considerando 12

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(12) La transición hacia un transporte por carretera más sostenible se ha visto impulsada principalmente por el aumento de las ventas de modelos de vehículos eléctricos de alta gama. Sin embargo, para garantizar la continuidad de esta transición, es necesario que los vehículos ***eléctricos*** sean ***más*** asequibles. Las medidas reglamentarias específicas (período transitorio más largo para los nuevos requisitos, incentivos específicos en las	(12) La transición hacia un transporte por carretera más sostenible se ha visto impulsada principalmente por el aumento de las ventas de modelos de vehículos eléctricos de alta gama. Sin embargo, para garantizar la continuidad de esta transición, es necesario que los vehículos ***de baja emisión*** sean asequibles***, garantizando la neutralidad tecnológica***. Las medidas reglamentarias específicas (período transitorio más largo para los nuevos

normas sobre emisiones de CO2 de los vehículos), los beneficios fiscales (como los regímenes de subvenciones) y no fiscales (como las plazas de aparcamiento reservadas), en consonancia, cuando proceda, con las normas sobre ayudas estatales, pueden contribuir a una mayor asequibilidad de los vehículos eléctricos pequeños. Sin embargo, el marco de homologación de tipo no ofrece actualmente una definición jurídica de vehículo eléctrico pequeño. Procede, por tanto, introducir una subcategoría en la categoría de vehículos M1 existente.	requisitos, incentivos específicos en las normas sobre emisiones de CO2 de los vehículos), los beneficios fiscales (como los regímenes de subvenciones) y no fiscales (como las plazas de aparcamiento reservadas), en consonancia, cuando proceda, con las normas sobre ayudas estatales, pueden contribuir a una mayor asequibilidad de los vehículos eléctricos pequeños. Sin embargo, el marco de homologación de tipo no ofrece actualmente una definición jurídica de vehículo eléctrico pequeño. Procede, por tanto, introducir una subcategoría en la categoría de vehículos M1 existente.

Or. en

Enmienda 51
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propuesta de Reglamento
Considerando 12

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(12) La transición hacia un transporte por carretera más sostenible se ha visto impulsada principalmente por el aumento de las ventas de modelos de vehículos eléctricos de alta gama. Sin embargo, para garantizar la continuidad de esta transición, es necesario que los vehículos eléctricos sean más asequibles. Las medidas reglamentarias específicas (***período transitorio más largo para los nuevos requisitos,*** incentivos específicos en las normas sobre emisiones de CO_2 de los vehículos), los beneficios fiscales (como los regímenes de subvenciones) y no fiscales (como las plazas de aparcamiento reservadas), en consonancia, cuando proceda, con las normas sobre ayudas estatales, pueden contribuir a una mayor asequibilidad de los vehículos eléctricos pequeños. Sin embargo, el marco de homologación de tipo no ofrece	(12) La transición hacia un transporte por carretera más sostenible se ha visto impulsada principalmente por el aumento de las ventas de modelos de vehículos eléctricos de alta gama. Sin embargo, para garantizar la continuidad de esta transición, es necesario que los vehículos eléctricos sean más asequibles. Las medidas reglamentarias específicas (incentivos específicos en las normas sobre emisiones de CO_2 de los vehículos), los beneficios fiscales (como los regímenes de subvenciones) y no fiscales (como las plazas de aparcamiento reservadas), en consonancia, cuando proceda, con las normas sobre ayudas estatales, pueden contribuir a una mayor asequibilidad de los vehículos eléctricos pequeños. Sin embargo, el marco de homologación de tipo no ofrece actualmente una definición jurídica de vehículo eléctrico pequeño.

actualmente una definición jurídica de vehículo eléctrico pequeño. Procede, por tanto, introducir una subcategoría en la categoría de vehículos M1 existente.

Procede, por tanto, introducir una subcategoría en la categoría de vehículos M1 existente.

Or. en

Enmienda 52
Jonas Sjöstedt

Propuesta de Reglamento
Considerando 12

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(12) La transición hacia un transporte por carretera más sostenible se ha visto impulsada principalmente por el aumento de las ventas de modelos de vehículos eléctricos de alta gama. Sin embargo, para garantizar la continuidad de esta transición, es necesario que los vehículos eléctricos sean más asequibles. Las medidas reglamentarias específicas (***período transitorio más largo para los nuevos requisitos,*** incentivos específicos en las normas sobre emisiones de CO_2 de los vehículos), los beneficios fiscales (como los regímenes de subvenciones) y no fiscales (como las plazas de aparcamiento reservadas), en consonancia, cuando proceda, con las normas sobre ayudas estatales, pueden contribuir a una mayor asequibilidad de los vehículos eléctricos pequeños. Sin embargo, el marco de homologación de tipo no ofrece actualmente una definición jurídica de vehículo eléctrico pequeño. Procede, por tanto, introducir una subcategoría en la categoría de vehículos M1 existente.	(12) La transición hacia un transporte por carretera más sostenible se ha visto impulsada principalmente por el aumento de las ventas de modelos de vehículos eléctricos de alta gama. Sin embargo, para garantizar la continuidad de esta transición, es necesario que los vehículos eléctricos sean más asequibles. Las medidas reglamentarias específicas (incentivos específicos en las normas sobre emisiones de CO_2 de los vehículos), los beneficios fiscales (como los regímenes de subvenciones) y no fiscales (como las plazas de aparcamiento reservadas), en consonancia, cuando proceda, con las normas sobre ayudas estatales, pueden contribuir a una mayor asequibilidad de los vehículos eléctricos pequeños. Sin embargo, el marco de homologación de tipo no ofrece actualmente una definición jurídica de vehículo eléctrico pequeño. Procede, por tanto, introducir una subcategoría en la categoría de vehículos M1 existente.

Or. en

Enmienda 53
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Propuesta de Reglamento
Considerando 12 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(12 bis) El factor de utilidad es la hipótesis utilizada en el Derecho de la Unión para determinar cuánto tiempo se conduce eléctricamente un vehículo híbrido eléctrico enchufable. La revisión aplicable a partir de 2027 en virtud del Reglamento (UE) 2023/443 de la Comisión reduciría significativamente esta hipótesis y, por tanto, empeoraría el comportamiento oficial en materia de CO_2 de los vehículos híbridos eléctricos enchufables. Sin embargo, dicha revisión se basa en datos de la flota existente y en las condiciones de recarga, mientras que se espera que la capacidad de la batería, la disponibilidad de recarga y el comportamiento de los usuarios sigan desarrollándose. Aplicar esa reducción sin datos representativos actualizados en condiciones reales entraña el riesgo de excluir los vehículos híbridos eléctricos enchufables de las categorías de vehículos de emisión cero y de baja emisión, los sistemas de contratación pública y los marcos nacionales de incentivos, incluso cuando su rendimiento en condiciones reales justifique seguir siendo admisibles. Por lo tanto, el factor de utilidad debe seguir basándose en datos representativos y actualizados y no debe socavar un enfoque tecnológicamente neutro de una movilidad asequible de bajas emisiones.

Or. en

Enmienda 54
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propuesta de Reglamento
Considerando 12 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(12 bis) Si bien el coste total de la propiedad de un vehículo eléctrico de batería a lo largo de toda su vida útil es inferior al de un vehículo con motor de combustión interna, debido principalmente a los menores costes de mantenimiento y combustible, el precio de compra más elevado de un vehículo eléctrico nuevo suele ser un obstáculo importante para los consumidores. Los modelos nacionales de arrendamiento social, en particular los destinados a los hogares de renta baja y media, han demostrado su eficacia a la hora de acelerar la adopción de vehículos de emisión cero, con lo que se reduce la dependencia de los combustibles fósiles y el impacto de las fluctuaciones de los precios. Se debe animar a los Estados miembros a establecer un marco regulador para el arrendamiento social, en particular orientado a los hogares de renta baja y media, a los usuarios del transporte y los trabajadores vulnerables. A tal fin, se anima a los Estados miembros a hacer uso de los fondos de la Unión disponibles, en particular el Fondo Social para el Clima establecido en el Reglamento (UE) 2023/955[15 septies].

[15 septies] Reglamento (UE) 2023/955 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de mayo de 2023, por el que se establece un Fondo Social para el Clima y se modifica el Reglamento (UE) 2021/1060 (DO L 130 de 16.5.2023, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj).

Or. en

Enmienda 55
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Propuesta de Reglamento
Considerando 12 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(12 bis) A la espera de la propuesta de la Comisión sobre el combustible neutro en CO_2, tal como se prevé en el considerando 11 del Reglamento (UE) 2023/851, y teniendo en cuenta las negociaciones en curso sobre su revisión, en el presente Reglamento debe considerarse combustible neutro en CO_2 todos los combustibles definidos en la Directiva (UE) 2018/2001 sobre fuentes de energía renovables, siempre que cumplan los criterios de sostenibilidad de dicha Directiva y los actos delegados asociados, cuando en la producción del combustible se fije la misma cantidad de CO_2 procedente de biomasa, aire ambiente o fuentes de carbono reciclado que se libera durante la combustión en la fase de uso. Estos combustibles deben incluir los combustibles renovables o sintéticos, como los biocombustibles, el biogás, los combustibles de biomasa, los combustibles líquidos y gaseosos renovables de origen no biológico para el transporte o los combustibles de carbono reciclado, así como los biocombustibles producidos a partir de las materias primas enumeradas en el anexo IX de la Directiva (UE) 2018/2001.

Or. en

Enmienda 56
Sigrid Friis, Yvan Verougstraete, Gerben-Jan Gerbrandy, Pascal Canfin, Stine Bosse

Propuesta de Reglamento
Considerando 12 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(12 bis) Los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior solo pueden contribuir eficazmente a los objetivos climáticos de la Unión cuando sus valores reglamentarios de emisiones de CO_2 reflejen su rendimiento en condiciones reales. Por consiguiente, la Comisión debe evaluar periódicamente el factor de utilidad empleado para determinar las emisiones ponderadas de CO_2 de dichos vehículos con arreglo al marco de homologación de tipo basado en datos reales, en particular datos sobre los porcentajes reales de conducción eléctrica, el consumo de combustible, el consumo de electricidad y el comportamiento de carga. Cuando se considere que los valores de homologación de tipo no son representativos del rendimiento en condiciones reales, la Comisión debe ajustar la metodología pertinente y, en su caso, aplicar factores de corrección para garantizar la integridad medioambiental y la eficacia del presente Reglamento (UE) 2019/613.

Or. en

(Reglamento (UE) 2019/613)

Justificación

Plug-in hybrid vehicles are credited under the CO2 standards on the basis of type-approval values that depend heavily on the assumed electric driving share. If those assumptions do not reflect real-world use, the Regulation risks overestimating emissions reductions and weakening the transition to zero-emission mobility. Regularly assessing and updating the utility factor, including through manufacturer-specific corrections where necessary, would ensure that regulatory values reflect actual vehicle performance, protect the integrity of the CO2 standards and maintain a fair competitive framework for manufacturers investing in genuine electrification.

Enmienda 57
Jens Gieseke

Propuesta de Reglamento
Considerando 12 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(12 bis) Al mismo tiempo, los vehículos eléctricos de alta eficiencia pueden contribuir significativamente a reducir el consumo de energía, los costes de funcionamiento para los consumidores y la presión sobre los sistemas eléctricos. Con el fin de fomentar el desarrollo y la adopción por el mercado de dichos vehículos, conviene establecer una categoría específica para los vehículos eléctricos de alta eficiencia y ofrecer incentivos específicos, en particular a través de un mecanismo de supercréditos en el marco de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2. Sin embargo, el marco de homologación de tipo no ofrece actualmente una definición jurídica de vehículo eléctrico de alta eficiencia. Procede, por tanto, introducir una subcategoría en la categoría de vehículos M1 existente.

Or. en

Justificación

Los vehículos eléctricos de alta eficiencia contribuyen a reducir los gastos de funcionamiento para los consumidores, la demanda global de energía y la presión sobre los sistemas eléctricos. Para garantizar el fomento del desarrollo de vehículos eficientes desde el punto de vista energético, debe introducirse un nuevo supercrédito.

Enmienda 58
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Propuesta de Reglamento
Considerando 12 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(12 bis) El factor de utilidad utilizado para determinar las emisiones oficiales de CO_2 de los vehículos híbridos eléctricos enchufables se revisó mediante el Reglamento (UE) 2023/443 de la Comisión en dos fases, la segunda de las cuales se aplica a partir del 1 de enero de 2027. Desde que se diseñó dicha revisión, los grupos motopropulsores híbridos enchufables han aumentado notablemente su autonomía eléctrica y su cuota de conducción eléctrica en condiciones reales. Por lo tanto, la aplicación de la fase de 2027 infravaloraría el rendimiento de los vehículos de última generación y desalentaría la inversión continua en una tecnología de transición que sigue siendo importante para la asequibilidad y para las regiones con una infraestructura de recarga limitada. Procede, por tanto, mantener los parámetros de los factores de utilidad aplicables en 2025 y 2026.

Or. en

Enmienda 59
Daniel Attard

Propuesta de Reglamento
Considerando 12 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(12 bis) La introducción de la nueva subcategoría de vehículos M1E debe tener en cuenta las circunstancias específicas de los mercados pequeños y los mercados con el volante a la derecha, con vistas a garantizar la asequibilidad, la accesibilidad del mercado y unos costes de cumplimiento proporcionados.

Or. en

Justificación

Garantizar que la categoría M1E propuesta siga siendo comercialmente viable para los mercados pequeños y con el volante a la derecha.

Enmienda 60
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Considerando 13

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(13) A la hora de decidir las fechas de aplicación de los futuros requisitos sobre vehículos de motor que afecten a esta nueva subcategoría de vehículos eléctricos pequeños, debe tenerse en cuenta el efecto proporcionalmente mayor en los costes de desarrollo que los nuevos requisitos pueden tener en estos vehículos en comparación con vehículos más pesados y costosos.	***suprimido***

Or. en

Enmienda 61
Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propuesta de Reglamento
Considerando 13

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(13) A la hora de decidir las fechas de aplicación de los futuros requisitos sobre vehículos de motor que afecten a esta nueva subcategoría de vehículos eléctricos pequeños, debe tenerse en cuenta el efecto proporcionalmente mayor en los costes de desarrollo que los nuevos requisitos pueden tener en estos vehículos	***suprimido***

en comparación con vehículos más pesados y costosos.

Or. en

Enmienda 62
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propuesta de Reglamento
Considerando 13

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(13) A la hora de decidir las fechas de aplicación de los futuros requisitos sobre vehículos de motor que afecten a esta nueva subcategoría de vehículos eléctricos pequeños, debe tenerse en cuenta ***el efecto proporcionalmente mayor en los costes de desarrollo que los nuevos requisitos pueden tener en estos vehículos en comparación con vehículos más pesados y costosos***.	(13) A la hora de decidir las fechas de aplicación de los futuros requisitos sobre vehículos de motor que afecten a esta nueva subcategoría de vehículos eléctricos pequeños, debe tenerse en cuenta ***un determinado número de parámetros para garantizar que proporcionan la máxima seguridad a los usuarios finales y a otros usuarios de la vía pública, en particular a los usuarios vulnerables de la vía pública, como los peatones y los ciclistas, ya que estos vehículos están especialmente destinados a circular en zonas urbanas***. ***Por lo tanto, como mínimo, debe garantizarse el cumplimiento de los requisitos aplicables a los turismos de la categoría M1 con arreglo al Reglamento (UE) 2019/2144 para esta nueva subcategoría de vehículos.***

Or. en

Enmienda 63
Maria Grapini

Propuesta de Reglamento
Considerando 13

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(13) A la hora de decidir las fechas de aplicación de los futuros requisitos sobre	(13) A la hora de decidir las fechas de aplicación de los futuros requisitos sobre

vehículos de motor que afecten a esta nueva subcategoría de vehículos eléctricos pequeños, debe tenerse en cuenta el efecto proporcionalmente mayor en los costes de desarrollo que los nuevos requisitos pueden tener en estos vehículos en comparación con vehículos más pesados y costosos.	vehículos de motor que afecten a esta nueva subcategoría de vehículos eléctricos pequeños, debe tenerse en cuenta el efecto proporcionalmente mayor en los costes de desarrollo que los nuevos requisitos pueden tener en estos vehículos en comparación con vehículos más pesados y costosos. ***Esta medida es necesaria para no obstaculizar el desarrollo y la implantación de los vehículos eléctricos ligeros.***

Or. ro

Enmienda 64
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Propuesta de Reglamento
Considerando 13

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(13) A la hora de decidir las fechas de aplicación de los futuros requisitos sobre vehículos de motor que afecten a esta nueva subcategoría de vehículos ***eléctricos pequeños***, debe tenerse en cuenta el efecto proporcionalmente mayor en los costes de desarrollo que los nuevos requisitos pueden tener en estos vehículos en comparación con vehículos más pesados y costosos.	(13) A la hora de decidir las fechas de aplicación de los futuros requisitos sobre vehículos de motor que afecten a esta nueva subcategoría de vehículos, debe tenerse en cuenta el efecto proporcionalmente mayor en los costes de desarrollo que los nuevos requisitos pueden tener en estos vehículos en comparación con vehículos más pesados y costosos.

Or. en

Enmienda 65
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propuesta de Reglamento
Considerando 13 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(13 bis) El Reglamento (UE) 2019/2144 se adoptó en 2019 y debe revisarse en 2027 con el fin de adaptar sus requisitos a los últimos avances tecnológicos que garanticen la máxima seguridad para los usuarios de la vía pública, especialmente los vulnerables. Ya se están llevando a cabo algunas actualizaciones de estos requisitos en el marco de los trabajos de la CEPE, de los que forma parte la Unión, para adaptar los requisitos de rendimiento de los vehículos. Estas actualizaciones, así como los posibles nuevos equipos de seguridad como parte de la revisión del Reglamento (UE) 2019/2144, deben ser aplicables a la categoría de vehículos M1E para salvaguardar la seguridad vial y contribuir a la consecución de los objetivos de la Unión en este ámbito. Además, los requisitos actuales en virtud del Reglamento (UE) 2019/2144 deben mantenerse sin cambios.

Or. en

Enmienda 66
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Propuesta de Reglamento
Considerando 14

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(14) Como se anunció en el Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil, la Comisión debe publicar una Recomendación de la Comisión con opciones de sistemas de incentivos que hayan demostrado su eficacia a la hora de promover la adopción de vehículos de cero emisiones ***y que cumplan*** las normas de competencia. Las recomendaciones a los Estados miembros de medidas fiscales (es	(14) Como se anunció en el Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil, la Comisión debe publicar una Recomendación de la Comisión con opciones de sistemas de incentivos que hayan demostrado su eficacia a la hora de promover la adopción de vehículos de cero emisiones***. Dichos incentivos deben ser coherentes con los objetivos estratégicos de la Unión, incluido el refuerzo de la***

decir, subvenciones a la compra, exenciones fiscales, exención del peaje de carretera) y no fiscales (es decir, asignación de derechos de estacionamiento basados en el tamaño, infraestructuras de recarga específicas, etc.) también podrían basarse en la nueva subcategoría de vehículos eléctricos pequeños.	***competitividad de la industria automovilística europea, sin dejar de cumplir*** las normas de competencia ***y evitando distorsiones del mercado interior***. Las recomendaciones a los Estados miembros de medidas fiscales (es decir, subvenciones a la compra, exenciones fiscales, exención del peaje de carretera) y no fiscales (es decir, asignación de derechos de estacionamiento basados en el tamaño, infraestructuras de recarga específicas, etc.) también podrían basarse en la nueva subcategoría de vehículos eléctricos pequeños. ***Dichas medidas deben garantizar que el apoyo público contribuya eficazmente a reforzar el ecosistema industrial de la Unión.***
	Or. en

Enmienda 67
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Propuesta de Reglamento
Considerando 14 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(14 bis) Los Estados miembros dedican recursos sustanciales a los incentivos a los vehículos, pero no existe una definición común por la que puedan dirigir dicho apoyo a vehículos que incorporen la creación de valor europeo. El Reglamento [Ley de Aceleración Industrial, 2026/0068(COD)] establece, por primera vez, una metodología basada en componentes y proveedores para determinar si un vehículo es originario de la Unión, pero limita dicha metodología a los vehículos eléctricos y canaliza su calibración en gran medida a través de actos delegados. Los vehículos equipados con sistemas de propulsión híbridos o de combustión interna, incluidos los vehículos que funcionan con combustibles renovables de origen no

biológico, tal como se definen en el artículo 2, punto 36, de la Directiva (UE) 2018/2001, o con biocarburantes, tal como se definen en el artículo 2, punto 33, de dicha Directiva, que siguen representando una proporción significativa de las matriculaciones subvencionadas, permanecen fuera de cualquier marco equivalente. Para dar a los Estados miembros un instrumento utilizable con el que reforzar la base europea de suministro si así lo deciden, preservando al mismo tiempo la responsabilidad de los colegisladores sobre el perímetro de dichas medidas, la Comisión debe evaluar la ampliación de dicha metodología de manera neutra en cuanto al sistema de propulsión y presentar una propuesta que se adoptará con arreglo al procedimiento legislativo ordinario, de modo que el perímetro y los umbrales de cualquier marco de este tipo reflejen una elección política deliberada y no una calibración técnica.

Or. en

Enmienda 68
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Considerando 14 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(14 bis) Los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) pueden desempeñar un papel en la transición hacia una movilidad sin emisiones y resultar útiles para casos de uso específicos, así como en otros mercados mundiales. Los VEH-CCE contribuyen a reducir las emisiones de CO_2 del transporte por carretera combinando la tecnología de los motores

de combustión con la capacidad de conducción eléctrica, al tiempo que ofrecen a los consumidores una opción práctica y flexible que los familiariza con la movilidad eléctrica. Las emisiones de CO_2 de los VEH-CCE, tal como se definen en el Reglamento (UE) 2024/1257, se calculan utilizando un factor de utilidad que, en 2025, aumentó los parámetros de kilometraje de los ensayos de homologación de tipo y que, previsiblemente, se endurecerá de nuevo en 2027. Este endurecimiento daría lugar a un aumento significativo de los valores de CO_2 de la homologación de tipo, reduciendo así la contribución de los VEH-CCE al cumplimiento por parte de los fabricantes de los objetivos de reducción de CO_2. A fin de garantizar la estabilidad normativa y preservar la contribución de los VEH-CCE a la reducción de emisiones, el factor de utilidad actual debe mantenerse mediante la modificación del Reglamento (UE) 2024/1257.

Or. en

Justificación

In order to determine the range in electric mode of hybrid vehicles with external recharging systems (plug in hybrid vehicles) Utility Factors (UF) apply. According to Regulation (EU) 2023/443 a new UF should apply as from 1st January 2027. Given the ongoing progress of the plug-in hybrid technology and its value to the European supply chain, related jobs and technological knowledge we believe that a further tightening of the UF would prematurely end investments into a technology which has so much more potential for Europe. In order to promote this technology and allow industry to continue to invest in it, it is proposed to freeze the current UF.

Enmienda 69
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propuesta de Reglamento
Considerando 16

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(16) Debido al peso de la batería, los vehículos comerciales ligeros eléctricos de batería pueden superar las 3,5 toneladas de peso y, por tanto, están sujetos al requisito de estar equipados con dispositivos de limitación de velocidad, aunque tengan la misma carga útil y el mismo caso de uso que los vehículos comerciales ligeros con un motor de combustión interna que quedan fuera del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2019/2144. Este requisito impone costes ***innecesarios*** a los fabricantes de vehículos y a las empresas que los adquieren, lo que ralentiza el ***aumento*** del número de vehículos comerciales ligeros de cero emisiones. Procede***, por tanto,*** eximir a los vehículos ***de cero emisiones*** de la categoría N2 con una masa máxima en carga técnicamente admisible de entre 3,5 y 4,25 toneladas del requisito de estar equipados con dispositivos de limitación de velocidad.	(16) Debido al peso de la batería, los vehículos comerciales ligeros eléctricos de batería pueden superar las 3,5 toneladas de peso y, por tanto, están sujetos al requisito de estar equipados con dispositivos de limitación de velocidad, ***debido a la relación entre un mayor peso del vehículo y una mayor fuerza de colisión,*** aunque tengan la misma carga útil y el mismo caso de uso que los vehículos comerciales ligeros con un motor de combustión interna que quedan fuera del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2019/2144. ***La masa del vehículo es un parámetro relevante por consideraciones de seguridad vial.*** Este requisito impone costes ***adicionales*** a los fabricantes de vehículos y a las empresas que los adquieren, lo que ralentiza el ***despliegue*** del número de vehículos comerciales ligeros de cero emisiones. ***A fin de apoyar la transición hacia un transporte de cero emisiones y de potenciar la competitividad de las empresas europeas, en particular las pymes,*** procede eximir a los vehículos ***eléctricos puros*** de la categoría N2 con una masa máxima en carga técnicamente admisible de entre 3,5 y 4,25 toneladas del requisito de estar equipados con dispositivos de limitación de velocidad***, siempre y cuando se implanten medias adecuadas para garantizar la seguridad vial***. ***Esta exención podría estar sujeta a revisión periódica para garantizar que siga siendo proporcionada, segura y compatible con los objetivos de seguridad y del mercado interior.***
	Or. en

Enmienda 70
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propuesta de Reglamento
Considerando 16

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(16) Debido al peso de la batería, los vehículos comerciales ligeros eléctricos de batería pueden superar las 3,5 toneladas de peso y, por tanto, están sujetos al requisito de estar equipados con dispositivos de limitación de velocidad, aunque tengan la misma carga útil y el mismo caso de uso que los vehículos comerciales ligeros con un motor de combustión interna que quedan fuera del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2019/2144. Este requisito impone costes innecesarios a los fabricantes de vehículos y a las empresas que los adquieren, lo que ralentiza el aumento del número de vehículos comerciales ligeros de cero emisiones. Procede, por tanto, eximir a los vehículos de cero emisiones de la categoría N2 con una masa máxima en carga técnicamente admisible de entre 3,5 y 4,25 toneladas del requisito de estar equipados con dispositivos de limitación de velocidad.	(16) Debido al peso de la batería, los vehículos comerciales ligeros eléctricos de batería pueden superar las 3,5 toneladas de peso y, por tanto, están sujetos al requisito de estar equipados con dispositivos de limitación de velocidad, aunque tengan la misma carga útil y el mismo caso de uso que los vehículos comerciales ligeros con un motor de combustión interna que quedan fuera del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2019/2144. Este requisito impone costes innecesarios a los fabricantes de vehículos y a las empresas que los adquieren, lo que ralentiza el aumento del número de vehículos comerciales ligeros de cero emisiones. Procede, por tanto, eximir a los vehículos de cero emisiones de la categoría N2 con una masa máxima en carga técnicamente admisible de entre 3,5 y 4,25 toneladas del requisito de estar equipados con dispositivos de limitación de velocidad. ***Sin embargo, dado que esta exención no ha sido objeto de una evaluación de impacto específica y se espera que la densidad energética de las baterías mejore con el tiempo, su justificación continua debe evaluarse en el contexto de la evaluación del Reglamento (UE) 2019/2144. Por consiguiente, la Comisión debe evaluar los efectos de la exención en la seguridad vial y los avances tecnológicos y, en su caso, considerar si el umbral de peso máximo en carga técnicamente admisible sigue siendo necesario.***

Or. en

Enmienda 71
Volker Schnurrbusch

Propuesta de Reglamento
Considerando 16

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(16) Debido al peso de ***la batería,*** los vehículos comerciales ligeros ***eléctricos de batería*** pueden superar las 3,5 toneladas de peso y, por tanto, están sujetos al requisito de estar equipados con dispositivos de limitación de velocidad***, aunque tengan la misma carga útil y el mismo caso de uso que los vehículos comerciales ligeros con un motor de combustión interna que quedan fuera del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2019/2144***. ***Este requisito impone costes innecesarios a los fabricantes de vehículos y a las empresas que los adquieren, lo que ralentiza el aumento del número de vehículos comerciales ligeros de cero emisiones.*** Procede, por tanto, eximir a los vehículos ***de cero emisiones*** de la categoría N2 con una masa máxima en carga técnicamente admisible de entre 3,5 y 4,25 toneladas del requisito de estar equipados con dispositivos de limitación de velocidad.	(16) Debido al peso de ***los modernos sistemas de seguridad y otras características obligatorias de*** los vehículos comerciales ligeros***, estos*** pueden superar las 3,5 toneladas de peso y, por tanto, están sujetos al requisito de estar equipados con dispositivos de limitación de velocidad. Procede, por tanto, eximir a los vehículos ***comerciales ligeros*** de la categoría N2 con una masa máxima en carga técnicamente admisible de entre 3,5 y 4,25 toneladas del requisito de estar equipados con dispositivos de limitación de velocidad.

Or. en

Enmienda 72
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Propuesta de Reglamento
Considerando 16

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(16) ***Debido al peso de la batería, los vehículos comerciales ligeros eléctricos de batería pueden superar las 3,5 toneladas de peso y, por tanto, están sujetos al requisito de estar equipados con dispositivos de limitación de velocidad, aunque tengan la misma carga útil y el mismo caso de uso que los vehículos***	(16) Los vehículos de la categoría N2 con una masa máxima en carga técnicamente admisible de entre 3,5 y 4,25 toneladas ***entran en esa categoría debido al peso del equipamiento obligatorio en lugar de a cualquier perfil de riesgo superior, y tienen la misma carga útil y el mismo caso de uso que los vehículos***

comerciales ligeros con un motor de combustión interna que quedan fuera del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2019/2144. Este requisito impone costes innecesarios a los fabricantes de vehículos y a las empresas que los adquieren, lo que ralentiza el aumento del número de vehículos comerciales ligeros de cero emisiones. Procede, por tanto, eximir a los vehículos ***de cero emisiones*** de la categoría N2 con una masa máxima en carga técnicamente admisible de entre 3,5 y 4,25 toneladas del requisito de estar equipados con dispositivos de limitación de velocidad.	***comerciales ligeros más ligeros que quedan fuera del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2019/2144. Procede, por tanto, eximir a dichos vehículos*** del requisito de estar equipados con dispositivos de limitación de velocidad***, independientemente de su tipo de propulsión. El tratamiento coherente de toda la banda de masa también permite a los operadores utilizar toda la carga útil de las furgonetas modernas, reduciendo así el número de trayectos necesarios para un determinado volumen de mercancías y, por tanto, las emisiones por tonelada-kilómetro.***

Or. en

Enmienda 73
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Propuesta de Reglamento
Considerando 16 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(16 bis) Es importante conceder a los Estados miembros, a las autoridades nacionales y a los agentes económicos tiempo suficiente para prepararse para la aplicación de las nuevas normas introducidas por el Reglamento (UE) 2024/1257 y los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de este. Habida cuenta de los retos técnicos específicos asociados al desarrollo y la implantación de tecnologías de emisión cero para los vehículos pesados y los remolques, resulta adecuado un plazo más largo para esas categorías de vehículos. Procede, por tanto, aplazar aún más la aplicación de las disposiciones del Reglamento (UE) 2024/1257 a los vehículos nuevos de las categorías M2, M3, N2 o N3 y a los remolques de las

categorías O3 u O4, a fin de garantizar que el sector pertinente disponga de tiempo suficiente para aplicar los nuevos requisitos. Se recuerda que, en el caso de los vehículos pesados y de los remolques, la fecha de aplicación puede retrasarse, ya que la transición a vehículos de cero emisiones será más larga para los vehículos pesados. Las fechas de adopción de los actos de ejecución correspondientes deben modificarse en consecuencia.

Or. en

Enmienda 74
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Propuesta de Reglamento
Considerando 16 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(16 bis) Los niños que se quedan sin vigilancia en los vehículos pueden estar expuestos a riesgos graves y de rápida evolución, como golpes de calor, hipotermia u otras situaciones que ponen en peligro la vida. Varios Estados miembros ya han tomado medidas para hacer frente a este riesgo, en particular mediante obligaciones nacionales de dispositivos recordatorios para niños o contra el abandono. Si bien estas medidas persiguen un objetivo de seguridad legítimo e importante, la divergencia de los requisitos nacionales puede crear fragmentación en el mercado interior y diferentes niveles de protección en toda la Unión. A la luz de la disponibilidad de tecnologías de detección de presencia infantil y de su integración progresiva en los protocolos de evaluación de la seguridad de los vehículos, conviene establecer un requisito armonizado de la Unión para que los vehículos de las

categorías M1 y N1 estén equipados con sistemas capaces de detectar o inferir de manera fiable la presencia de un niño que quede sin vigilancia en el vehículo y emitir alertas oportunas.

Or. en

Enmienda 75
Valérie Devaux, Andreas Schwab, Michael Bloss, Merja Kyllönen, Grégory Allione, Benoit Cassart, Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Jan-Christoph Oetjen

Propuesta de Reglamento
Considerando 16 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(16 bis) Los sistemas de manillas de las puertas enrasadas y escamoteables, en particular los que dependen del accionamiento eléctrico, pueden suponer riesgos en casos de escasez de energía, colisión, congelación o situaciones de emergencia, incluidos el incendio del vehículo y la inmersión en agua. Es necesario que los fabricantes de las categorías M1 y N1 garanticen que dichas manillas puedan utilizarse en estas situaciones y permitan una intervención rápida de los servicios de emergencia mediante el establecimiento de una norma de seguridad común y fácilmente aplicable.

Or. en

Enmienda 76
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propuesta de Reglamento
Considerando 16 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(16 bis) Dado que algunos reactivos pueden congelarse a temperatura fría, debe exigirse a los fabricantes que diseñen y construyan sistemas de inyección de reactivo para que puedan resistir un uso a largo plazo, incluido el funcionamiento en condiciones de frío en las que el reactivo pueda estar sujeto a ciclos repetidos de congelación y descongelación. Esto incluye la adopción de medidas para garantizar el calentamiento de los depósitos y tuberías de reactivo.

Or. en

Enmienda 77
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propuesta de Reglamento
Considerando 16 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(16 ter) Los datos de monitorización a bordo del consumo de combustible o energía (OBFCM) en condiciones reales de los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) matriculados en la Unión en el período 2021-2023 muestran que las emisiones de CO_2 en condiciones reales de estos vehículos fueron, de media, 3,5 veces superiores durante ese período a los valores de homologación de tipo. Esto es significativamente mayor que en el caso de los vehículos convencionales, y puede explicarse por el desajuste entre el factor de utilidad utilizado durante la homologación de tipo y los patrones reales de recarga y conducción de los vehículos, lo que da lugar a más emisiones y a facturas de combustible más elevadas para los consumidores. El

análisis de estos datos también confirma que la brecha de emisiones en condiciones reales para estos vehículos está aumentando. Con el fin de reforzar la protección de los consumidores y garantizar que estos vehículos no reciban un trato injusto en comparación con otras tecnologías, es necesario actualizar anualmente el factor de utilidad utilizado para estimar las emisiones de CO_2 de los VEH-CCE durante la homologación de tipo sobre la base de los datos recibidos de la OBFCM.

Or. en

Enmienda 78
Valérie Devaux, Nikola Minchev, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Propuesta de Reglamento
Considerando 16 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(16 ter) Las tecnologías de extensión de la autonomía ofrecen oportunidades adicionales para la descarbonización de los vehículos pesados, pero actualmente no se abordan adecuadamente en los actos de ejecución adoptados en virtud de la legislación Euro 6. En particular, el marco existente no permite la homologación de tipo de los motores ligeros destinados a ser utilizados como extensores de autonomía en vehículos pesados. Con el fin de reducir la carga normativa y los costes para los fabricantes, conviene adoptar actos de ejecución que permitan el uso y la homologación de tipo de dichos motores para su aplicación en vehículos pesados.

Or. en

Enmienda 79
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propuesta de Reglamento
Considerando 17

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(17) Los fabricantes de vehículos de las categorías M1 y N1 están obligados a someter los motores a ensayos de laboratorio de bajas temperaturas, de conformidad con el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257. ***Dado que las condiciones de temperatura del ensayo de laboratorio de bajas temperaturas para las*** emisiones ***están cubiertas por el ensayo*** en condiciones reales de conducción ***de contaminantes gaseosos y PN, la demostración del cumplimiento del requisito de emisiones en condiciones de baja temperatura (a – 7 °C) está cubierta por el cumplimiento de los requisitos de emisiones en condiciones reales de conducción (***de ***– 7 °C*** a 38 °C***). Por consiguiente, a fin de reducir los costes relacionados con los requisitos específicos establecidos en el anexo V del*** Reglamento (UE) 2024/1257 ***para los fabricantes, procede eliminar ese requisito específico de ensayos de laboratorio de bajas temperaturas, ya que dicha eliminación no comprometerá las normas medioambientales garantizadas por el ensayo de emisiones en condiciones reales de conducción***.	(17) Los fabricantes de vehículos de las categorías M1 y N1 están obligados a someter los motores a ensayos de laboratorio de bajas temperaturas, de conformidad con el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257. ***Mientras que los reglamentos sobre*** emisiones en condiciones reales de conducción ***(RDE) definen el rango de temperatura permitido para fines de ensayo*** de ***-7 °C*** a 38 °C***, dichos rangos no constituyen condiciones de ensayo obligatorias y, por lo tanto, no existe ningún requisito de realizar un ensayo de RDE a -7 °C, por lo que el cumplimiento a dicha temperatura sigue siendo teórico en lugar de demostrado. En cambio, el ensayo de laboratorio a baja temperatura somete a los vehículos a condiciones normalizadas y controladas a -7 °C utilizando el ciclo de conducción urbana, lo que permite una medición repetible y comparable de las emisiones de arranque en frío. Las emisiones de arranque en frío representan una fase crítica durante la cual las emisiones de monóxido de carbono (CO) e hidrocarburos (HC), en particular de los vehículos de gasolina, son significativamente elevadas debido al funcionamiento ineficiente del sistema de postratamiento antes del calentamiento, y representan una gran proporción de las emisiones urbanas totales. Dado que estas emisiones no pueden capturarse de manera coherente a través del ensayo de RDE, que está sujeto a la variabilidad del comportamiento de conducción y de las condiciones del tráfico en condiciones reales, ambos ensayos son***

complementarios y tienen finalidades distintas y su coexistencia no constituye una duplicación. Además, si bien la obligación de realizar ensayos a baja temperatura se trasladó del Reglamento (CE) n.º 715/2007[16 bis] al Reglamento (UE) 2024/1257***, los valores límite de emisión correspondientes para CO y HC se omitieron involuntariamente en este último. Procede, por tanto, mantener la obligación de realizar ensayos de laboratorio a baja temperatura en el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257 y reintroducir valores límite de emisión para CO y HC no menos estrictos que los aplicables en virtud del Reglamento (CE) n.º 715/2007, a fin de reflejar la intención original de los colegisladores y mantener un elevado nivel de protección del medio ambiente y la salud pública.***

_____

[16 bis] ***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: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/2020-09-01).***

Or. en

Enmienda 80
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Propuesta de Reglamento
Considerando 17

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(17) Los fabricantes de vehículos de las	(17) Los fabricantes de vehículos de las

categorías M1 y N1 están obligados a someter los motores a ensayos de laboratorio de bajas temperaturas, de conformidad con el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257. ***Dado que las condiciones de temperatura del ensayo de laboratorio de bajas temperaturas para las emisiones están cubiertas por el ensayo en condiciones reales de conducción de contaminantes gaseosos y PN, la demostración del cumplimiento del requisito de emisiones en condiciones de baja temperatura (a -7 °C) está cubierta por el cumplimiento de los requisitos de emisiones en condiciones reales de conducción (de -7 °C a 38 °C).*** Por consiguiente, a fin de reducir los costes relacionados con los requisitos específicos establecidos en el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257 para los fabricantes, procede ***eliminar ese*** requisito específico de ensayos de laboratorio de bajas temperaturas***, ya que dicha eliminación no comprometerá las normas medioambientales garantizadas por el ensayo de emisiones en condiciones reales de conducción***.	categorías M1 y N1 están obligados a someter los motores a ensayos de laboratorio de bajas temperaturas, de conformidad con el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257. Por consiguiente, a fin de reducir los costes relacionados con los requisitos específicos establecidos en el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257 para los fabricantes, procede ***declarar el cumplimiento del*** requisito específico de ensayos de laboratorio de bajas temperaturas ***durante la homologación de tipo, cuando proceda***.

Or. en

Justificación

El marco Euro 7 preserva en gran medida el marco Euro 6, incluidos los límites de emisiones y los ensayos RDE y los procedimientos de ensayo de vehículos ligeros armonizados a nivel mundial. Sin embargo, aunque se sigue incluyendo el ensayo de tipo 6 a baja temperatura (-7 °C), se omitieron su procedimiento y sus límites, lo que crea una obligación de ensayo sin normas definidas. La modificación elimina el ensayo de tipo 6 obligatorio para la homologación de tipo, manteniendo al mismo tiempo los límites de baja temperatura contemplados en Euro 6, cuyo cumplimiento se demuestra mediante una declaración de conformidad del fabricante.

Enmienda 81
Kateřina Konečná

Propuesta de Reglamento
Considerando 17

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(17) Los fabricantes de vehículos de las categorías M1 y N1 están obligados a someter los motores a ensayos de laboratorio de bajas temperaturas, de conformidad con el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257. ***Dado que las condiciones de temperatura del ensayo de laboratorio de bajas temperaturas para las emisiones están cubiertas por el ensayo en condiciones reales de conducción de contaminantes gaseosos y PN, la demostración del cumplimiento del requisito de emisiones en condiciones de baja temperatura (a – 7 °C) está cubierta por el cumplimiento de los requisitos de emisiones en condiciones reales de conducción (de – 7 °C a 38 °C).*** Por consiguiente, a fin de reducir los costes relacionados con los requisitos específicos establecidos en el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257 para los fabricantes, procede ***eliminar ese*** requisito específico de ensayos de laboratorio de bajas temperaturas***, ya que dicha eliminación no comprometerá las normas medioambientales garantizadas por el ensayo de emisiones en condiciones reales de conducción***.	(17) Los fabricantes de vehículos de las categorías M1 y N1 están obligados a someter los motores a ensayos de laboratorio de bajas temperaturas, de conformidad con el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257. Por consiguiente, a fin de reducir los costes relacionados con los requisitos específicos establecidos en el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257 para los fabricantes, procede ***declarar el cumplimiento del*** requisito específico de ensayos de laboratorio de bajas temperaturas ***durante la homologación de tipo, cuando proceda***.

Or. en

Enmienda 82
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Considerando 17

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(17) Los fabricantes de vehículos de las categorías M1 y N1 están obligados a someter los motores a ensayos de	(17) Los fabricantes de vehículos de las categorías M1 y N1 están obligados a someter los motores a ensayos de

laboratorio de bajas temperaturas, de conformidad con el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257. ***Dado que las condiciones de temperatura del ensayo de laboratorio de bajas temperaturas para las emisiones están cubiertas por el ensayo en condiciones reales de conducción de contaminantes gaseosos y PN, la demostración del cumplimiento del requisito de emisiones en condiciones de baja temperatura (a – 7 °C) está cubierta por el cumplimiento de los requisitos de emisiones en condiciones reales de conducción (de – 7 °C a 38 °C).*** Por consiguiente, a fin de reducir los costes relacionados con los requisitos específicos establecidos en el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257 para los fabricantes, procede ***eliminar ese*** requisito específico de ensayos de laboratorio de bajas temperaturas***, ya que dicha eliminación no comprometerá las normas medioambientales garantizadas por el ensayo de emisiones en condiciones reales de conducción***.	laboratorio de bajas temperaturas, de conformidad con el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257. Por consiguiente, a fin de reducir los costes relacionados con los requisitos específicos establecidos en el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257 para los fabricantes, procede ***declarar el cumplimiento del*** requisito específico de ensayos de laboratorio de bajas temperaturas ***durante la homologación de tipo, cuando proceda***.

Or. en

Justificación

Para mantener un elevado nivel de protección del medio ambiente, evitando al mismo tiempo los ensayos físicos redundantes, debe mantenerse la obligación legal de cumplir los límites de emisiones a baja temperatura mediante la reintroducción de los límites de emisiones a baja temperatura de Euro 6.

Enmienda 83
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Propuesta de Reglamento
Considerando 17

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(17) Los fabricantes de vehículos de las categorías M1 y N1 están obligados a someter los motores a ensayos de	(17) Los fabricantes de vehículos de las categorías M1 y N1 están obligados a someter los motores a ensayos de

laboratorio de bajas temperaturas, de conformidad con el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257. ***Dado que las condiciones de temperatura del ensayo de laboratorio de bajas temperaturas para las emisiones están cubiertas por el ensayo en condiciones reales de conducción de contaminantes gaseosos y PN, la demostración del cumplimiento del requisito de emisiones en condiciones de baja temperatura (a – 7 °C) está cubierta por el cumplimiento de los requisitos de emisiones en condiciones reales de conducción (de – 7 °C a 38 °C).*** Por consiguiente, a fin de reducir los costes relacionados con los requisitos específicos establecidos en el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257 para los fabricantes, procede ***eliminar ese*** requisito específico de ensayos de laboratorio de bajas temperaturas***, ya que dicha eliminación no comprometerá las normas medioambientales garantizadas por el ensayo de emisiones en condiciones reales de conducción***.	laboratorio de bajas temperaturas, de conformidad con el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257. Por consiguiente, a fin de reducir los costes relacionados con los requisitos específicos establecidos en el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257 para los fabricantes, procede ***declarar el cumplimiento del*** requisito específico de ensayos de laboratorio de bajas temperaturas ***durante la homologación de tipo, cuando proceda***.

Or. en

Justificación

El Reglamento (UE) 2024/1257 (Euro 7) tenía por objeto preservar el marco Euro 6 para las emisiones de los vehículos ligeros. Sin embargo, aunque el ensayo de tipo 6 a baja temperatura sigue siendo formalmente «necesario», el procedimiento y los valores límite correspondientes no se han transpuesto, lo que genera inseguridad jurídica. El paquete ómnibus del sector del automóvil elimina los ensayos obligatorios de homologación de tipo 6. Esta enmienda garantiza que el cumplimiento de los límites de baja temperatura de Euro 6 siga siendo aplicable mediante la declaración del fabricante y la vigilancia del mercado.

Enmienda 84
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec, Benoit Cassart

Propuesta de Reglamento
Considerando 17

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(17) Los fabricantes de vehículos de las	(17) Los fabricantes de vehículos de las

categorías M1 y N1 están obligados a someter los motores a ensayos de laboratorio de bajas temperaturas, de conformidad con el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257. ***Dado que las condiciones de temperatura del ensayo de laboratorio de bajas temperaturas para las emisiones están cubiertas por el ensayo en condiciones reales de conducción de contaminantes gaseosos y PN, la demostración del cumplimiento del requisito de emisiones en condiciones de baja temperatura (a – 7 °C) está cubierta por el cumplimiento de los requisitos de emisiones en condiciones reales de conducción (de – 7 °C a 38 °C).*** Por consiguiente, a fin de reducir los costes relacionados con los requisitos específicos establecidos en el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257 para los fabricantes, procede ***eliminar ese*** requisito específico de ensayos de laboratorio de bajas temperaturas***, ya que dicha eliminación no comprometerá las normas medioambientales garantizadas por el ensayo de emisiones en condiciones reales de conducción***.	categorías M1 y N1 están obligados a someter los motores a ensayos de laboratorio de bajas temperaturas, de conformidad con el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257. Por consiguiente, a fin de reducir los costes relacionados con los requisitos específicos establecidos en el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257 para los fabricantes, procede ***declarar el cumplimiento del*** requisito específico de ensayos de laboratorio de bajas temperaturas ***durante la homologación de tipo, cuando proceda***.

Or. en

Justificación

El Reglamento (UE) 2024/1257 (Euro 7) tenía por objeto preservar en gran medida el marco Euro 6. Sin embargo, aunque el ensayo a baja temperatura sigue enumerándose como necesario, el procedimiento y los límites de emisiones correspondientes no se transpusieron, lo que creó una laguna jurídica. La propuesta del ómnibus del sector del automóvil elimina el ensayo obligatorio, lo que podría debilitar el control de las emisiones a baja temperatura en comparación con la norma Euro 6. La enmienda colma esta laguna al mantener el cumplimiento de los límites de baja temperatura de Euro 6 a través de las declaraciones de los fabricantes y la vigilancia del mercado.

Enmienda 85
Jana Nagyová

Propuesta de Reglamento
Considerando 17

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(17) Los fabricantes de vehículos de las categorías M1 y N1 están obligados a someter los motores a ensayos de laboratorio de bajas temperaturas, de conformidad con el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257. ***Dado que las condiciones de temperatura del ensayo de laboratorio de bajas temperaturas para las emisiones están cubiertas por el ensayo en condiciones reales de conducción de contaminantes gaseosos y PN, la demostración del cumplimiento del requisito de emisiones en condiciones de baja temperatura (a – 7 °C) está cubierta por el cumplimiento de los requisitos de emisiones en condiciones reales de conducción (de – 7 °C a 38 °C).*** Por consiguiente, a fin de reducir los costes relacionados con los requisitos específicos establecidos en el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257 para los fabricantes, procede ***eliminar ese*** requisito específico de ensayos de laboratorio de bajas temperaturas***, ya que dicha eliminación no comprometerá las normas medioambientales garantizadas por el ensayo de emisiones en condiciones reales de conducción***.	(17) Los fabricantes de vehículos de las categorías M1 y N1 están obligados a someter los motores a ensayos de laboratorio de bajas temperaturas, de conformidad con el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257. Por consiguiente, a fin de reducir los costes relacionados con los requisitos específicos establecidos en el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257 para los fabricantes, procede ***declarar el cumplimiento del*** requisito específico de ensayos de laboratorio de bajas temperaturas ***durante la homologación de tipo, cuando proceda***.

Or. en

Justificación

Regulation (EU) 2024/1257 (Euro 7) was adopted with the clear legislative intent to largely carry over the Euro 6 framework for light-duty vehicle exhaust emissions, except where explicitly modified or where new requirements were introduced. This continuity is reflected in the retention of Euro 6 limit values in Annex I and of the WLTP and RDE test procedures in Annex III. Under Euro 6, low-temperature exhaust emissions are addressed through a dedicated laboratory test at –7 °C (Type 6), including specific emission limit values defined in UN Regulation No. 83. In the current Euro 7 legal text, however, the low-temperature test is only listed as "required" in Annex V, while the corresponding test procedure and legally binding emission limit values are not transposed. This creates a regulatory gap: a formal testing obligation exists without defined limit values, undermining legal certainty and disrupting alignment with both Euro 6 and the relevant UN framework. The European Commission's Automotive Omnibus proposal deletes the mandatory Type 6 test at type-approval. While this contributes to simplification and cost reduction, it would, in the absence

of explicit legal reference values, structurally weaken the Euro 7 framework compared to Euro 6 with regard to low-temperature emission control. This situation appears to result from an unintended omission rather than a deliberate policy choice to relax environmental protection. The proposed amendment therefore clarifies that the dedicated low-temperature laboratory test is no longer required at type-approval, while maintaining the underlying legal obligation to comply with low-temperature emission limits as carried over from Euro 6.

Enmienda 86
Merja Kyllönen, Andreas Schwab, Jan-Christoph Oetjen, Eero Heinäluoma, Pekka Toveri, Sebastian Tynkkynen

Propuesta de Reglamento
Considerando 17

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(17) Los fabricantes de vehículos de las categorías M1 y N1 están obligados a someter los motores a ensayos de laboratorio de bajas temperaturas, de conformidad con el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257. Dado que las condiciones de temperatura del ensayo de laboratorio de bajas temperaturas para las emisiones están cubiertas por el ensayo en condiciones reales de conducción de contaminantes gaseosos y PN, la demostración del cumplimiento del requisito de emisiones en condiciones de baja temperatura (a ***– 7 °C***) está cubierta por el cumplimiento de los requisitos de emisiones en condiciones reales de conducción (de ***– 7 °C*** a 38 °C). Por consiguiente, a fin de reducir los costes relacionados con los requisitos específicos establecidos en el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257 para los fabricantes, procede eliminar ese requisito específico de ensayos de laboratorio de bajas temperaturas, ***ya que dicha eliminación no comprometerá*** las normas medioambientales garantizadas por el ensayo de emisiones en condiciones reales de conducción.	(17) Los fabricantes de vehículos de las categorías M1 y N1 están obligados a someter los motores a ensayos de laboratorio de bajas temperaturas, de conformidad con el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257. Dado que las condiciones de temperatura del ensayo de laboratorio de bajas temperaturas para las emisiones están cubiertas por el ensayo en condiciones reales de conducción de contaminantes gaseosos y PN, la demostración del cumplimiento del requisito de emisiones en condiciones de baja temperatura (a ***-7 °C***) está cubierta por el cumplimiento de los requisitos de emisiones en condiciones reales de conducción (de ***-7 °C*** a 38 °C). ***Sin embargo, la experiencia en determinadas regiones de la Unión ha demostrado que unas condiciones climáticas extremas pueden afectar al funcionamiento de los sistemas de control de emisiones en condiciones reales de funcionamiento.*** Por consiguiente, a fin de reducir los costes relacionados con los requisitos específicos establecidos en el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257 para los fabricantes, procede eliminar ese requisito específico de ensayos de laboratorio de bajas temperaturas, ***garantizando al mismo tiempo que los sistemas de control de***

emisiones siguen siendo efectivos y fiables en todas las condiciones de funcionamiento pertinentes en toda la Unión, sin comprometer las normas medioambientales garantizadas por el ensayo de emisiones en condiciones reales de conducción.

Or. en

Enmienda 87
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola, Jan-Christoph Oetjen

Propuesta de Reglamento
Considerando 17

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(17) Los fabricantes de vehículos de las categorías M1 y N1 están obligados a someter los motores a ensayos de laboratorio de bajas temperaturas, de conformidad con el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257. Dado que las condiciones de temperatura del ensayo de laboratorio de bajas temperaturas para las emisiones están cubiertas por el ensayo en condiciones reales de conducción de contaminantes gaseosos y PN, la demostración del cumplimiento del requisito de emisiones en condiciones de baja temperatura (a ***– 7 °C***) está cubierta por el cumplimiento de los requisitos de emisiones en condiciones reales de conducción (de ***– 7 °C*** a 38 °C). Por consiguiente, a fin de reducir los costes relacionados con los requisitos específicos establecidos en el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257 para los fabricantes, procede eliminar ese requisito específico de ensayos de laboratorio de bajas temperaturas, ***ya que dicha eliminación no comprometerá*** las normas medioambientales garantizadas por el ensayo de emisiones en condiciones reales	(17) Los fabricantes de vehículos de las categorías M1 y N1 están obligados a someter los motores a ensayos de laboratorio de bajas temperaturas, de conformidad con el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257. Dado que las condiciones de temperatura del ensayo de laboratorio de bajas temperaturas para las emisiones están cubiertas por el ensayo en condiciones reales de conducción de contaminantes gaseosos y PN, la demostración del cumplimiento del requisito de emisiones en condiciones de baja temperatura (a ***-7 °C***) está cubierta por el cumplimiento de los requisitos de emisiones en condiciones reales de conducción (de ***-7 °C*** a 38 °C). ***Sin embargo, la experiencia en determinadas regiones de la Unión ha demostrado que unas condiciones climáticas extremas pueden afectar al funcionamiento de los sistemas de control de emisiones en condiciones reales de funcionamiento.*** Por consiguiente, a fin de reducir los costes relacionados con los requisitos específicos establecidos en el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257 para los fabricantes, procede eliminar ese requisito específico

de conducción.

de ensayos de laboratorio de bajas temperaturas, ***garantizando al mismo tiempo que los sistemas de control de emisiones siguen siendo efectivos y fiables en todas las condiciones de funcionamiento pertinentes en toda la Unión, sin comprometer*** las normas medioambientales garantizadas por el ensayo de emisiones en condiciones reales de conducción.

Or. en

Enmienda 88
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propuesta de Reglamento
Considerando 17

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(17) Los fabricantes de vehículos de las categorías M1 y N1 están obligados a someter los motores a ensayos de laboratorio de bajas temperaturas, de conformidad con el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257. ***Dado*** que las condiciones de temperatura del ensayo de laboratorio de bajas temperaturas para las emisiones están cubiertas por el ensayo en condiciones reales de conducción de contaminantes gaseosos y PN, la demostración del cumplimiento del requisito de emisiones en condiciones de baja temperatura (a ***– 7 °C***) ***está*** cubierta por el cumplimiento de los requisitos de emisiones en condiciones reales de conducción (de ***– 7 °C*** a 38 °C). ***Por consiguiente, a fin de reducir los costes relacionados con los requisitos específicos establecidos en el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257 para los fabricantes, procede eliminar ese requisito específico de ensayos de laboratorio de bajas temperaturas, ya que dicha eliminación no comprometerá las normas medioambientales garantizadas por el***	(17) Los fabricantes de vehículos de las categorías M1 y N1 están obligados a someter los motores a ensayos de laboratorio de bajas temperaturas, de conformidad con el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257. ***Sin embargo, el anexo I del Reglamento (UE) 2024/1257 no incluía límites de emisiones específicos para este ensayo. Mientras*** que las condiciones de temperatura del ensayo de laboratorio de bajas temperaturas para las emisiones están cubiertas por el ensayo en condiciones reales de conducción ***(RDE)*** de contaminantes gaseosos y PN, la demostración del cumplimiento del requisito de emisiones en condiciones de baja temperatura (a ***-7 °C***) ***podría considerarse*** cubierta por el cumplimiento de los requisitos de emisiones en condiciones reales de conducción (de ***-7 °C*** a 38 °C). ***Sin embargo, en la práctica, las condiciones de baja temperatura no suelen observarse dentro de la Unión y, por lo tanto, no se someterían a ensayo mediante el ensayo de RDE. Esto podría***

ensayo de emisiones en condiciones reales de conducción.

socavar las salvaguardias de los consumidores, el medio ambiente y la salud, como también señalaron varias partes interesadas en la consulta específica a las partes interesadas. Por lo tanto, es necesario mantener los ensayos de laboratorio de los motores a bajas temperaturas y añadir límites de emisiones específicos para respetar la voluntad de los colegisladores.

Or. en

Enmienda 89
Jonas Sjöstedt

Propuesta de Reglamento
Considerando 17

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(17) Los fabricantes de vehículos de las categorías M1 y N1 están obligados a someter los motores a ensayos de laboratorio de bajas temperaturas, de conformidad con el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257. ***Dado*** que las condiciones de temperatura del ensayo de laboratorio de bajas temperaturas para las emisiones están cubiertas por el ensayo en condiciones reales de conducción de contaminantes gaseosos y PN, la demostración del cumplimiento del requisito de emisiones en condiciones de baja temperatura (a ***– 7 °C***) ***está*** cubierta por el cumplimiento de los requisitos de emisiones en condiciones reales de conducción (de ***– 7 °C*** a 38 °C). ***Por consiguiente, a fin de reducir los costes relacionados con los requisitos específicos establecidos en el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257 para los fabricantes, procede eliminar ese requisito específico de ensayos de laboratorio de bajas temperaturas, ya que dicha eliminación no comprometerá las normas medioambientales garantizadas por el***	(17) Los fabricantes de vehículos de las categorías M1 y N1 están obligados a someter los motores a ensayos de laboratorio de bajas temperaturas, de conformidad con el anexo V del Reglamento (UE) 2024/1257. ***Sin embargo, los límites de emisiones específicos para este ensayo se omitieron inadvertidamente en el anexo I del Reglamento (UE) 2024/1257. Mientras*** que las condiciones de temperatura del ensayo de laboratorio de bajas temperaturas para las emisiones están cubiertas por el ensayo en condiciones reales de conducción ***(RDE)*** de contaminantes gaseosos y PN, la demostración del cumplimiento del requisito de emisiones en condiciones de baja temperatura (a ***-7 °C***) ***podría, en teoría, estar*** cubierta por el cumplimiento de los requisitos de emisiones en condiciones reales de conducción (de ***-7 °C*** a 38 °C). ***Sin embargo, en la práctica, las condiciones de baja temperatura no suelen observarse y, por lo tanto, no se someten a ensayo en condiciones reales***

ensayo de emisiones en condiciones reales de conducción.	***de conducción, lo que pone en peligro las salvaguardias para la salud, los consumidores y el medio ambiente, como se señala en la consulta específica a las partes interesadas. Para respetar la intención de los colegisladores, es necesario, por tanto, mantener los ensayos de laboratorio de los motores en condiciones de baja temperatura y añadir el cuadro correspondiente de valores límite de emisión.***

Or. en

Enmienda 90
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola

Propuesta de Reglamento
Considerando 17 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(17 bis) Con el fin de garantizar la seguridad jurídica y el funcionamiento eficaz de los sistemas de control de emisiones, así como la supervisión de su rendimiento a través de sistemas MAB, es necesario aclarar el marco regulador aplicable a los sistemas basados en reactivos, como la reducción catalítica selectiva (RCS), en particular en condiciones climáticas extremas. Cuando tales condiciones puedan perjudicar el funcionamiento de dichos sistemas, deben permitirse soluciones proporcionadas y tecnológicamente neutras, incluidas adaptaciones del sistema o el uso de reactivos alternativos, siempre que se garantice un comportamiento equivalente en materia de emisiones. Esto es esencial para evitar el aumento de las emisiones de contaminantes en condiciones reales, en particular de óxidos de nitrógeno (NOx), y para garantizar el cumplimiento de los límites de emisiones en todas las regiones de la Unión. Esta aclaración también

debe contribuir a reducir la carga administrativa y evitar costes innecesarios de nueva certificación, garantizando al mismo tiempo el funcionamiento continuo de los sistemas de control de emisiones a lo largo de toda la vida útil del vehículo, también en el caso de los vehículos ya en uso, cuando puedan ser necesarias adaptaciones proporcionadas. Dado que se aplican tecnologías y requisitos reglamentarios similares a las máquinas móviles no de carretera, debe garantizarse la coherencia con el Reglamento (UE) 2016/1628, a fin de permitir una reducción efectiva de las emisiones en toda la Unión.

Or. en

Justificación

Operational experience in several regions of the Union indicates that emission control systems relying on reagents, in particular Selective Catalytic Reduction systems using AdBlue, may encounter reliability and performance challenges under extreme low-temperature conditions. This may reduce the effectiveness of emission control in real-world operation and contribute to increased emissions of pollutants, notably nitrogen oxides (NOx). Such technical limitations may also result in significant economic and environmental costs, including increased repair and maintenance costs, premature replacement of components and delays in fleet renewal, thereby hindering the uptake of newer, more fuel-efficient and lower-emission vehicles. It is therefore appropriate to clarify that proportionate and technology-neutral adaptations of such systems, including alternative technical solutions and, where appropriate, alternative approved reagents under specific operating conditions, should be capable of being approved, provided that equivalent emission performance is ensured. This should improve the reliability and effectiveness of emission control systems throughout the Union while reducing unnecessary administrative and economic burdens and supporting the Union's environmental and climate objectives.

Enmienda 91
Merja Kyllönen, Andreas Schwab, Jan-Christoph Oetjen, Sebastian Tynkkynen, Eero Heinäluoma, Pekka Toveri

Propuesta de Reglamento
Considerando 17 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(17 bis) Con el fin de garantizar la

seguridad jurídica y el funcionamiento eficaz de los sistemas de control de emisiones, así como la supervisión de su rendimiento a través de sistemas MAB, es necesario aclarar el marco regulador aplicable a los sistemas basados en reactivos, como la reducción catalítica selectiva (RCS), en particular en condiciones climáticas extremas. Cuando tales condiciones puedan perjudicar el funcionamiento de dichos sistemas, deben permitirse soluciones proporcionadas y tecnológicamente neutras, incluidas adaptaciones del sistema o el uso de reactivos alternativos, siempre que se garantice un comportamiento equivalente en materia de emisiones. Esto es esencial para evitar el aumento de las emisiones de contaminantes en condiciones reales, en particular de óxidos de nitrógeno (NOx), y para garantizar el cumplimiento de los límites de emisiones en todas las regiones de la Unión. Esta aclaración también debe contribuir a reducir la carga administrativa y evitar costes innecesarios de nueva certificación, garantizando al mismo tiempo el funcionamiento continuo de los sistemas de control de emisiones a lo largo de toda la vida útil del vehículo, también en el caso de los vehículos ya en uso, cuando puedan ser necesarias adaptaciones proporcionadas. Dado que se aplican tecnologías y requisitos reglamentarios similares a las máquinas móviles no de carretera, debe garantizarse la coherencia con el Reglamento (UE) 2016/1628, a fin de permitir una reducción efectiva de las emisiones en toda la Unión.

Or. en

Justificación

Operational experience in several regions of the Union indicates that emission control systems relying on reagents, in particular Selective Catalytic Reduction systems using AdBlue, may encounter reliability and performance challenges under extreme low-temperature conditions. This may reduce the effectiveness of emission control in real-world operation and contribute to increased emissions of pollutants, notably nitrogen oxides

(NOx).Such technical limitations may also result in significant economic and environmental costs, including increased repair and maintenance costs, premature replacement of components and delays in fleet renewal, thereby hindering the uptake of newer, more fuel-efficient and lower-emission vehicles. It is therefore appropriate to clarify that proportionate and technology-neutral adaptations of such systems, including alternative technical solutions and, where appropriate, alternative approved reagents under specific operating conditions, should be capable of being approved, provided that equivalent emission performance is ensured. This should improve the reliability and effectiveness of emission control systems throughout the Union while reducing unnecessary administrative and economic burdens and supporting the Union's environmental and climate objectives.

Enmienda 92
Valérie Devaux, Nikola Minchev, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Propuesta de Reglamento
Considerando 17 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(17 bis) El anexo I del Reglamento (UE) 2024/1257 establece límites de emisiones de partículas de los frenos en el ciclo de conducción estándar aplicables a partir del 1 de enero de 2035 para todas las tecnologías del grupo motopropulsor, por categoría de vehículo. A partir del 1 de enero de 2035, estos límites se aplican de manera uniforme a todas las tecnologías del grupo motopropulsor, mientras que se aplican límites diferenciados para fechas anteriores en función de la tecnología del grupo motopropulsor de que se trate. Este enfoque se basaba en el supuesto de que, a partir del 1 de enero de 2035, todos los vehículos de nueva matriculación serían VEP y, por tanto, generarían menores emisiones de partículas de los frenos debido al mayor uso de sistemas de frenado regenerativo. Habida cuenta de la posibilidad de que los vehículos híbridos y los vehículos de motor de combustión interna puedan seguir introduciéndose en el mercado después de esa fecha, procede mantener límites diferenciados de emisiones de partículas de los frenos con arreglo a la tecnología del grupo

motopropulsor después del 1 de enero de 2035.

Or. en

Enmienda 93
Jonas Sjöstedt

Propuesta de Reglamento
Considerando 17 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(17 bis) Cualquier aplazamiento de la aplicación de las normas Euro a partir de sus fechas de aplicación actuales hará mucho más difícil para los fabricantes de camiones alcanzar sus objetivos de ventas de camiones de emisión cero. La competitividad industrial de Europa también se ve respaldada por la aplicación de las normas Euro según lo previsto actualmente. Aplazar su aplicación entrañaría el riesgo de aumentar la exposición del mercado europeo de camiones eléctricos a la competencia internacional. La seguridad energética de Europa también se vería debilitada y aumentaría la contaminación atmosférica. Los camiones consumen alrededor del 20 % de la demanda de petróleo del transporte por carretera. Las normas Euro son una medida de apoyo clave en la transición hacia los camiones eléctricos.

Or. en

Enmienda 94
Jonas Sjöstedt

Propuesta de Reglamento
Considerando 17 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(17 ter) La Unión debe seguir apoyando la transición hacia una movilidad totalmente eléctrica de cero emisiones en el transporte en camión. El International Council on Clean Transportation (ICCT; Consejo Internacional sobre Transporte Limpio) ha calculado que aplazar dieciocho meses la aplicación de la norma Euro 7 a los camiones y autobuses aumentaría los contaminantes de NOx en doscientas treinta kilotoneladas de aquí a 2050. Esto daría lugar a 18 000 años de vida perdidos o a 1 240 muertes prematuras adicionales. La norma Euro 7 también introduce normas muy necesarias para los neumáticos nuevos, eliminando los neumáticos de baja calidad y de desgaste rápido de las nuevas ventas, lo que a su vez reducirá la contaminación por micropartículas que afecta al aire, la tierra y las masas de agua. Retrasar las normas Euro también crearía incertidumbre y ralentizaría la inversión en tecnologías limpias, en particular en infraestructuras de recarga para vehículos pesados. El aplazamiento de las normas Euro sobre vehículos pesados perjudicaría la salud de los ciudadanos y la competitividad industrial europea, y debe evitarse.

Or. en

Enmienda 95
François Kalfon, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propuesta de Reglamento
Considerando 18 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(18 bis) Los vehículos híbridos eléctricos enchufables han ganado una cuota de mercado significativa en los últimos años, en parte porque sus valores de emisión de CO_2 de homologación de tipo oficial, determinados sobre la base de la metodología del factor de utilidad, son sustancialmente inferiores a sus emisiones de CO_2 en condiciones reales. El factor de utilidad refleja la proporción estimada de distancia recorrida en la condición de consumo de carga y se obtiene en la homologación de tipo a partir de una curva de factor de utilidad dependiente de la autonomía eléctrica en la condición de consumo de carga. Cuanto mayor sea esa autonomía, mayor será el factor de utilidad y menor el valor de CO_2 oficial resultante. Los datos de monitorización a bordo del consumo de combustible y energía (OBFCM) recogidos a partir de los vehículos eléctricos híbridos enchufables matriculados en la Unión confirman que dichos vehículos se cargan y funcionan con electricidad con mucha menos frecuencia en condiciones reales de lo que supone la curva del factor de utilidad, lo que da lugar a una notable y persistente brecha entre la homologación de tipo y las emisiones de CO_2 en condiciones reales. Esta laguna confiere una ventaja indebida en materia de cumplimiento a los vehículos híbridos enchufables en relación tanto con los vehículos de motor de combustión interna como con los vehículos eléctricos de batería en el contexto de los objetivos de CO_2 de los fabricantes. Si bien la Comisión ya ha introducido dos correcciones sucesivas en la curva original del factor de utilidad, el riesgo estructural de una nueva divergencia entre la curva del factor de utilidad y el comportamiento real de carga se mantiene a medida que evolucionan la tecnología y los patrones de uso de los

vehículos. A fin de garantizar que la curva del factor de utilidad siga reflejando el comportamiento de conducción en condiciones reales y que los vehículos eléctricos híbridos enchufables no se beneficien de una ventaja sistemática en materia de cumplimiento, la Comisión debe estar facultada para establecer, sobre la base de los datos de la OBFCM, una metodología para actualizar anualmente la curva del factor de utilidad de homologación de tipo a fin de mantener una brecha entre las emisiones de CO_2 de la homologación de tipo y en condiciones reales para los vehículos eléctricos enchufables que sea comparable a la observada para los vehículos de motor de combustión interna.

Or. en

Enmienda 96
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Propuesta de Reglamento
Considerando 18 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(18 bis) Dado el desarrollo en curso de procedimientos armonizados de ensayo de vehículos pesados para las emisiones de los frenos en el marco de la CEPE, conviene ajustar el calendario y la estructura de las disposiciones relativas a las emisiones de partículas de los frenos de estos vehículos. Deben introducirse límites de emisiones de partículas de los frenos para los vehículos pesados una vez finalizados y verificados los procedimientos de ensayo pertinentes, y deben recogerse datos suficientes para apoyar el establecimiento de límites reglamentarios aplicables a partir del 1 de enero de 2035. Teniendo en cuenta el creciente despliegue de vehículos pesados

electrificados en condiciones de funcionamiento urbano y suburbano, así como la introducción continua en el mercado de vehículos con otras tecnologías del grupo motopropulsor, los límites de emisiones de partículas de los frenos deben fijarse mediante la tecnología del grupo motopropulsor en lugar de aplicarse de manera uniforme.

Or. en

Enmienda 97
Zala Tomašič

Propuesta de Reglamento
Considerando 18 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(18 bis) La aplicación de los requisitos Euro 7 para los vehículos pesados debe tener en cuenta la preparación tecnológica de los fabricantes, la disponibilidad de componentes conformes y la competitividad general de la industria automovilística europea. Con el fin de evaluar si las fechas de aplicación revisadas siguen siendo adecuadas a la luz de la evolución del mercado y del progreso tecnológico, la Comisión debe revisar la ejecución del presente Reglamento antes de la aplicación de los requisitos Euro 7 para los vehículos pesados.

Or. en

Justificación

Una cláusula de revisión garantizaría que el calendario de aplicación siga estando en consonancia con los avances tecnológicos, la preparación industrial y la competitividad del sector automovilístico europeo.

Enmienda 98
Daniel Attard

Propuesta de Reglamento
Considerando 18 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(18 bis) Cualquier prórroga de los plazos de aplicación de la norma Euro 7 para los vehículos pesados debe seguir siendo limitada y proporcionada y no debe socavar los objetivos medioambientales ni la eficacia general del marco Euro 7.

Or. en

Enmienda 99
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Propuesta de Reglamento
Considerando 19

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(19) El Reglamento (UE) 2024/1257 introduce sistemas de monitorización a bordo (MAB) y dispositivos de monitorización a bordo del consumo de combustible y energía eléctrica (MABCC), cuyo objetivo es facilitar los controles de cumplimiento en tiempo real, la labor de armonización, la supervisión de los ciclos de vida, la reducción de los gastos de ensayo y la racionalización de las medidas de ejecución. Con el fin de recibir, tratar y almacenar eficazmente los datos MAB y MABCC, es necesario aclarar que la facultad de la Comisión para adoptar medidas de ejecución también abarca la adopción de los métodos y requisitos necesarios para supervisar la conformidad de los tipos de vehículos.	***suprimido***

Or. en

Justificación

The obligation to collect real-world consumption data linked to the vehicle identification number (personal data within the meaning of Regulation (EU) 2016/679) was introduced to compensate for the inadequacy of laboratory test procedures discredited by the 2015 emissions scandal. With Real Driving Emissions testing under Regulation (EU) 2017/1151 and WLTP now providing validated on-road measurements, that rationale has been entirely superseded. Continuously tracking the routes, fuel consumption and timing of every vehicle owner in the Union, linked to a unique vehicle identification number, to verify compliance with the Union's own type-approval tests constitutes mass surveillance of private property that is neither necessary nor proportionate. Where the Union's test procedures prove inadequate, the appropriate remedy is to improve those procedures and not to access the private property of citizens. The legal basis for this data collection should therefore be deleted in its entirety.

Enmienda 100
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propuesta de Reglamento
Considerando 19

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(19) El Reglamento (UE) 2024/1257 introduce sistemas de monitorización a bordo (MAB) y dispositivos de monitorización a bordo del consumo de combustible y energía eléctrica (MABCC), cuyo objetivo es facilitar los controles de cumplimiento en tiempo real, la labor de armonización, la supervisión de los ciclos de vida, la reducción de los gastos de ensayo y la racionalización de las medidas de ejecución. Con el fin de recibir, tratar y almacenar eficazmente los datos MAB y MABCC, es necesario aclarar que la facultad de la Comisión para adoptar medidas de ejecución también abarca la adopción de los métodos y requisitos necesarios para supervisar la conformidad de los tipos de vehículos.	(19) El Reglamento (UE) 2024/1257 introduce sistemas de monitorización a bordo (MAB) y dispositivos de monitorización a bordo del consumo de combustible y energía eléctrica (MABCC), cuyo objetivo es facilitar los controles de cumplimiento en tiempo real, la labor de armonización, la supervisión de los ciclos de vida, la reducción de los gastos de ensayo y la racionalización de las medidas de ejecución. Con el fin de recibir, tratar y almacenar eficazmente ***y de forma segura*** los datos MAB y MABCC, es necesario aclarar que la facultad de la Comisión para adoptar medidas de ejecución también abarca la adopción de los métodos y requisitos necesarios para supervisar la conformidad de los tipos de vehículos***, así como la conformidad con el Reglamento (UE) 2023/2854 (Reglamento de Datos)[16 ter]***.

[16 ter] ***Reglamento (UE) 2023/2854 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 2023, sobre normas armonizadas para un acceso justo a los datos y su utilización, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2017/2394 y la Directiva (UE) 2020/1828 (Reglamento de Datos) (DO L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).***

Or. en

Enmienda 101
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Propuesta de Reglamento
Considerando 19

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(19) El Reglamento (UE) 2024/1257 introduce sistemas de monitorización a bordo (MAB) y dispositivos de monitorización a bordo del consumo de combustible y energía eléctrica (MABCC), cuyo objetivo es facilitar los controles de cumplimiento ***en tiempo real***, la labor de armonización, la supervisión de los ciclos de vida, la reducción de los gastos de ensayo y la racionalización de las medidas de ejecución. Con el fin de recibir, tratar y almacenar eficazmente los datos MAB y MABCC, es necesario aclarar que la facultad de la Comisión para adoptar medidas de ejecución también abarca la adopción de los métodos y requisitos necesarios para supervisar la conformidad de los tipos de vehículos.	(19) El Reglamento (UE) 2024/1257 introduce sistemas de monitorización a bordo (MAB) y dispositivos de monitorización a bordo del consumo de combustible y energía eléctrica (MABCC), cuyo objetivo es facilitar los controles de cumplimiento, la labor de armonización, la supervisión de los ciclos de vida, la reducción de los gastos de ensayo y la racionalización de las medidas de ejecución. Con el fin de recibir, tratar y almacenar eficazmente los datos MAB y MABCC, es necesario aclarar que la facultad de la Comisión para adoptar medidas de ejecución también abarca la adopción de los métodos y requisitos necesarios para supervisar la conformidad de los tipos de vehículos.

Or. en

Justificación

La monitorización a bordo (MAB) no proporciona una verificación del cumplimiento en tiempo real. Por el contrario, los datos de seguimiento se recogen y transmiten a intervalos definidos, lo que proporciona una supervisión periódica del rendimiento del vehículo en lugar de una evaluación continua del cumplimiento.

Enmienda 102
Jens Gieseke, Zala Tomašič, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Considerando 19 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(19 bis) El Reglamento (UE) 2024/1257 introduce requisitos relativos a la abrasión de los neumáticos para abordar las emisiones distintas de las de escape, que son una fuente importante de microplásticos liberados en el medio ambiente. El desarrollo de límites de abrasión y métodos de ensayo para los neumáticos de clase C3 conlleva una complejidad técnica adicional debido a la diversidad de tipos y aplicaciones de neumáticos y al hecho de que las metodologías desarrolladas para los neumáticos de clase C1 y C2 no pueden aplicarse directamente a los neumáticos de clase C3. Con el fin de garantizar que los límites de abrasión de los neumáticos de clase C3 se basen en pruebas científicas sólidas y en procedimientos de ensayo adecuados, se necesita más tiempo para el desarrollo de métodos de ensayo, la evaluación de las repercusiones en el mercado y el establecimiento de valores límite adecuados. Por lo tanto, los plazos aplicables a los neumáticos de clase C3 deben ajustarse en consecuencia.

Or. en

Justificación

El objetivo de esta enmienda es garantizar un calendario de aplicación realista para los

neumáticos de clase C3 ampliando en dos años los plazos establecidos en el artículo 11, apartado 6, y en el artículo 15, apartados 2, y 3 del Reglamento (UE) 2024/1257. El trabajo sobre los neumáticos de clase C1 ha demostrado la complejidad del desarrollo de métodos de ensayo, límites de rendimiento y disposiciones de equivalencia. Dado que un trabajo similar para los neumáticos de clase C3 ya está experimentando retrasos debido a estos retos, el calendario actual ya no se considera viable y debe adaptarse en consecuencia.

Enmienda 103
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propuesta de Reglamento
Considerando 19 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(19 bis) El despliegue continuo de nuevos vehículos de emisión cero no solo es beneficioso para el clima, sino también para la calidad del aire. Por lo tanto, es probable que cualquier cambio en las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 establecidas para turismos y furgonetas nuevos en virtud del Reglamento (UE) 2019/631 tenga repercusiones en la calidad del aire. A más tardar el 31 de diciembre de 2027, la Comisión debe evaluar si es necesario modificar los límites de emisiones de contaminantes atmosféricos establecidos en el Reglamento (UE) 2024/1257 para mantener un elevado nivel de protección del medio ambiente y de la salud en toda la Unión a la luz de la evolución de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2.

Or. en

Enmienda 104
Michael Bloss, Alice Kuhnke, Virginijus Sinkevičius

Propuesta de Reglamento
Considerando 19 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(19 ter) La transición hacia una movilidad sin emisiones exige que los usuarios finales puedan acceder a los servicios de recarga en condiciones justas, transparentes y no discriminatorias en toda la Unión. Si bien el artículo 5, apartado 3, del Reglamento (UE) 2023/1804 exige que cualquier diferenciación en los precios cobrados por los operadores de puntos de recarga de acceso público sea proporcionada y esté objetivamente justificada, la ausencia de más aclaraciones puede dar lugar a interpretaciones divergentes e inseguridad jurídica, en detrimento del mercado interior y de la confianza de los consumidores. También da lugar a precios demasiado elevados en las estaciones de recarga, una situación que debe cambiarse inmediatamente. Procede, por tanto, garantizar la separación de los servicios de infraestructura y de suministro de energía y definir, a escala de la Unión, el significado de proporcionalidad en este contexto, a fin de garantizar que las diferencias de precios para la misma cantidad de electricidad suministrada en condiciones comparables se basen en criterios objetivos y transparentes y no den lugar a recargos desproporcionados por el mero hecho de que se facilite una sesión de recarga a través de un proveedor de servicios de movilidad que no forme parte de la misma empresa que el operador del punto de recarga. Dicha definición debe, en esencia, reducir los denominados costes de itinerancia e impedir diferencias arbitrarias de precios que distorsionen la competencia, socaven la interoperabilidad o desincentiven la adopción de vehículos de emisión cero. Como parte de la próxima revisión del Reglamento (UE) 2023/1804, la Comisión debe evaluar plenamente esta cuestión y, a su vez, presentar una propuesta legislativa

para abordarla. Esto conduce a la transparencia, la competencia y unos precios justos.

Or. en

Enmienda 105
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Propuesta de Reglamento
Considerando 20 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(20 bis) Las simplificaciones introducidas por el presente Reglamento siguen una lógica coherente: eliminan los requisitos que ya no añaden información o protección porque la misma cuestión ya está cubierta en otro lugar. La eliminación del ensayo específico de laboratorio a baja temperatura, que está cubierto por el ensayo de emisiones en condiciones reales de conducción, el paso a ensayos de demostración a nivel de categoría para los motores de gran potencia y la derogación de las normas de la Unión sobre ruido que duplican los Reglamentos de la CEPE aplicables son ejemplos de este enfoque. Siguen existiendo solapamientos comparables en el marco de emisiones del Reglamento (UE) 2024/1257, en el que los ensayos de laboratorio, la medición en condiciones reales de conducción, el seguimiento de la conformidad en servicio y el seguimiento a bordo cubren parcialmente la misma cuestión. Para que el Parlamento Europeo y el Consejo puedan dar el siguiente paso de simplificación sobre la base de pruebas y no caso por caso, la Comisión debe determinar sistemáticamente estos solapamientos restantes e informar al respecto.

Or. en

Enmienda 106
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propuesta de Reglamento
Considerando 20 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(20 bis) A fin de garantizar que las medidas introducidas por el presente Reglamento sigan siendo proporcionadas y coherentes con los objetivos de la legislación de la Unión en materia de seguridad vial y medio ambiente, la Comisión debe supervisar y evaluar periódicamente su impacto, en particular en lo que respecta a la seguridad vial, el comportamiento medioambiental y la aceptación de los vehículos comerciales ligeros de cero emisiones.

Or. en

Enmienda 107
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Considerando 20 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(20 bis) Dado que los vehículos pesados se caracterizan por largos ciclos de desarrollo y planificación de la producción, un aplazamiento de la fecha de aplicación de los requisitos Euro 7 para los vehículos pesados previstos en el Reglamento (UE) 2024/1257 puede proporcionar a los fabricantes más tiempo para cumplir los objetivos de emisiones contaminantes Euro 7.

Or. en

Enmienda 108
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propuesta de Reglamento
Considerando 20 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(20 ter) A fin de garantizar que el umbral de 4,25 toneladas aplicable a los vehículos de emisión cero siga siendo adecuado a lo largo del tiempo, la Comisión debe revisar dicho umbral a más tardar en 2032, teniendo en cuenta los avances tecnológicos relativos al peso de las baterías, así como consideraciones de seguridad vial, medioambientales y de mercado.

Or. en

Enmienda 109
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
El artículo ***13, apartado 1,*** del Reglamento (CE) n.º 561/2006, se modifica como sigue:	El artículo ***3*** del Reglamento (CE) n.º 561/2006, se modifica como sigue:

Or. en

Enmienda 110
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1
Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 13 – apartado 1 – punto 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1) Se inserta la letra f bis) siguiente:	***suprimido***
«	
f bis) vehículos destinados al transporte de mercancías y propulsados mediante electricidad cuya masa máxima autorizada, incluida la masa de los remolques o semirremolques, sea superior a 3,5 toneladas, pero no supere las 4,25 toneladas;».	

Or. en

Justificación

Las furgonetas de más de 3,5 toneladas siguen planteando graves riesgos para la seguridad vial debido a su peso. El uso obligatorio de tacógrafos garantiza el cumplimiento de la legislación en materia de seguridad, previene los accidentes relacionados con la fatiga y promueve unas condiciones de trabajo justas. Esto también contribuirá a incentivar un cambio más rápido hacia furgonetas eléctricas más ligeras y evita cualquier laguna para los camiones con un mayor riesgo de recogida.

Enmienda 111
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1
Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 13 – apartado 1 – punto 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1) Se inserta la letra f bis) siguiente:	***suprimido***
«	
f bis) vehículos destinados al transporte de mercancías y propulsados mediante	

electricidad cuya masa máxima autorizada, incluida la masa de los remolques o semirremolques, sea superior a 3,5 toneladas, pero no supere las 4,25 toneladas;».

Or. en

Justificación

Los tacógrafos son los principales instrumentos para hacer cumplir las obligaciones en materia de tiempo de descanso y de trabajo de los conductores en virtud de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014. Eximir a los vehículos eléctricos de batería N2 de menos de 4,25 toneladas de estos requisitos podría socavar la aplicación de la normativa para un segmento cada vez mayor de la flota comercial, aumentar los riesgos relacionados con la fatiga y ejercer presión sobre los conductores para que se abstengan de un descanso adecuado. Los riesgos asociados a las largas horas de trabajo y a la presión de suministro no se ven reducidos por la electrificación.

Enmienda 112
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – parte introductoria
Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 13 – apartado 1 – punto 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1) Se inserta la letra ***f bis)*** siguiente:	1) Se inserta la letra ***j)*** siguiente:

Or. en

Enmienda 113
Daniel Buda

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1
Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 13 – apartado 1 – punto 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
f bis) vehículos destinados al transporte	f bis) vehículos destinados al transporte

de mercancías y propulsados mediante electricidad cuya masa máxima autorizada, incluida la masa de los remolques o semirremolques, sea superior a 3,5 toneladas, pero no supere las 4,25 toneladas;	de mercancías y propulsados mediante electricidad***, vehículos totalmente eléctricos, vehículos híbridos eléctricos que se recargan fuera del vehículo y vehículos con pila de combustible,*** cuya masa máxima autorizada, incluida la masa de los remolques o semirremolques, sea superior a 3,5 toneladas, pero no supere las 4,25 toneladas;

Or. ro

Justificación

Es importante definir con claridad el ámbito de aplicación utilizando la terminología ya consolidada en la normativa sobre homologación de tipo. Por ello, conviene evitar expresiones genéricas como «vehículos propulsados por electricidad» y emplear, en su lugar, las categorías técnicas correspondientes.

Enmienda 114
Jonas Sjöstedt

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1
Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 13 – apartado 1 – punto 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
f bis) vehículos destinados al transporte de mercancías y propulsados mediante electricidad cuya masa máxima autorizada, incluida la masa de los remolques o semirremolques, sea superior a 3,5 toneladas, pero no supere las 4,25 toneladas;	f bis) Vehículos ***—con exclusión de aquellos con una carrocería de furgoneta de plataforma descubierta—*** destinados al transporte de mercancías y propulsados ***exclusivamente*** mediante electricidad cuya masa máxima autorizada, incluida la masa de los remolques o semirremolques, sea superior a 3,5 toneladas, pero no supere las 4,25 toneladas;

Or. en

Enmienda 115
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1
Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 13 – apartado 1 – punto 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
f bis) vehículos destinados al transporte de mercancías ***y propulsados mediante electricidad*** cuya masa máxima autorizada, incluida la masa de los remolques o semirremolques, sea superior a 3,5 toneladas, pero no supere las 4,25 toneladas;	f bis) vehículos destinados al transporte de mercancías cuya masa máxima autorizada, incluida la masa de los remolques o semirremolques, sea superior a 3,5 toneladas, pero no supere las 4,25 toneladas;

Or. en

Justificación

La Unión ya ha fijado 4,25 toneladas como límite pertinente para estos vehículos: la Directiva (UE) 2025/2205 permite a los titulares de permisos de categoría B conducir vehículos de transporte de mercancías de hasta 4,25 toneladas. Mantener el umbral del tacógrafo en 3,5 toneladas para las furgonetas no eléctricas contradice esta elección y divide una clase de vehículo por grupo motopropulsor sin ninguna razón funcional. La supresión del criterio de propulsión restablece la coherencia dentro del Derecho de la Unión. Las razones detalladas se exponen en los considerandos (6) a (8).

Enmienda 116
Luis-Vicențiu Lazarus

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1
Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 13 – apartado 1 – punto 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
f bis) vehículos destinados al transporte de mercancías y propulsados mediante electricidad cuya masa máxima autorizada, incluida la masa de los remolques o semirremolques, sea superior a 3,5 toneladas, pero no supere las 4,25 toneladas;	f bis) vehículos destinados al transporte de mercancías y propulsados mediante electricidad ***o hidrógeno*** cuya masa máxima autorizada, incluida la masa de los remolques o semirremolques, sea superior a 3,5 toneladas, pero no supere las 4,25 toneladas;

Or. en

Enmienda 117
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1
Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 13 – apartado 1 – punto 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
f bis) vehículos destinados al transporte de mercancías ***y propulsados mediante electricidad*** cuya masa máxima autorizada, incluida la masa de los remolques o semirremolques, sea superior a 3,5 toneladas, pero no supere las 4,25 toneladas;	f bis) vehículos ***eléctricos de batería*** destinados al transporte ***nacional*** de mercancías cuya masa máxima autorizada, incluida la masa de los remolques o semirremolques, sea superior a 3,5 toneladas, pero no supere las 4,25 toneladas;

Or. en

Justificación

Para acelerar el despliegue de furgonetas de emisión cero y evitar una mayor fragmentación del mercado interior, la exención de los tacógrafos debe aplicarse a escala de la Unión a los vehículos afectados, en consonancia con la exención propuesta para los limitadores de velocidad. Limitar la exención al transporte nacional de mercancías garantiza que las operaciones transfronterizas y el cabotaje sigan estando sujetos a las normas sobre el tiempo de conducción y los períodos de descanso, incluida la instalación y el uso de un tacógrafo.

Enmienda 118
Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Maria Guzenina, Pekka Toveri, Sebastian Tynkkynen, Jens Gieseke, Katri Kulmuni

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 bis (nuevo)
Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 3 – párrafo 1 – letra i bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 bis) Se inserta la letra i bis) siguiente:
	«i bis) vehículos eléctricos de batería destinados al transporte nacional de mercancías y propulsados mediante electricidad cuya masa máxima

autorizada, incluida la masa de los remolques o semirremolques, sea superior a 3,5 toneladas, pero no supere las 4,25 toneladas;».

Or. en

Justificación

Con el fin de acelerar el despliegue de furgonetas de emisión cero para el transporte de mercancías y evitar una mayor fragmentación innecesaria del mercado interior de la Unión, la exención del tacógrafo debe aplicarse en toda la Unión a los vehículos afectados, de conformidad con la exención propuesta para los limitadores de velocidad. La limitación de la exención al transporte nacional de mercancías garantizará que el transporte transfronterizo y el cabotaje sigan llevándose a cabo de conformidad con las normas sobre tiempos de conducción y períodos de descanso, además de exigir la instalación y el uso de un tacógrafo.

Enmienda 119
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2
Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 13 – apartado 1 – punto 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2) Se añade la letra s) siguiente:	***suprimido***
«	
s) autocaravanas, tal como se definen en el punto 5.1 de la parte A del anexo I del Reglamento (UE) 2018/858, utilizadas exclusivamente para el transporte no comercial.».	

Or. en

Enmienda 120
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2
Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 13 – apartado 1 – punto 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
s) autocaravanas, tal como se definen en el punto 5.1 de la parte A del anexo I del Reglamento (UE) 2018/858, utilizadas exclusivamente para el transporte no comercial.	***suprimido***

Or. en

Justificación

Exención de la legislación social en el transporte por carretera para las autocaravanas de uso no comercial.

Enmienda 121
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 bis (nuevo)
Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 3 – párrafo 1 – letra i bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	En el artículo 3 se añade la letra siguiente:
	i bis) autocaravanas, tal como se definen en el punto 5.1 de la parte A del anexo I del Reglamento (UE) 2018/858, utilizadas exclusivamente para el transporte no comercial y con una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas.

Or. en

Enmienda 122
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 bis (nuevo)
Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 3 – párrafo 1 – letra i bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	En el artículo 3 se añade la letra siguiente:
	i bis) autocaravanas, tal como se definen en el punto 5.1 de la parte A del anexo I del Reglamento (UE) 2018/858, utilizadas exclusivamente para el transporte no comercial.

Or. en

Justificación

Exención de la legislación social en el transporte por carretera para las autocaravanas de uso no comercial.

Enmienda 123
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1
Reglamento (UE) 2018/858
Artículo 5 – apartado 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
4. La Comisión ***estará facultada para adoptar*** actos delegados con arreglo al artículo 82 que completen el presente Reglamento mediante el establecimiento de requisitos técnicos en lo que respecta a la interfaz de comunicación y hardware de los vehículos eléctricos puros (VEP) y los vehículos eléctricos híbridos con carga	4. ***A más tardar el [OP: [insértese el último día del decimoctavo mes tras la entrada en vigor del presente Reglamento],*** la Comisión ***adoptará*** actos delegados con arreglo al artículo 82 que completen el presente Reglamento mediante el establecimiento de requisitos técnicos en lo que respecta a la interfaz de

exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos compatibles con funcionalidades de carga inteligentes y bidireccionales.

comunicación y hardware de los vehículos eléctricos puros (VEP) y los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos compatibles con funcionalidades de carga inteligentes y bidireccionales. ***Dicha legislación delegada especificará, como mínimo:***

a) las normas de interoperabilidad, y

b) requisitos del código de red para la conversión bidireccional de electricidad a bordo.

Estos requisitos técnicos garantizarán el cumplimiento de la Directiva (UE) 2018/2001, el Reglamento (UE) 2023/1542 y el Reglamento (UE) 2023/2854.

A más tardar cinco años después de la entrada en vigor de los actos delegados a que se refiere el párrafo primero, la Comisión evaluará las mejoras tecnológicas de las funcionalidades de carga inteligente y bidireccional y, cuando proceda, actualizará los actos delegados pertinentes o presentará una propuesta legislativa para modificar el presente Reglamento.

Or. en

Enmienda 124
Andreas Schwab, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1
Reglamento (UE) 2018/858
Artículo 5 – apartado 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
4. La Comisión estará facultada para adoptar actos ***delegados*** con arreglo al artículo 82 que completen el presente	4. La Comisión estará facultada para adoptar actos ***de ejecución*** con arreglo al artículo 82 que completen el presente

Reglamento mediante el establecimiento de requisitos técnicos en lo que respecta a la interfaz de comunicación y hardware de los vehículos eléctricos puros (VEP) y los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga***, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos compatibles con*** funcionalidades de carga inteligentes y bidireccionales.	Reglamento mediante el establecimiento***, cuando proceda***, de requisitos técnicos en lo que respecta a la interfaz de comunicación y hardware de los vehículos eléctricos puros (VEP) y los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) ***necesarios para garantizar la interoperabilidad*** con la infraestructura de recarga ***y, cuando proceda, la compatibilidad con las*** funcionalidades de carga inteligentes y bidireccionales***, sin perjuicio de las normas nacionales y de la Unión en materia de conexión a la red, funcionamiento del sistema y regulación del mercado de la electricidad***. ***Cuando los requisitos de cumplimiento se basen en normas técnicas armonizadas, ya sea parcial o totalmente, los actos delegados definirán la metodología para la verificación del cumplimiento.***

Or. en

Justificación

La conformidad del código de red para la comunicación de vehículos eléctricos puros (VEP) y vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos compatibles con funcionalidades de carga inteligentes y bidireccionales deben verificarse a escala de la Unión durante la homologación de tipo de los vehículos.

Enmienda 125
Kateřina Konečná

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1
Reglamento (UE) 2018/858
Artículo 5 – apartado 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
4. La Comisión estará facultada para adoptar actos ***delegados*** con arreglo al artículo 82 que completen el presente Reglamento mediante el establecimiento de requisitos técnicos ***en lo que respecta*** a la interfaz de comunicación y hardware de ***los***	4. La Comisión estará facultada para adoptar actos ***de ejecución*** con arreglo al artículo 82 que completen el presente Reglamento mediante el establecimiento***, cuando proceda,*** de requisitos técnicos ***relativos*** a la interfaz de comunicación y

vehículos eléctricos puros (VEP) y ***los*** vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos compatibles con funcionalidades de carga inteligentes y bidireccionales.

hardware ***con respeto al cumplimiento del código de red armonizado de la Unión para la conexión a la red eléctrica aplicable a los nuevos tipos*** de vehículos eléctricos puros (VEP) y vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos compatibles con funcionalidades de carga inteligentes y bidireccionales.

Cuando los requisitos de cumplimiento se basen en normas técnicas armonizadas, ya sea parcial o totalmente, los actos delegados definirán la metodología para la verificación del cumplimiento.

Or. en

Enmienda 126
Antonín Staněk, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Viktória Ferenc

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1
Reglamento (UE) 2018/858
Artículo 5 – apartado 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
4. La Comisión estará facultada para adoptar actos ***delegados*** con arreglo al artículo 82 que completen el presente Reglamento mediante el establecimiento de requisitos técnicos ***en lo que respecta*** a la interfaz de comunicación y hardware de ***los*** vehículos eléctricos puros (VEP) y ***los*** vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos compatibles con funcionalidades de carga inteligentes y bidireccionales.	4. La Comisión estará facultada para adoptar actos ***de ejecución*** con arreglo al artículo 82 que completen el presente Reglamento mediante el establecimiento***, cuando proceda,*** de requisitos técnicos ***relativos*** a la interfaz de comunicación y hardware ***con respeto al cumplimiento del código de red armonizado de la Unión para la conexión a la red eléctrica aplicable a los nuevos tipos*** de vehículos eléctricos puros (VEP) y vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos compatibles con funcionalidades de carga inteligentes y

bidireccionales.

Cuando los requisitos de cumplimiento se basen en normas técnicas armonizadas, ya sea parcial o totalmente, los actos delegados definirán la metodología para la verificación del cumplimiento.

Or. en

Justificación

El Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos ya garantiza indirectamente la comunicación y la interoperabilidad física entre los VEP, los VEH-CCE, la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas de apoyo a la carga inteligente y bidireccional. El elemento que falta es la certificación del código de red a escala de la Unión. La verificación del cumplimiento durante la homologación de tipo de los vehículos garantizaría indirectamente la compatibilidad con la norma ISO 15118-20, apoyaría la preparación para la V2G y evitaría la duplicación normativa, al tiempo que seguiría siendo técnicamente viable para los fabricantes.

Enmienda 127
Alexandr Vondra, Ondřej Krutílek

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1
Reglamento (UE) 2018/858
Artículo 5 – apartado 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
4. La Comisión estará facultada para adoptar actos ***delegados*** con arreglo al artículo 82 que completen el presente Reglamento mediante el establecimiento de requisitos técnicos ***en lo que respecta*** a la interfaz de comunicación y hardware de ***los*** vehículos eléctricos puros (VEP) y ***los*** vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos compatibles con funcionalidades de carga inteligentes y bidireccionales.	4. La Comisión estará facultada para adoptar actos ***de ejecución*** con arreglo al artículo 82 que completen el presente Reglamento mediante el establecimiento***, cuando proceda,*** de requisitos técnicos ***relativos*** a la interfaz de comunicación y hardware ***con respeto al cumplimiento del código de red armonizado de la Unión para la conexión a la red eléctrica aplicable a los nuevos tipos*** de vehículos eléctricos puros (VEP) y vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos compatibles con funcionalidades de carga inteligentes y bidireccionales. ***Cuando los requisitos de***

cumplimiento se basen en normas técnicas armonizadas, ya sea parcial o totalmente, los actos de ejecución definirán la metodología para la verificación del cumplimiento.

Or. en

Justificación

La comunicación y la interconexión entre los vehículos eléctricos puros (VEP), los vehículos híbridos enchufables (VEH-CCE), la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos ya están cubiertos indirectamente por el Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos. El enlace que falta es la certificación del código de red a escala de la Unión, no los requisitos nacionales, para garantizar la interoperabilidad y la preparación del vehículo a la red (V2G). La verificación del cumplimiento durante la homologación de tipo respaldaría la compatibilidad con la norma ISO 15118-20, evitando al mismo tiempo la duplicación normativa.

Enmienda 128
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1
Reglamento (UE) 2018/858
Artículo 5 – apartado 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
4. La Comisión ***estará facultada para adoptar*** actos delegados con arreglo al artículo 82 que completen el presente Reglamento mediante el establecimiento de requisitos técnicos en lo que respecta a la interfaz de comunicación y hardware de los vehículos eléctricos puros (VEP) y los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos compatibles con funcionalidades de carga inteligentes y bidireccionales.	4. ***A más tardar el 31 de diciembre de 2027,*** la Comisión ***adoptará*** actos delegados con arreglo al artículo 82 que completen el presente Reglamento mediante el establecimiento de requisitos técnicos en lo que respecta a la interfaz de comunicación y hardware de los vehículos eléctricos puros (VEP) y los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos compatibles con funcionalidades de carga inteligentes y bidireccionales. ***El acto delegado también definirá una designación lista para V2G que se incluirá en el certificado de conformidad de los nuevos tipos de vehículos eléctricos***

puros que cumplan dichos requisitos, así como la metodología de verificación del cumplimiento basada, en su caso, en normas técnicas armonizadas.

Or. en

Enmienda 129
Jonas Sjöstedt

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1
Reglamento (UE) 2018/858
Artículo 5 – apartado 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
4. La Comisión ***estará facultada para adoptar*** actos delegados con arreglo al artículo 82 que completen el presente Reglamento mediante el establecimiento de requisitos técnicos en lo que respecta a la interfaz de comunicación y hardware de los vehículos eléctricos puros (VEP) y los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos compatibles con funcionalidades de carga inteligentes y bidireccionales.	4. ***A más tardar el 31 de diciembre de 2027,*** la Comisión ***adoptará*** actos delegados con arreglo al artículo 82 que completen el presente Reglamento mediante el establecimiento de requisitos técnicos en lo que respecta a la interfaz de comunicación y hardware de los vehículos eléctricos puros (VEP) y los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos compatibles con funcionalidades de carga inteligentes y bidireccionales. ***El acto delegado especificará al menos los siguientes requisitos:***
	a) las normas de interoperabilidad;
	b) un conjunto de requisitos de código de red para la conversión bidireccional de electricidad a bordo del vehículo eléctrico, tanto de corriente alterna a continua como viceversa;
	c) la integración de la tecnología de carga a bordo capaz de estas conversiones de electricidad.

Or. en

Enmienda 130
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1
Reglamento (UE) 2018/858
Artículo 5 – apartado 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 82 que completen el presente Reglamento mediante el establecimiento de requisitos técnicos en lo que respecta a la interfaz de comunicación y hardware de los vehículos eléctricos puros (VEP) y los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga***, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos compatibles con funcionalidades de carga inteligentes y*** bidireccionales.	4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 82 que completen el presente Reglamento mediante el establecimiento de requisitos técnicos en lo que respecta a la interfaz de comunicación y hardware de los vehículos eléctricos puros (VEP) y los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga***. Dichos requisitos se limitarán a la recarga inteligente unidireccional. Toda participación en servicios de transferencia de energía del vehículo a la red o*** bidireccionales ***seguirá siendo voluntaria y requerirá el consentimiento explícito y revocable del propietario del vehículo; los requisitos técnicos establecidos en el presente apartado no impondrán capacidades bidireccionales***.

Or. en

Justificación

La exigencia de capacidades bidireccionales obliga a los propietarios de vehículos a subvencionar los costes de equilibrio de la red mediante la degradación de su propiedad privada. La tecnología V2G no está prohibida y los propietarios que den su consentimiento pueden participar, pero un marco de actos delegados para los requisitos técnicos obligatorios serviría inevitablemente de base jurídica para exigir la participación a través de las condiciones de acceso a la infraestructura. La batería de un vehículo privado no es un activo de la red pública. Por lo tanto, la facultad solo debe referirse a la carga inteligente unidireccional.

Enmienda 131
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1
Reglamento (UE) 2018/858
Artículo 5 – apartado 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
4. La Comisión ***estará facultada para adoptar*** actos delegados con arreglo al artículo 82 que completen el presente Reglamento mediante el establecimiento de requisitos técnicos en lo que respecta a la interfaz de comunicación y hardware de los vehículos eléctricos puros (VEP) y los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos compatibles con funcionalidades de carga inteligentes y bidireccionales.	4. ***A más tardar el 31 de diciembre de 2027,*** la Comisión ***adoptará*** actos delegados con arreglo al artículo 82 que completen el presente Reglamento mediante el establecimiento de requisitos técnicos en lo que respecta a la interfaz de comunicación y hardware de los vehículos eléctricos puros (VEP) y los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos compatibles con funcionalidades de carga inteligentes y bidireccionales***, entre los que se incluyen, de forma no exhaustiva, los requisitos siguientes: normas de interoperabilidad, un conjunto de requisitos de códigos de red para la conversión bidireccional de electricidad a bordo del vehículo eléctrico, tanto de corriente alterna a continua como viceversa, y la integración de tecnología de carga a bordo compatible con estas conversiones de electricidad***.

Or. en

Enmienda 132
Henrik Dahl

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1
Reglamento (UE) 2018/858
Artículo 5 – apartado 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 82 que completen el presente	4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 82 que completen el presente

Reglamento mediante el establecimiento de requisitos técnicos en lo que respecta a la interfaz de comunicación y hardware de los vehículos eléctricos puros (VEP) y los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos compatibles con funcionalidades de carga inteligentes y bidireccionales**.**	Reglamento mediante el establecimiento de requisitos técnicos en lo que respecta a la interfaz de comunicación y hardware de los vehículos eléctricos puros (VEP) y los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos compatibles con funcionalidades de carga inteligentes y bidireccionales***, garantizando al mismo tiempo la interoperabilidad entre los vehículos, las infraestructuras de recarga, las redes eléctricas y los agentes pertinentes del mercado, en particular los operadores de puntos de recarga, los proveedores de servicios de movilidad y los agregadores.***
	Or. en

Enmienda 133
Volker Schnurrbusch

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1
Reglamento (UE) 2018/858
Artículo 5 – apartado 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 82 que completen el presente Reglamento mediante el establecimiento de requisitos técnicos en lo que respecta a la interfaz de comunicación y hardware de los vehículos eléctricos puros (VEP) y los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos compatibles con funcionalidades de carga inteligentes y bidireccionales.	4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 82 que completen el presente Reglamento mediante el establecimiento de requisitos técnicos en lo que respecta a la interfaz de comunicación y hardware de los vehículos eléctricos puros (VEP) y los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos compatibles con funcionalidades de carga inteligentes y bidireccionales. ***Dichos requisitos se limitarán a la conexión física y al protocolo de comunicación, y se basarán en las normas de carga ya aplicables en***

virtud del Reglamento (UE) 2023/1804.

Or. en

Enmienda 134
Jana Nagyová

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1
Reglamento (UE) 2018/858
Artículo 5 – apartado 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 82 que completen el presente Reglamento mediante el establecimiento de requisitos técnicos ***en lo que respecta*** a la interfaz de comunicación y hardware de ***los*** vehículos eléctricos puros (VEP) y ***los*** vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos compatibles con funcionalidades de carga inteligentes y bidireccionales.	4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 82 que completen el presente Reglamento mediante el establecimiento***, cuando proceda,*** de requisitos técnicos ***relativos*** a la interfaz de comunicación y hardware ***con respeto al cumplimiento del código de red armonizado de la Unión para la conexión a la red eléctrica aplicable a los nuevos tipos de*** vehículos eléctricos puros (VEP) y vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) con la infraestructura de recarga, la red eléctrica y los sistemas eléctricos fijos compatibles con funcionalidades de carga inteligentes y bidireccionales.

Or. en

Justificación

The communication and physical interconnection of pure electric vehicles (PEV) and off-vehicle charging hybrid electric vehicles (OVC-HEV) with the charging infrastructure, the electricity grid, and the stationary power systems capable of supporting smart and bidirectional charging functionalities is already indirectly guaranteed through the AFIR regulation. It is the network code certification on EU level, not on national level, that is the missing link in ensuring interoperability and V2G readiness while avoiding regulatory duplication. Under this proposal, network code compliance would be verified during vehicle type approval, indirectly ensuring ISO 15118_20 compatibility and offering a pragmatic, balanced compromise between regulatory objectives and technical feasibility for manufacturers.

Enmienda 135
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler, Norbert Lins

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1 bis (nuevo)
Reglamento (UE) 2018/858
Artículo 49

Texto en vigor	*Enmienda*
Artículo 49	***1 bis) Se suprime el artículo 49.***
Comercialización, matriculación o puesta en servicio de vehículos de fin de serie	
1. Con las limitaciones especificadas en el anexo V, parte B, y únicamente por un periodo de tiempo limitado, tal y como se especifica en el apartado 2, los Estados miembros podrán matricular y autorizar la comercialización o puesta en servicio de vehículos que se ajusten a un tipo de vehículo cuya homologación de tipo UE ya no sea válida.	
El párrafo primero se aplicará únicamente dentro del territorio de la Unión a aquellos vehículos que, en el momento de su fabricación, contasen con una homologación de tipo UE válida, y que no se hayan matriculado o puesto en servicio antes de que dicha homologación de tipo UE haya perdido su validez.	
2. El apartado 1 únicamente se podrá aplicar durante un periodo de doce meses a partir de la fecha en que expire la validez de la homologación de tipo UE, en el caso de los vehículos completos, y durante un periodo de dieciocho meses a partir de dicha fecha, en el caso de los vehículos completados.	
3. Si un fabricante desea acogerse a lo dispuesto en el apartado 1, presentará una solicitud a la autoridad competente de cada Estado miembro afectado por la matriculación o la puesta en servicio de	

los vehículos en cuestión. En la solicitud se especificarán todos los motivos técnicos o económicos que impiden que dichos vehículos cumplan los nuevos requisitos técnicos.

Los Estados miembros en cuestión decidirán en un plazo de tres meses a partir de la recepción de la solicitud si autorizan la matriculación o la puesta en servicio de dichos vehículos dentro de su territorio y, en tal caso, el número de dichos vehículos.

4. Los Estados miembros aplicarán las medidas adecuadas para garantizar que el número de vehículos que se matriculen o se pongan en servicio en el marco del procedimiento establecido en el presente artículo es efectivamente controlado.

Or. en

((32018R0858))

Justificación

Para eliminar la fragmentación del mercado y la carga administrativa derivada de los procedimientos nacionales de excepción de fin de serie no armonizados, como los distintos mecanismos de fijación de cuotas o fechas límite, debe simplificarse el marco de registro. Los procedimientos actuales crean una burocracia innecesaria tanto para la industria como para las autoridades nacionales competentes. Por lo tanto, si la fecha de producción de un vehículo es anterior a la aplicación de un nuevo requisito legal, su certificado de conformidad debe seguir siendo válido, eliminando así la necesidad de procedimientos gravosos de excepción de fin de serie.

Enmienda 136
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1 bis (nuevo)
Reglamento (UE) 2018/858
Artículo 49

Texto en vigor	*Enmienda*
Artículo 49	***1 bis) Se suprime el artículo 49.***

Comercialización, matriculación o puesta en servicio de vehículos de fin de serie

1. Con las limitaciones especificadas en el anexo V, parte B, y únicamente por un periodo de tiempo limitado, tal y como se especifica en el apartado 2, los Estados miembros podrán matricular y autorizar la comercialización o puesta en servicio de vehículos que se ajusten a un tipo de vehículo cuya homologación de tipo UE ya no sea válida.

El párrafo primero se aplicará únicamente dentro del territorio de la Unión a aquellos vehículos que, en el momento de su fabricación, contasen con una homologación de tipo UE válida, y que no se hayan matriculado o puesto en servicio antes de que dicha homologación de tipo UE haya perdido su validez.

2. El apartado 1 únicamente se podrá aplicar durante un periodo de doce meses a partir de la fecha en que expire la validez de la homologación de tipo UE, en el caso de los vehículos completos, y durante un periodo de dieciocho meses a partir de dicha fecha, en el caso de los vehículos completados.

3. Si un fabricante desea acogerse a lo dispuesto en el apartado 1, presentará una solicitud a la autoridad competente de cada Estado miembro afectado por la matriculación o la puesta en servicio de los vehículos en cuestión. En la solicitud se especificarán todos los motivos técnicos o económicos que impiden que dichos vehículos cumplan los nuevos requisitos técnicos.

Los Estados miembros en cuestión decidirán en un plazo de tres meses a partir de la recepción de la solicitud si autorizan la matriculación o la puesta en servicio de dichos vehículos dentro de su territorio y, en tal caso, el número de dichos vehículos.

4. Los Estados miembros aplicarán las medidas adecuadas para garantizar que el

número de vehículos que se matriculen o se pongan en servicio en el marco del procedimiento establecido en el presente artículo es efectivamente controlado.

Or. en

(32018R0858)

Justificación

Las actuales normas de fin de serie exigen que los fabricantes o propietarios soliciten exenciones cuando los vehículos no estén matriculados antes de que entren en vigor nuevos requisitos reglamentarios. Dado que los procedimientos varían de un Estado miembro a otro, esto crea cargas administrativas innecesarias e inseguridad jurídica sin aportar beneficios claros. Dado que el almacenamiento de vehículos es costoso, no hay ningún incentivo para almacenarlos de todos modos. Por lo tanto, un certificado de conformidad válido debe seguir siendo válido si el vehículo fue fabricado antes de que se aplicaran las nuevas normas.

Enmienda 137
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 bis (nuevo)
Reglamento (UE) 2018/858
Artículo 48

Texto en vigor	*Enmienda*
	1 bis) El artículo 48 se modifica como sigue:
Comercialización, matriculación o puesta en servicio de vehículos ***distintos de los de fin de serie***	Comercialización, matriculación o puesta en servicio de vehículos
1. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 51, 52 y 53, los vehículos para los que sea obligatoria la homologación de tipo de vehículo entero, o para los que el fabricante haya obtenido tal homologación, solo podrán ser comercializados, matriculados o puestos en servicio si van acompañados de un certificado de conformidad válido expedido con arreglo a los artículos 36 y 37.	1. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 51, 52 y 53, los vehículos para los que sea obligatoria la homologación de tipo de vehículo entero, o para los que el fabricante haya obtenido tal homologación, solo podrán ser comercializados, matriculados o puestos en servicio si van acompañados de un certificado de conformidad válido expedido con arreglo a los artículos 36 y 37 ***en la fecha de fabricación***.

La matriculación y puesta en servicio de vehículos incompletos podrá denegarse mientras sigan estando incompletos. ***La matriculación y puesta en servicio de vehículos incompletos no se utilizará para eludir la aplicación del artículo 49.***	La matriculación y puesta en servicio de vehículos incompletos podrá denegarse mientras sigan estando incompletos.
2. El número de vehículos fabricados en series cortas que se comercialicen, matriculen o pongan en servicio durante un mismo año no podrá exceder de los límites cuantitativos anuales establecidos en el anexo V.	2. El número de vehículos fabricados en series cortas que se comercialicen, matriculen o pongan en servicio durante un mismo año no podrá exceder de los límites cuantitativos anuales establecidos en el anexo V.

Or. en

Justificación

Las actuales normas de fin de serie exigen que los fabricantes o propietarios soliciten exenciones cuando los vehículos no estén matriculados antes de que entren en vigor nuevos requisitos reglamentarios. Dado que los procedimientos varían de un Estado miembro a otro, esto crea cargas administrativas innecesarias e inseguridad jurídica sin aportar beneficios claros. Dado que el almacenamiento de vehículos es costoso, no hay ningún incentivo para almacenarlos de todos modos. Por lo tanto, un certificado de conformidad válido debe seguir siendo válido si el vehículo fue fabricado antes de que se aplicaran las nuevas normas.

Enmienda 138
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 bis (nuevo)
Reglamento (UE) 2018/858
Artículo 48 – apartado 1

Texto en vigor	*Enmienda*
	El artículo 48, apartado 1, se modifica como sigue:
1. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 51, 52 y 53, los vehículos para los que sea obligatoria la homologación de tipo de vehículo entero, o para los que el fabricante haya obtenido tal homologación, solo podrán ser comercializados, matriculados o puestos en servicio si van acompañados de un certificado de conformidad válido expedido con arreglo a	*«*1. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 51, 52 y 53, los vehículos para los que sea obligatoria la homologación de tipo de vehículo entero, o para los que el fabricante haya obtenido tal homologación, solo podrán ser comercializados, matriculados o puestos en servicio si van acompañados de un certificado de conformidad válido expedido con arreglo a

los artículos 36 y 37.	los artículos 36 y 37 ***en la fecha de fabricación***.
	».

Or. en

(02018R0858-20240701)

Justificación

Para eliminar la fragmentación del mercado y la carga administrativa derivada de los procedimientos nacionales de excepción de fin de serie no armonizados, como los distintos mecanismos de fijación de cuotas o fechas límite, debe simplificarse el marco de registro. Los procedimientos actuales crean una burocracia innecesaria tanto para la industria como para las autoridades nacionales competentes. Por lo tanto, si la fecha de producción de un vehículo es anterior a la aplicación de un nuevo requisito legal, su certificado de conformidad debe seguir siendo válido, eliminando así la necesidad de procedimientos gravosos de excepción de fin de serie.

Enmienda 139
François-Xavier Bellamy, Isabelle Le Callennec

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1 bis (nuevo)
Reglamento (UE) 2018/858
Artículo 29 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 bis) En el artículo 29, se añade el apartado 3 bis siguiente:
	3 bis. Se concederá la homologación de tipo UE con respecto a un vehículo de motor que se ajuste a los datos del expediente del fabricante a que se refiere el artículo 24 y que cumpla los requisitos técnicos establecidos en los actos reguladores aplicables que se enumeran en el anexo II. Hasta el 1 de enero de 2036, los tipos de vehículos nuevos y existentes deberán cumplir los requisitos de homologación de tipo del presente Reglamento, tal como se establece en el anexo II. Las adiciones a las disposiciones del anexo II aplicables a partir del 1 de enero de 2026 no serán

obligatorias para la homologación de tipo de vehículos completos.

Or. en

Enmienda 140
Henrik Dahl

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1 bis (nuevo)
Reglamento (UE) 2018/858
Artículo 5 – apartado 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 bis) En el artículo 5, se añade el apartado 4 bis siguiente:
	4 bis. Los requisitos técnicos adoptados en virtud del apartado 1 se aplicarán de manera proporcionada y tecnológicamente neutra y no impondrán costes innecesarios a los operadores económicos, los consumidores o las autoridades públicas.

Or. en

Enmienda 141
Henrik Dahl

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1 ter (nuevo)
Reglamento (UE) 2018/858
Artículo 5 – apartado 4 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 ter) En el artículo 5, se añade el siguiente apartado 4 ter:
	4 ter. Los requisitos técnicos con arreglo al apartado 1 se basarán en normas europeas o internacionales abiertas, armonizadas y de denominación común y seguirán siendo coherentes con los

requisitos técnicos aplicables a la infraestructura de recarga en virtud del Reglamento (UE) 2023/1804 y los actos delegados conexos.

Or. en

Enmienda 142
Henrik Dahl

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1 quater (nuevo)
Reglamento (UE) 2018/858
Artículo 5 – apartado 4 quater (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 quater) En el artículo 5, se añade el apartado 4 quater siguiente:
	4 quater. Los requisitos técnicos adoptados en virtud del apartado 1 no harán que la capacidad de uso del sistema de vehículo a la red o los componentes técnicos específicos sean obligatorios para los equipos de recarga privados cuando dicha funcionalidad implique costes adicionales desproporcionados o no sea razonablemente aplicable en el contexto de la instalación pertinente.

Or. en

Enmienda 143
Henrik Dahl

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1 quinquies (nuevo)
Reglamento (UE) 2018/858
Artículo 5 – apartado 4 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 quinquies) En el artículo 5, se añade el apartado 4 quinquies siguiente:

4 quinquies. Los requisitos técnicos adoptados en virtud del apartado 1 garantizarán que los terceros autorizados tengan un acceso justo y no discriminatorio a los datos y las señales de control necesarios para la prestación de servicios de carga inteligente y bidireccional, previo consentimiento del usuario y con arreglo al Derecho de la Unión aplicable.

Or. en

Enmienda 144
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 bis (nuevo)
Reglamento (UE) 2018/858
Artículo 41 – apartado 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	En el artículo 41, se añade el apartado 5 bis siguiente:
	5 bis. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, un fabricante podrá solicitar a la autoridad de homologación de un Estado miembro una homologación de tipo UE intermedia para un tipo de vehículo totalmente automatizado de categoría M o N fabricado en series cortas, destinado a un despliegue comercial previo en un dominio de diseño operativo definido a efectos de la validación continua en condiciones reales del sistema de conducción automatizada. Dicha homologación estará sujeta a límites cuantitativos anuales, condiciones operativas, obligaciones de seguimiento en uso y un período máximo de validez de tres años, renovable por períodos sucesivos de igual duración, siempre que sigan cumpliéndose las mismas obligaciones. Una homologación de tipo intermedia concedida con arreglo al

presente apartado se reconocerá y considerará válida en todo el territorio de la Unión dentro de los límites del dominio del diseño operativo especificado en el certificado de homologación.

A más tardar el [OP: insértese la fecha correspondiente a seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 82 que establezcan los requisitos técnicos aplicables, los límites cuantitativos, las condiciones operativas, los requisitos de notificación y las condiciones en las que los datos operativos recogidos durante el período intermedio de homologación de tipo pueden utilizarse como pruebas de validación en apoyo de una solicitud de homologación de tipo UE completa de vehículo entero, y modificará los anexos del presente Reglamento en consecuencia. Dichas condiciones, límites y tasas conexas deben tener debidamente en cuenta el tamaño de las empresas, garantizando que las pymes y las empresas emergentes innovadoras puedan beneficiarse plenamente de dicho procedimiento.

Or. en

(32018R0858)

Enmienda 145
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 ter (nuevo)
Reglamento (UE) 2018/858
Artículo 43 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Se inserta el artículo 43 bis siguiente:
	Artículo 43 bis

Reconocimiento mutuo de las autorizaciones nacionales de ensayo y despliegue de vehículos automatizados

1. Toda autorización nacional concedida por un Estado miembro para el ensayo o el despliegue comercial de vehículos automatizados y totalmente automatizados en la vía pública se reconocerá como válida en todo el territorio de la Unión dentro de los límites del dominio del diseño operativo especificado en dicha autorización.

2. Cuando dos o más Estados miembros hayan establecido un banco de pruebas transfronterizo para sistemas de conducción automatizada, las autorizaciones de ensayo concedidas por un Estado miembro participante dentro del ámbito geográfico de dicho banco de pruebas serán reconocidas automáticamente por los demás Estados miembros participantes, siempre que los vehículos cumplan los requisitos aplicables de la Unión.

3. Un Estado miembro solo podrá oponerse al reconocimiento en virtud de los apartados 1 y 2 por motivos debidamente justificados relacionados con la seguridad vial y únicamente en un plazo de treinta días hábiles a partir de la notificación de la autorización. Si no se presenta ninguna objeción motivada en dicho plazo, la autorización se considerará reconocida y válida en todo el territorio de la Unión.

4. A más tardar el [OP: seis meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento], los Estados miembros designarán a las autoridades responsables de la homologación, el reconocimiento y el intercambio de datos, tal como se indica en el presente apartado.

5. A más tardar el [OP: seis meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión adoptará actos delegados de conformidad

con el artículo 82 para establecer procedimientos armonizados y un mecanismo a escala de la Unión, gestionado por la Comisión o un organismo designado de la Unión, para aplicar las disposiciones del presente artículo y establecer la recogida y transmisión de datos operativos procedentes de las actividades de ensayo y despliegue.

Or. en

(32018R0858)

Enmienda 146
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 quater (nuevo)
Reglamento (UE) 2018/858
Artículo 22 – apartado 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	En el artículo 22, se añade el apartado 6 bis siguiente:
	6 bis. A efectos de la homologación de tipo multifásica de vehículos automatizados o vehículos totalmente automatizados, un fabricante podrá solicitar una homologación de tipo UE de la fase de base de un vehículo incompleto como plataforma apta para el sistema de conducción autónoma, certificando que los elementos de hardware del vehículo cumplen los requisitos mínimos que debe establecer la Comisión con arreglo al presente apartado, independientemente del software del sistema de conducción autónoma que se integre en una fase posterior. Se concederá una homologación de tipo UE de fase final que abarque la integración del sistema de conducción autónoma de conformidad con el apartado 4 y con los requisitos aplicables del Reglamento

(UE) 2019/2144 y del Reglamento de ejecución (UE) 2022/1426.

Una homologación de tipo UE de la fase de base concedida como plataforma apta para el sistema de conducción autónoma con arreglo al presente apartado no se limitará a un único tipo de vehículo cuando el fabricante o el proveedor de tecnología demuestre que el mismo sistema de conducción autónoma, consistente en una combinación definida de hardware y software, puede integrarse en varios tipos de vehículos de base que cumplan los requisitos mínimos. En tal caso, la homologación determinará el sistema de conducción autónoma en cuestión y la gama de vehículos de base a los que se aplica.

A más tardar el [OP: insértese la fecha correspondiente a seis meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 82 a fin de establecer los requisitos mínimos de hardware para los vehículos de base aptos para el sistema de conducción autónoma, incluidos los requisitos relativos a la cobertura de los sensores, las normas de la plataforma informática y la redundancia del accionador y los niveles de integridad de seguridad funcional, así como especificaciones normalizadas de la interfaz software/hardware para la integración de los sistemas de conducción autónoma en la fase de homologación final, con vistas a garantizar la interoperabilidad entre las plataformas de vehículos y el software del sistema de conducción automatizada desarrollado por diferentes fabricantes.

Or. en

(32018R0858)

Enmienda 147
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – párrafo -1 (nuevo)
Reglamento (UE) 2019/2144
Artículo 7 – apartado 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	– En el artículo 7, se inserta el apartado 5 bis siguiente:
	«5 bis. Los vehículos de las categorías M1 y N1 estarán equipados con un sistema de detección de presencia infantil capaz de detectar la presencia de un niño que permanezca en el habitáculo después de que el vehículo se haya apagado o bloqueado y de advertir oportunamente al conductor o al usuario del vehículo y, en su caso, ofrecer una advertencia de escalada o una intervención.».

Or. en

(32019R2144)

Enmienda 148
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – párrafo -1 bis (nuevo)
Reglamento (UE) 2019/2144
Artículo 7 – apartado 6

Texto en vigor	*Enmienda*
	En el artículo 7, el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:
6. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, disposiciones relativas a procedimientos uniformes y especificaciones técnicas para la homologación de tipo de vehículos con respecto a los requisitos establecidos en los	*«*6. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, disposiciones relativas a procedimientos uniformes y especificaciones técnicas para la homologación de tipo de vehículos con respecto a los requisitos establecidos en los

apartados 2 a ***5*** del presente artículo.	apartados 2 a ***5 bis*** del presente artículo.***»***

Or. en

(32019R2144)

Enmienda 149
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – párrafo 1
Reglamento (UE) 2019/2144
Artículo 9 – apartado 5 bis

Texto de la Comisión	*Enmienda*
5 bis. No se exigirá que los vehículos de la categoría N_2 propulsados mediante electricidad, con una masa máxima técnicamente admisible de entre 3,5 y 4,25 toneladas, estén equipados con dispositivos de limitación de velocidad de conformidad con el Reglamento n.º 89 de las Naciones Unidas.	5 bis. No se exigirá que los vehículos de la categoría N_2 propulsados mediante electricidad, con una masa máxima técnicamente admisible de entre 3,5 y 4,25 toneladas, estén equipados con dispositivos de limitación de velocidad de conformidad con el Reglamento n.º 89 de las Naciones Unidas. ***Esta exención no se aplicará a los vehículos con un tipo de carrocería de furgoneta de plataforma descubierta.*** ***Como parte del informe de evaluación a que se refiere el artículo 14, la Comisión evaluará si esta exención sigue estando justificada. Salvo que se decida otra cosa en el marco de la revisión a que se refiere el artículo 14, la exención dejará de aplicarse a partir del 31 de diciembre de 2031.***

Or. en

Enmienda 150
Jonas Sjöstedt

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – párrafo 1
Reglamento (UE) 2019/2144
Artículo 9 – apartado 5 bis

Texto de la Comisión	*Enmienda*
5 bis. No se exigirá que los vehículos de la categoría N_2 propulsados mediante electricidad, con una masa máxima técnicamente admisible de entre 3,5 y 4,25 toneladas, estén equipados con dispositivos de limitación de velocidad de conformidad con el Reglamento n.º 89 de las Naciones Unidas.	5 bis. No se exigirá que los vehículos de la categoría N_2 propulsados ***exclusivamente*** mediante electricidad, con una masa máxima técnicamente admisible de entre 3,5 y 4,25 toneladas, estén equipados con dispositivos de limitación de velocidad de conformidad con el Reglamento n.º 89 de las Naciones Unidas. ***Esta exención no se aplicará a los vehículos con un tipo de carrocería de furgoneta de plataforma descubierta.***

Or. en

Enmienda 151
Daniel Buda

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – párrafo 1
Reglamento (UE) 2019/2144
Artículo 9 – apartado 5 bis

Texto de la Comisión	*Enmienda*
5 bis. No se exigirá que los vehículos de la categoría ***N_2*** propulsados mediante electricidad, con una masa máxima técnicamente admisible de entre 3,5 y 4,25 toneladas, estén equipados con dispositivos de limitación de velocidad de conformidad con el Reglamento n.º 89 de las Naciones Unidas.	5 bis. No se exigirá que los vehículos de la categoría ***N2*** propulsados mediante electricidad***, vehículos totalmente eléctricos, vehículos híbridos eléctricos que se recargan fuera del vehículo y vehículos con pila de combustible***, con una masa máxima técnicamente admisible de entre 3,5 y 4,25 toneladas, estén equipados con dispositivos de limitación de velocidad de conformidad con el Reglamento n.º 89 de las Naciones Unidas.

Or. ro

Justificación

Es importante definir con claridad el ámbito de aplicación utilizando la terminología ya consolidada en la normativa sobre homologación de tipo. Por ello, conviene evitar expresiones genéricas como «vehículos propulsados por electricidad» y emplear, en su lugar, las categorías técnicas correspondientes.

Enmienda 152
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – párrafo 1
Reglamento (UE) 2019/2144
Artículo 9 – apartado 5 bis

Texto de la Comisión	*Enmienda*
5 bis. No se exigirá que los vehículos de la categoría N_2 propulsados mediante electricidad, con una masa máxima técnicamente admisible de entre 3,5 y 4,25 toneladas, estén equipados con dispositivos de limitación de velocidad de conformidad con el Reglamento n.º 89 de las Naciones Unidas.	5 bis. No se exigirá que los vehículos de la categoría N_2 propulsados ***exclusivamente*** mediante electricidad, con una masa máxima técnicamente admisible de entre 3,5 y 4,25 toneladas, estén equipados con dispositivos de limitación de velocidad de conformidad con el Reglamento n.º 89 de las Naciones Unidas.

Or. en

Enmienda 153
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – párrafo 1
Reglamento (UE) 2019/2144
Artículo 9 – apartado 5 bis

Texto de la Comisión	*Enmienda*
5 bis. No se exigirá que los vehículos de la categoría N2 ***propulsados mediante electricidad***, con una masa máxima técnicamente admisible de entre 3,5 y 4,25 toneladas, estén equipados con dispositivos de limitación de velocidad de conformidad con el Reglamento n.º 89 de las Naciones Unidas.	5 bis. No se exigirá que los vehículos de la categoría N2, con una masa máxima técnicamente admisible de entre 3,5 y 4,25 toneladas, estén equipados con dispositivos de limitación de velocidad de conformidad con el Reglamento n.º 89 de las Naciones Unidas.

Or. en

Justificación

Las furgonetas de la banda de 3,5-4,25 toneladas suelen entrar en la categoría N2 debido al peso adicional de los sucesivos requisitos de seguridad obligatorios introducidos en las últimas décadas, no a un perfil de mayor riesgo, y suelen ser explotadas por pymes y comerciantes en el transporte nacional. La exigencia de un limitador de velocidad solo para las furgonetas no eléctricas de la misma clase añade costes y burocracia sin ningún aumento de la seguridad, ya que los ensayos de seguridad de la homologación de tipo se aplican independientemente de la propulsión. Una exención tecnológicamente neutra refleja la norma del tacógrafo y el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 89 de las Naciones Unidas.

Enmienda 154
Volker Schnurrbusch

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – párrafo 1
Reglamento (UE) 2019/2144
Artículo 9 – apartado 5 bis

Texto de la Comisión	*Enmienda*
5 bis. No se exigirá que los vehículos de la categoría N2 ***propulsados mediante electricidad***, con una masa máxima técnicamente admisible de entre 3,5 y 4,25 toneladas, estén equipados con dispositivos de limitación de velocidad de conformidad con el Reglamento n.º 89 de las Naciones Unidas.	5 bis. No se exigirá que los vehículos de la categoría N2, con una masa máxima técnicamente admisible de entre 3,5 y 4,25 toneladas, estén equipados con dispositivos de limitación de velocidad de conformidad con el Reglamento n.º 89 de las Naciones Unidas.

Or. en

Enmienda 155
Luis-Vicențiu Lazarus

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – párrafo 1
Reglamento (UE) 2019/2144
Artículo 9 – apartado 5 bis

Texto de la Comisión	*Enmienda*
5 bis. No se exigirá que los vehículos de la categoría N2 propulsados mediante electricidad, con una masa máxima	5 bis. No se exigirá que los vehículos de la categoría N2 propulsados mediante electricidad ***o hidrógeno***, con una masa

técnicamente admisible de entre 3,5 y 4,25 toneladas, estén equipados con dispositivos de limitación de velocidad de conformidad con el Reglamento n.º 89 de las Naciones Unidas.

máxima técnicamente admisible de entre 3,5 y 4,25 toneladas, estén equipados con dispositivos de limitación de velocidad de conformidad con el Reglamento n.º 89 de las Naciones Unidas.

Or. en

Enmienda 156
Valérie Devaux, Andreas Schwab, Michael Bloss, Merja Kyllönen, Grégory Allione, Benoit Cassart, Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Jan-Christoph Oetjen

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – párrafo 1 bis (nuevo)
Reglamento (UE) 2019/2144
Artículo 8 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Se inserta el nuevo artículo 8 bis siguiente:
	Requisitos de seguridad para los sistemas de manillas de las puertas enrasadas y escamoteables
	1. Los vehículos de las categorías M1 y N1 equipados con manillas exteriores de puerta enrasadas, escamoteables o desplegadas electrónicamente se diseñarán de manera que dichas manillas puedan abrirse en caso de escasez de energía, colisión, congelación o emergencia, incluidos los incendios del vehículo y la inmersión en agua.
	2. Dichas manillas incluirán un sistema mecánico de anulación, independiente de la alimentación eléctrica y que permita la apertura manual interior y exterior.
	3. La Comisión estará facultada para adoptar un acto delegado a fin de establecer normas detalladas y requisitos técnicos para la seguridad de dichas manillas.

Or. en

(32019R2144)

Enmienda 157
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – párrafo 1 bis (nuevo)
Reglamento (UE) 2019/2144
Artículo 14 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	En el artículo 14 del Reglamento (UE) 2019/2144, se inserta el párrafo siguiente:
	«Además, la Comisión evaluará la asignación prevista en el artículo 9, apartado 5 bis, para que los vehículos de la categoría N2 propulsados mediante electricidad, con una masa máxima en carga técnicamente admisible de entre 3,5 y 4,25 toneladas, no estén equipados con dispositivos de limitación de velocidad en términos de posibles riesgos para la seguridad y mejoras en la densidad energética de las baterías que podrían apoyar la revisión a la baja de la cifra de 4,25 toneladas. Si la evaluación apoya dicha revisión, se limitará a la nueva producción a partir de una fecha determinada, y la Comisión presentará una propuesta legislativa en consecuencia.».

Or. en

(32019R2144)

Justificación

No se ha llevado a cabo ninguna evaluación de impacto en el marco de la presente propuesta legislativa, por lo que debe llevarse a cabo una evaluación adecuada como parte de la revisión de 2019/2144.

Enmienda 158
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič,

Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – párrafo 1 bis (nuevo)
Reglamento (UE) 2019/2144
Artículo 9 – apartado 5 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	En el artículo 9 del Reglamento (UE) 2019/2144 se añade el apartado 5 ter siguiente:
	5 ter. A más tardar el 31 de diciembre de 2029, la Comisión adoptará un acto delegado, tal como se contempla en el artículo 15, apartado 2, letra a), en relación con el nivel de los límites de emisiones de los frenos para los vehículos de las categorías M2, N2, M3 y N3 que figuran en el cuadro 8 del anexo I.

Or. en

(32019R2144)

Justificación

Estas enmiendas se refieren a los límites de emisiones de los frenos para los vehículos pesados y ligeros. Dado que un objetivo de reducción del 90 % de las emisiones de CO_2 permite que los vehículos híbridos y de combustión interna sigan estando disponibles después de 2035, los límites de emisiones de partículas de los frenos propuestos deben revisarse para dar cabida a diversas tecnologías del grupo motopropulsor en lugar de limitarse a los vehículos eléctricos enchufables. Además, los futuros límites para los vehículos pesados deben equilibrar los efectos de la conducción urbana y suburbana con el rápido aumento de las flotas electrificadas sobre una base coste-beneficio, en consonancia con la revisión del Reglamento (UE) 2024/1257.

Enmienda 159
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – párrafo 1 bis (nuevo)
Reglamento (UE) 2019/2144
Artículo 6 – apartado 1 – letra g bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	En el artículo 6, apartado 1, del Reglamento (UE) 2019/2144 se inserta la letra g bis) siguiente:
	«g bis) sistema de interrupción de la carga integrado en los vehículos eléctricos, de conformidad con las especificaciones técnicas adoptadas con arreglo al artículo 12.».

Or. en

(32019R2144)

Justificación

Los puntos de recarga suelen estar situados en zonas remotas o aisladas, en las que los ocupantes pueden enfrentarse a situaciones en las que no es posible salir con seguridad del vehículo para interrumpir una sesión de carga. Un mecanismo normalizado integrado en el vehículo que permita al conductor interrumpir la carga en cualquier momento subsana esta laguna de seguridad. Las especificaciones técnicas, incluidos los requisitos de interfaz e interoperabilidad con las normas de carga existentes, serán definidas por la Comisión mediante un acto delegado con arreglo al artículo 12, garantizando la armonización con las normas pertinentes.

Enmienda 160
Jan-Christoph Oetjen, Benoit Cassart, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 1 – punto -1 (nuevo)
Reglamento (UE) 2024/1257
Artículo 3 – párrafo 2 – punto 50 bis (nuevo)

Texto en vigor	*Enmienda*
	-1) En el artículo 3, se añade el punto 50 bis siguiente:
	50 bis) «vehículo que funciona exclusivamente con combustibles admisibles»: turismo o vehículo comercial ligero que funciona exclusivamente con combustibles admisibles a lo largo de su vida útil;

Or. en

(32024R1257)

Justificación

La introducción de una categoría para los vehículos que funcionan exclusivamente con combustibles admisibles garantiza la neutralidad tecnológica y la igualdad de condiciones con los vehículos eléctricos de batería.

Enmienda 161
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 1 – punto -1 (nuevo)
Reglamento (UE) 2024/1257
Artículo 3 – párrafo 2 – punto 50 quater (nuevo)

Texto en vigor	*Enmienda*
	-1) En el artículo 3, se inserta el punto 50 quater siguiente:
	50 quater) «sistema de inducción de repostaje»: sistema diseñado para impedir que un vehículo que funcione exclusivamente con combustibles admisibles utilice combustibles distintos de los combustibles admisibles;

Or. en

(32024R1257)

Justificación

En caso de que un vehículo funcione con combustibles no admisibles, es necesario un sistema de inducción. El sistema de inducción de repostaje estará diseñado para desactivar el vehículo en la última fase en caso de que se hayan introducido combustibles fósiles, pero solo después de que un sistema de alerta flexible y ascendente haya alertado al conductor de la situación.

Enmienda 162
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo -1 (nuevo)

Reglamento (UE) 2024/1257
Artículo 3 – párrafo 2 – punto 50 ter (nuevo)

Texto en vigor	*Enmienda*
	-1) En el artículo 3, párrafo 2, se añade el punto siguiente:
	50 ter) "combustibles admisibles": todos los combustibles definidos en la Directiva (UE) 2018/2001 sobre las energías renovables, que cumplan los criterios de sostenibilidad de dicha Directiva;

Or. en

(32024R1257)

Justificación

Este enfoque garantiza la coherencia jurídica en toda la legislación de la Unión.

Enmienda 163
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo -1 (nuevo)
Reglamento (UE) 2024/1257
Artículo 3 – párrafo 2 – punto 50 quater (nuevo)

Texto en vigor	*Enmienda*
	-1) En el artículo 3, párrafo 2, se inserta el punto 50 quater siguiente:
	50 quater) «monitor de repostaje»: dispositivo diseñado para verificar que un vehículo que funciona exclusivamente con combustibles admisibles se suministra únicamente con combustibles admisibles;

Or. en

(32024R1257)

Justificación

Para poder verificar que un vehículo funciona exclusivamente con combustibles admisibles, es necesario un «monitor de repostaje» que demuestre que el vehículo en cuestión solo se

suministra con estos combustibles admisibles.

Enmienda 164
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 1 – punto -1 (nuevo)
Reglamento (UE) 2024/1257
Artículo 4 – apartado 5

Texto en vigor	*Enmienda*
	-1) En el artículo 4, el apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:
5. Los fabricantes no diseñarán, fabricarán ni montarán vehículos con dispositivos de manipulación o estrategias de manipulación.	***«***5. Los fabricantes no diseñarán, fabricarán ni montarán vehículos con dispositivos de manipulación o estrategias de manipulación. ***Cuando un producto o una estrategia hayan sido homologados por la autoridad de homologación de tipo de conformidad con el presente Reglamento y el acto de ejecución a que se refieren el artículo 14, apartado 3, letras a) a c), y el artículo 14, apartado 4, letras s) y u), incluida la documentación pertinente al respecto, dicho producto o estrategia no constituirán un dispositivo o estrategia de manipulación o una estrategia con arreglo al artículo 13, apartado 5, del Reglamento (UE) 2018/858.».***

Or. en

(32024R1257)

Justificación

Estas modificaciones tienen por objeto introducir una moratoria de cinco años sobre la aplicación de la norma Euro 7 a los vehículos pesados. El objetivo es permitir a los fabricantes centrar las inversiones en la descarbonización del transporte pesado de mercancías y pasajeros, en consonancia con los objetivos climáticos y de CO_2 de la UE, garantizando al mismo tiempo que la Comisión siga preparando los actos de ejecución necesarios para proporcionar a la industria seguridad jurídica y un plazo adecuado.

Enmienda 165
Merja Kyllönen, Sebastian Tynkkynen, Pekka Toveri, Elsi Katainen

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 1 – punto -1 (nuevo)
Reglamento (UE) 2024/1257
Artículo 4 – apartado 4 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	-1) En el artículo 4 se inserta el apartado 1 bis siguiente:
	«1 bis. Con respecto a los vehículos pesados y, en su caso, las máquinas móviles no de carretera, los requisitos establecidos en el presente apartado se aplicarán acumulativamente y garantizarán el cumplimiento de los límites de emisiones y la disponibilidad operativa ininterrumpida de vehículos y máquinas en todas las condiciones de funcionamiento normales y razonablemente previsibles en toda la Unión. Los fabricantes diseñarán, calibrarán y supervisarán los sistemas de control de emisiones basados en reactivos, incluidos los sistemas de reducción catalítica selectiva, de manera que dichos sistemas mantengan su plena capacidad funcional en todos los casos de uso operativo típicos de la logística del transporte, la construcción, la minería, la silvicultura, la agricultura, la gestión de residuos y otras aplicaciones industriales y de servicios continuas o de alta utilización.
	Cuando las condiciones, incluidas las condiciones conducentes a la cristalización o congelación del reactivo, afecten o puedan afectar al rendimiento del sistema, se aplicarán los requisitos siguientes:
	a) los sistemas de control de emisiones se modificarán, adaptarán o apoyarán sin demora mediante soluciones técnicas alternativas, incluido el uso de reactivos alternativos;

b) se demostrará y mantendrá en todo momento un comportamiento equivalente en materia de emisiones en todas las condiciones de ensayo y de funcionamiento en condiciones reales aplicables;

c) no se producirá ninguna reducción de la disponibilidad operativa que supere los límites necesarios para mantener el cumplimiento de los límites de emisiones; y

d) el cumplimiento de los límites de emisiones aplicables no se suspenderá, interrumpirá ni reducirá en ninguna condición de funcionamiento incluida en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.».

Or. en

Enmienda 166
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo -1 (nuevo)
Reglamento (UE) 2024/1257
Artículo 4 – apartado 2

Texto en vigor	*Enmienda*
	-1) En el artículo 4, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:
Los fabricantes diseñarán, fabricarán y montarán los vehículos de manera que cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento, incluidos los límites de emisiones indicados en el anexo I en las condiciones expuestas en el anexo III y los valores declarados en el certificado de conformidad y en la documentación de homologación de tipo para la vida útil del vehículo, tal como se indica en el cuadro 1 del anexo IV. Dichos vehículos se denominarán «vehículos Euro 7».	*«*Los fabricantes diseñarán, fabricarán y montarán los vehículos de manera que cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento, incluidos los límites de emisiones indicados en el anexo I en las condiciones expuestas en el anexo III y***, *si procede,*** los valores ***máximos en condiciones reales de conducción*** declarados en el certificado de conformidad y en la documentación de homologación de tipo para la vida útil del vehículo, tal como se indica en el cuadro 1

del anexo IV. Dichos vehículos se denominarán «vehículos Euro 7».***»***.

Or. en

(32024R1257)

Justificación

Under Euro 7, compliance with exhaust emission requirements is demonstrated through the emission limits set out in Annex I and the test procedures specified in Annex III, namely the Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP) and the Real Driving Emissions (RDE) procedure. For RDE compliance, the vehicle-specific performance envelope is defined solely by the maximum RDE values declared in the Certificate of Conformity (CoC), which serve as the basis for conformity assessment and in-service compliance verification. Restricting lifetime compliance obligations to these declared values provides legal certainty, is consistent with the concept of Not-To-Exceed (NTE) limits and conformity factors, and avoids extending enforceable requirements to other CoC parameters that are intended solely for information purposes or are relevant only to type approval.

Enmienda 167
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 1 – punto -1 (nuevo)
Reglamento (UE) 2024/1257
Artículo 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	-1) Se inserta el artículo 4 bis siguiente:
	«Artículo 4 bis
	Requisitos y disposiciones específicos para los vehículos que funcionen exclusivamente con combustibles admisibles
	1. Los vehículos homologados como vehículos que funcionan exclusivamente con combustibles admisibles deberán cumplir, además de los requisitos establecidos en el presente Reglamento y en los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de este, los requisitos establecidos en el presente artículo. Las emisiones específicas de CO_2 de un

vehículo que funcione exclusivamente con combustibles admisibles serán de 0 g CO_2/km. Este valor se registrará en el certificado de conformidad expedido con arreglo al artículo 36 del Reglamento (UE) 2018/858 y se aplicará a efectos del Reglamento (UE) 2019/631. No se exigirá la medición de las emisiones específicas de CO_2, la medición del consumo de combustible en l/100 km en el proceso de homologación de tipo, la verificación de la conformidad de la producción o los ensayos de conformidad en circulación.

2. Los vehículos que funcionen exclusivamente con combustibles admisibles estarán equipados con un monitor de repostaje y un sistema de inducción de repostaje. Dichos sistemas se diseñarán, fabricarán e instalarán de manera que se garantice la protección contra la manipulación. La entrada de combustible se marcará de manera adecuada indicando que el motor funciona exclusivamente con combustibles admisibles.

3. El monitor de repostaje deberá ser capaz de detectar, durante el funcionamiento del vehículo y en cada evento de repostaje, si el vehículo funciona exclusivamente con combustibles admisibles. En particular, deberá ser capaz de detectar el uso de combustibles o mezclas de combustibles que no se consideren combustibles admisibles por medio de un método de seguimiento técnicamente adecuado y su combinación con otros. Dicho método podría incluir los siguientes métodos basados en los siguientes enfoques o cualquier otro método de seguimiento técnicamente adecuado:

a) un sistema de trazabilidad digital de extremo a extremo para los combustibles admisibles a lo largo de toda la cadena de suministro de combustible, que incluya el uso de registros digitales autenticados y un protocolo de enlace que vincule el

evento de repostaje con el vehículo y el punto de repostaje específicos;

b) detección a bordo del uso de combustibles no admisibles mediante el tratamiento de las señales y funciones existentes del vehículo, incluidas las señales generadas por las unidades de control del vehículo y los sistemas de sensores asociados;

c) determinación a bordo de la composición del combustible mediante detección molecular, espectroscópica o analítica comparable, que permita verificar directamente si el combustible utilizado puede considerarse combustible admisible;

d) comunicación bidireccional segura entre el vehículo y el equipo de repostaje, incluidas las comprobaciones de autenticación e integridad para la operación de repostaje y, en su caso, las medidas técnicas para permitir el repostaje con combustibles admisibles y evitar los combustibles no admisibles;

e) un sistema de asignación por balance de masas, mediante el cual las cantidades de combustibles admisibles introducidas en el mercado se acrediten mediante registros verificables y se asignen al uso de vehículos específicos en cantidades correspondientes a su consumo atribuible; así como un enfoque de equilibrio basado en pruebas digitales, según el cual el uso de combustible atribuible a un vehículo se rastrea y concilia con la prueba digital (incluidos los certificados o registros equivalentes) sin necesidad de un protocolo de enlace con el punto de repostaje a la hora de repostar. Cuando el monitor de repostaje detecte que un vehículo que funcione exclusivamente con combustibles admisibles no funciona exclusivamente con dichos combustibles, el sistema de inducción de repostaje se activará automáticamente.

4. El sistema de inducción de repostaje advertirá al conductor cuando un vehículo que funcione exclusivamente con combustibles admisibles no funcione con estos combustibles e impedirá, tras un sistema de alerta ascendente, que el vehículo siga funcionando. Esto puede lograrse, en particular, impidiendo finalmente que el vehículo se vuelva a poner en marcha.

5. No obstante lo dispuesto en el apartado 4, el sistema de inducción de repostaje podrá, en circunstancias excepcionales, permitir al conductor un desvío de una distancia limitada cuando dicho desvío sea necesario para evitar una restricción desproporcionada de la movilidad, en particular:

a) en regiones de la Unión en las que no se disponga de ninguna opción de repostaje razonablemente accesible con combustibles admisibles en un radio de cien kilómetros; o

b) cuando el vehículo circule fuera del territorio de la Unión. El desvío a que se refiere el párrafo primero se limitará a lo estrictamente necesario y no permitirá que el vehículo funcione de forma permanente o más allá de la limitación de distancia sin combustibles admisibles.

6. A petición del fabricante, la autoridad de homologación de tipo podrá conceder una homologación de tipo UE para el monitor de repostaje o el sistema de inducción de repostaje, siempre que se haya demostrado el cumplimiento del presente artículo. Dicha homologación no constituirá, en sí misma, una homologación de tipo de un tipo de vehículo como un vehículo que funcione exclusivamente con combustibles admisibles y se entenderá sin perjuicio de cualquier requisito adicional aplicable a la homologación de tipo de vehículos, como un vehículo que funcione exclusivamente con combustibles admisibles. Los Estados miembros

notificarán a la Comisión todas las homologaciones del monitor de repostaje o del sistema de inducción de repostaje concedidas con arreglo al presente apartado en un plazo de treinta días a partir de la fecha de expedición. La notificación incluirá un resumen neutro de las especificaciones técnicas del monitor de repostaje o del sistema de inducción de repostaje aprobados. La Comisión adoptará actos de ejecución en los que se especifiquen los requisitos técnicos y de procedimiento detallados para la homologación de tipo de los monitores de repostaje o los sistemas de inducción de repostaje.

7. La Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan procedimientos uniformes y especificaciones técnicas para la homologación de tipo de los vehículos que funcionan exclusivamente con combustibles admisibles con respecto a los requisitos establecidos en el presente artículo, incluidos los requisitos relativos a la protección contra la manipulación, los ensayos y la aplicación de la excepción con arreglo al apartado 5. Esto incluye las modificaciones necesarias de los anexos I, II, IX y XIV del Reglamento de ejecución (UE) 2025/1706 de la Comisión y del anexo I del Reglamento de ejecución (UE) 2020/683 de la Comisión.

Or. en

(32024R1257)

Justificación

El artículo 4 bis establece la base jurídica para una nueva categoría de vehículos, «vehículos suministrados exclusivamente con combustibles admisibles». El apartado 3 del artículo propuesto define un conjunto de metodologías de seguimiento admisibles. Los apartados 4 y 5 introducen conceptos de inducción que garantizan el cumplimiento de manera proporcionada y sencilla. El apartado 6 permite a los Estados miembros aprobar metodologías de seguimiento adicionales que puedan desarrollarse en el futuro. El apartado 7 faculta a la Comisión para adoptar los actos delegados y de ejecución necesarios para poner en práctica el concepto de vehículo suministrado exclusivamente con combustibles admisibles.

Enmienda 168
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 1 – punto -1 (nuevo)
Reglamento (UE) 2024/1257
Artículo 7 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	-1) En el artículo 7, se añade el apartado 1 bis siguiente:
	«1 bis. Los fabricantes deberán velar por que el sistema de postratamiento de los gases de escape que utilice un reactivo mantenga su función de control de las emisiones en todas las condiciones ambientales, especialmente a baja temperatura ambiente.».

Or. en

(32024R1257)

Enmienda 169
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 1 – punto -1 (nuevo)
Reglamento (UE) 2024/1257
Artículo 7 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto en vigor	*Enmienda*
	-1) En el artículo 7, se inserta el apartado 1 bis siguiente:
	«1 bis. En el caso de un vehículo que funcione exclusivamente con combustibles admisibles, no se exigirá la medición de las emisiones específicas de CO_2, mientras que la medición del consumo de combustible en l/100 km se exigirá como parte del proceso de homologación de tipo. En la solicitud de homologación de tipo UE con respecto a las emisiones, el fabricante indicará que el motor del vehículo funciona

exclusivamente con combustibles admisibles. El fabricante también presentará información sobre el monitor de repostaje y el sistema de inducción de repostaje, así como sobre las medidas adoptadas para proteger el monitor de repostaje y el sistema de inducción de repostaje frente a manipulaciones y modificaciones no autorizadas.».

Or. en

(32024R1257)

Justificación

El artículo 7 establece las obligaciones de los fabricantes en lo concerniente a la homologación de tipo en materia de emisiones. La enmienda es un ajuste técnico necesario para incluir los vehículos que funcionan exclusivamente con combustibles admisibles, así como la información relativa al monitor de repostaje y al sistema de inducción de repostaje.

Enmienda 170
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola, Jan-Christoph Oetjen

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo -1 (nuevo)
Reglamento (UE) 2024/1257
Artículo 7 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto en vigor	*Enmienda*
	-1) En el artículo 7 se inserta el apartado 2 bis siguiente:
	2 bis. Los fabricantes facilitarán a la autoridad de homologación una declaración de cumplimiento firmada por lo que respecta a la durabilidad y la ausencia de índices anormales de fallos del sistema de inyección de reactivo en condiciones dinámicas en las que el reactivo especificado en la homologación de tipo se congele y descongele repetidamente. Dichos sistemas deberán soportar los requisitos de vida útil que figuran en el cuadro 1 del anexo IV.

Or. en

(32024R1257)

Justificación

A new paragraph 2a would require manufacturers to declare that the reagent injection system has been designed and constructed to withstand long-term use, including operation in cold conditions where the reagent is subject to repeated freezing and thawing cycles during normal driving and parking. There would be a reference to Table 1 of Annex IV defining the term of use to be considered when assessing compliance. Cold conditions would not be defined in absolute terms, but relative to the conditions below the freezing point of the reagent(s) declared by the manufacturer. This would represent a technologically neutral and proportionate way to regulate compliance as regards the durability and the absence of abnormal failure rates of reagent injection system in cold conditions. An abnormal failure rate exists where failures occurring below the freezing point of the reagent indicate a systematic deficiency in the design or durability of the system, rather than random or age-related failures.