

## II

(Actos no legislativos)

## REGLAMENTOS

## REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2023/1634 DE LA COMISIÓN

de 5 de junio de 2023

**por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 7, apartado 8, su artículo 10, apartado 8, párrafo segundo, y su artículo 15, apartado 8,

Considerando lo siguiente:

- (1) El anexo I del Reglamento (UE) 2019/631 establece los métodos detallados para el cálculo de los objetivos de emisiones específicas aplicables a los fabricantes de turismos y vehículos comerciales ligeros.
- (2) Desde el 1 de enero de 2021, las normas en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> se basan en los datos sobre emisiones de CO<sub>2</sub> obtenidos de conformidad con el procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial (WLTP, por sus siglas en inglés), como se establece en el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión <sup>(2)</sup>. El Reglamento Delegado (UE) 2020/2173 de la Comisión <sup>(3)</sup> modificó el anexo I del Reglamento (UE) 2019/631 con objeto de reflejar la introducción del WLTP, aclarando el modo de determinar los objetivos de emisiones específicas para determinados tipos de fabricantes. No obstante, se requieren nuevas aclaraciones para los fabricantes que sean miembros de una agrupación a fin de establecer el método de cálculo de los objetivos de emisiones específicas correspondientes a los años civiles 2021 a 2024.
- (3) El anexo I, parte A, del Reglamento (UE) 2019/631 especifica el método de cálculo de los objetivos resultantes de excepciones aplicables en los años civiles 2021 a 2024. Por motivos de seguridad jurídica, es necesario especificar también el método de cálculo de los objetivos resultantes de excepciones aplicables en los años civiles 2025 a 2028 a que se refiere el artículo 10, apartado 4, párrafo segundo, letra c), del citado Reglamento.

<sup>(1)</sup> DO L 111 de 25.4.2019, p. 13.

<sup>(2)</sup> Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, que complementa el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión (DO L 175 de 7.7.2017, p. 1).

<sup>(3)</sup> Reglamento Delegado (UE) 2020/2173 de la Comisión, de 16 de octubre de 2020, por el que se modifican los anexos I, II y III del Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo a fin de actualizar los parámetros de seguimiento y aclarar determinados aspectos relativos al cambio del procedimiento de ensayo reglamentario (DO L 433 de 22.12.2020, p. 1).

- (4) A fin de distinguir entre el caso de los vehículos de base completos y los incompletos, debe adaptarse la definición de masa de ensayo («TM») en lo referente a la masa de ensayo media en kilogramos de todos los vehículos comerciales ligeros nuevos que figura en el anexo I, parte B, punto 6.2.1, del Reglamento (UE) 2019/631.
- (5) Los anexos II y III del Reglamento (UE) 2019/631 especifican, en relación con los turismos nuevos y los vehículos comerciales ligeros nuevos, los datos que los Estados miembros, o los fabricantes, deben recoger y transmitir anualmente a la Comisión. A la luz de la experiencia adquirida, ha quedado patente que sería posible suprimir algunos parámetros de seguimiento para facilitar el proceso de seguimiento, ya que tales parámetros no se utilizan en el cálculo de los objetivos de emisiones específicas o las emisiones específicas medias y podrían suprimirse sin comprometer la evaluación rigurosa del cumplimiento de los objetivos de emisiones específicas pertinentes por parte de los fabricantes. Además, es necesario añadir algunos parámetros nuevos, en particular, a efectos de la verificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos en circulación. Los cambios en los parámetros han de reflejarse en el tipo de datos que deben recogerse de acuerdo con el anexo II, parte A, y el anexo III, parte A, del Reglamento (UE) 2019/631, así como en los formatos para la recogida de datos de acuerdo con el anexo II, parte B, y el anexo III, parte B, del mismo Reglamento.
- (6) En el anexo III del Reglamento (UE) 2019/631 se detalla un procedimiento para que los fabricantes calculen las emisiones de CO<sub>2</sub> y los valores de masa en el caso de los vehículos comerciales ligeros que dispongan de una homologación de tipo multifásico. En el caso de un vehículo de base individual incompleto, la masa debe calcularse de conformidad con el anexo III, parte A, punto 1.2.4, del Reglamento (UE) 2019/631, teniendo en cuenta el valor de masa de la carrocería (B<sub>0</sub>), fijado en 1,375 para los cálculos relativos al año civil 2021. Respecto de los años civiles 2022 a 2024, dicho valor ha de revisarse en función de la media de la masa en orden de marcha de los vehículos de base incompletos nuevos matriculados en la Unión en los años civiles 2018, 2019 y 2020.
- (7) Al no disponerse de los datos finales de seguimiento de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos comerciales ligeros nuevos correspondientes al año civil 2020, no fue posible completar la revisión del valor B<sub>0</sub> antes del 31 de octubre de 2021 conforme a lo dispuesto en el anexo III, parte A, punto 1.2.4, del Reglamento (UE) 2019/631. Puesto que la revisión del valor B<sub>0</sub> a partir únicamente de los datos correspondientes a los años civiles 2018 y 2019 habría llevado a un resultado muy próximo al actual valor B<sub>0</sub>, y con miras a facilitar la aplicación y aportar seguridad jurídica a los fabricantes afectados, conviene mantener, para el año civil 2022, el valor B<sub>0</sub> actualmente aplicable. Respecto de los años civiles 2023 y 2024, el valor B<sub>0</sub> revisado se ha calculado a partir de los datos finales de seguimiento de los vehículos comerciales ligeros correspondientes a los años civiles 2018, 2019 y 2020. Además, a fin de aportar seguridad jurídica a los fabricantes en lo referente al período posterior a 2024, es necesario aclarar que el valor B<sub>0</sub> revisado también será aplicable en los años posteriores a 2024.
- (8) Es preciso introducir una aclaración para que, en el marco del cálculo de las emisiones de CO<sub>2</sub> de seguimiento, se tengan debidamente en cuenta las distintas formas de determinar la influencia aerodinámica en el caso de los vehículos de base incompletos de categoría N<sub>1</sub>.
- (9) El anexo III, parte B, del Reglamento (UE) 2019/631 contiene determinada información relativa, en particular, al procedimiento de ensayo reglamentario NEDC que se ha quedado obsoleta y debe, por tanto, suprimirse.
- (10) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) 2019/631 en consecuencia.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### Artículo 1

El Reglamento (UE) 2019/631 se modifica como sigue:

- 1) El anexo I se modifica de conformidad con el anexo I del presente Reglamento.
- 2) El anexo II se modifica de conformidad con el anexo II del presente Reglamento.
- 3) El anexo III se modifica de conformidad con el anexo III del presente Reglamento.

*Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Las disposiciones siguientes serán de aplicación a partir del 1 de enero de 2024:

- a) anexo II, punto 1, letra a), incisos ii) y iii), y punto 2, letras b) y c);
- b) anexo III, punto 1, letra a), incisos iii) y v), y punto 3, letras c) y e).

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 5 de junio de 2023.

*Por la Comisión*  
*La Presidenta*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## ANEXO I

El anexo I del Reglamento (UE) 2019/631 se modifica como sigue:

1) La parte A se modifica como sigue:

a) Se inserta el punto 3 *quinquies* siguiente:

«3 *quinquies*. En el caso de las agrupaciones formadas de conformidad con el artículo 6, el objetivo de emisiones específicas de referencia WLTP se determinará a partir de los valores  $WLTP_{CO_2}$ ,  $NEDC_{CO_2}$  y  $NEDC_{2020target}$  calculados para la agrupación en su conjunto.

En el caso de las agrupaciones de nueva formación en los años 2021 a 2024, o en caso de modificación de la composición de una agrupación ya existente en 2020, el objetivo de emisiones específicas de referencia WLTP se calculará a partir de los valores  $WLTP_{CO_2}$ ,  $NEDC_{CO_2}$  y  $NEDC_{2020target}$  correspondientes a la nueva agrupación en su conjunto.».

b) En el punto 5, se añade la letra c) siguiente:

«c) En el caso de un fabricante que haya obtenido una excepción, de conformidad con el artículo 10, apartado 4, para cualquiera de los años civiles comprendidos entre 2025 a 2028, el objetivo de emisiones específicas (Objetivo de excepción<sub>2025-2028</sub>) se calculará como sigue:

$$\text{Objetivo de excepción}_{2025-2028} = \frac{WLTP_{CO_2,measured}}{WLTP_{CO_2}} \cdot \frac{WLTP_{CO_2,ind}}{NEDC_{CO_2,ind}} \cdot \text{Objetivo}_{2021} \cdot (1 - \text{factor de reducción}_{2025})$$

En el caso de un fabricante que no haya sido responsable de la matriculación de turismos nuevos en 2020 o cuyo  $WLTP_{CO_2}$  o  $NEDC_{CO_2}$ , tal como se definen en el punto 3, sea cero, el objetivo de emisiones específicas (Objetivo de excepción<sub>2025-2028</sub>) se calculará como sigue:

$$\text{Objetivo de excepción}_{2025-2028} = \frac{WLTP_{CO_2,measured}}{NEDC_{CO_2}} \cdot \text{Objetivo}_{2021} \cdot (1 - \text{factor de reducción}_{2025})$$

donde:

$WLTP_{CO_2,measured}$	es el valor medio de $WLTP_{CO_2,measured}$ , tal como se define en el punto 6.0, para todos los fabricantes a los que se aplica un objetivo de emisiones específicas de conformidad con el punto 4, ponderado por el número de turismos nuevos matriculados en 2020;
$WLTP_{CO_2}$	es el valor medio de $WLTP_{CO_2}$ , tal como se define en el punto 3, para todos los fabricantes a los que se aplica un objetivo de emisiones específicas de conformidad con el punto 4, ponderado por el número de turismos nuevos matriculados en 2020;
$NEDC_{CO_2}$	es el valor medio de $NEDC_{CO_2}$ , tal como se define en el punto 3, para todos los fabricantes a los que se aplica un objetivo de emisiones específicas de conformidad con el punto 4, ponderado por el número de turismos nuevos matriculados en 2020;
$WLTP_{CO_2, ind}$	es igual a $WLTP_{CO_2}$ , tal como se define en el punto 3;
$NEDC_{CO_2, ind}$	es igual a $NEDC_{CO_2}$ , tal como se define en el punto 3;
factor de reducción <sub>2025</sub>	es la reducción a que se refiere el artículo 1, apartado 4, letra a);
Objetivo <sub>2021</sub>	es una reducción del 45 % respecto de las emisiones medias específicas de CO <sub>2</sub> en 2007 de dicho fabricante.».

2) La parte B se modifica como sigue:

a) Se inserta el punto 3 *quinquies* siguiente:

«3 *quinquies*. En el caso de las agrupaciones formadas de conformidad con el artículo 6, el objetivo de emisiones específicas de referencia WLTP se determinará a partir de los valores  $WLTP_{CO_2}$ ,  $NEDC_{CO_2}$  y  $NEDC_{2020target}$  calculados para la agrupación en su conjunto.

En el caso de las agrupaciones de nueva formación en los años 2021 a 2024, o en caso de modificación de la composición de una agrupación ya existente en 2020, el objetivo de emisiones específicas de referencia WLTP se calculará a partir de los valores  $WLTP_{CO_2}$ ,  $NEDC_{CO_2}$  y  $NEDC_{2020target}$  correspondientes a la nueva agrupación en su conjunto.»

b) En el punto 6.2.1, el texto siguiente:

«TM es la masa de ensayo media en kilogramos (kg) de todos los vehículos comerciales ligeros nuevos del fabricante matriculados en el año civil pertinente;»

se sustituye por el texto siguiente:

«TM es la masa de ensayo media en kilogramos (kg) de todos los vehículos comerciales ligeros nuevos del fabricante matriculados en el año civil pertinente;

en el caso de un vehículo de base completo vinculado a un vehículo completado, la masa de ensayo será la masa de ensayo de dicho vehículo de base;

en el caso de un vehículo de base incompleto vinculado a un vehículo completado, el valor de la masa de ensayo será el valor  $DM_{base}$  determinado de conformidad con el anexo III, parte A, punto 1.2.4, letra a);».

---

## ANEXO II

El anexo II del Reglamento (UE) 2019/631 se modifica como sigue:

1) La parte A se modifica como sigue:

a) El punto 1 bis, se modifica como sigue:

i) La parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Los Estados miembros registrarán, para cada año civil, los datos detallados que se indican a continuación respecto a cada turismo nuevo matriculado como vehículo de categoría M<sub>1</sub> en su territorio, y transmitirán esos datos a la Comisión, de conformidad con el artículo 7, apartado 2, en el formato establecido en la parte B, sección 2 bis:».

ii) Se inserta el punto 5 bis siguiente:

«5 bis) identificador de la familia de resistencia al avance en carretera o identificador de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera;».

iii) Se inserta el punto 9 bis siguiente:

«9 bis) carácter correspondiente a las disposiciones utilizadas para la homologación de tipo;».

iv) Se suprimen los puntos 19, 22, 23 y 24.

v) Se suprime el párrafo segundo.

b) El punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Los datos detallados a que se refiere el punto 1 bis se extraerán del certificado de conformidad del turismo correspondiente, salvo que se indique otra cosa en la parte B, sección 2 bis, del presente anexo.».

2) En la parte B, sección 2 bis, el cuadro se modifica como sigue:

a) En la primera columna, en la primera entrada, el título «Referencia a la parte A, punto 1 y 1 bis» se sustituye por el texto siguiente:

«Referencia a la parte A, punto 1 bis».

b) Se inserta la entrada 5 bis siguiente:

«5 bis)	Identificador de la familia de resistencia al avance en carretera o identificador de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera	0.2.3.4 0.2.3.5».
---------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------

c) Se inserta la entrada 9 bis siguiente:

«9 bis)	Carácter correspondiente a las disposiciones utilizadas para la homologación de tipo	47».
---------	--------------------------------------------------------------------------------------	------

d) La entrada 14 se sustituye por el texto siguiente:

«14)	Tipo de combustible	26
	Modo de combustible	26.1 23 (en el caso de los vehículos eléctricos de batería) 23.1 (en el caso de los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior)».

e) Se suprimen las entradas 19, 22, 23 y 24.

f) Se suprime la nota 4.

## ANEXO III

El anexo III del Reglamento (UE) 2019/631 se modifica como sigue:

1) La parte A se modifica como sigue:

a) El punto 1.1 *bis*, se modifica como sigue:

i) El título y la parte introductoria se sustituyen por el texto siguiente:

«1.1 *bis*. Notificaciones de los Estados miembros en relación con los vehículos matriculados como vehículos de categoría N<sub>1</sub>

Los Estados miembros registrarán, para cada año civil, los datos detallados que se indican a continuación respecto a cada vehículo comercial ligero nuevo completo o completado que se matricule como vehículo de categoría N<sub>1</sub> en su territorio, y transmitirán esos datos a la Comisión, de conformidad con el artículo 7, apartado 2, en el formato establecido en la parte C, sección 2 *bis*:».

ii) El punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1) fabricante (en el caso de los vehículos completados: fabricante del vehículo de base);».

iii) Se inserta el punto 5 *bis* siguiente:

«5 *bis*) identificador de la familia de resistencia al avance en carretera o identificador de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera;».

iv) Se inserta el punto 7 *bis* siguiente:

«7 *bis*) vehículo completo o completado;».

v) Se inserta el punto 9 *bis* siguiente:

«9 *bis*) carácter correspondiente a las disposiciones utilizadas para la homologación de tipo;».

vi) El punto 12 se sustituye por el texto siguiente:

«12) masa en orden de marcha del vehículo completo o completado;».

vii) Se inserta el punto 12 *bis* siguiente:

«12 *bis*) en el caso de los vehículos completados, masa en orden de marcha del vehículo de base;».

viii) Se suprimen los puntos 19, 23, 24 y 25.

ix) Se suprime el párrafo segundo.

b) Se suprimen los puntos 1.2.1 y 1.2.1.2 *bis*.

c) El punto 1.2.2 se modifica como sigue:

i) La parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«En relación con cada vehículo completado nuevo notificado por los Estados miembros de conformidad con el punto 1.1 *bis*, el fabricante del vehículo de base correspondiente notificará a la Comisión los datos especificados en las letras a) y b) del presente punto respecto de cada vehículo de base cuyo número de identificación de vehículo sea igual al del vehículo completado. Los datos se comunicarán en un plazo de tres meses a partir de la notificación al fabricante de los datos provisionales de conformidad con el artículo 7, apartado 4, párrafo segundo.».

ii) La letra a) se modifica como sigue:

— El inciso ii) se sustituye por el texto siguiente:

«identificador de la familia de interpolación del vehículo indicado en el Reglamento n.º 154 de las Naciones Unidas, punto 6.2.6;».

— Se suprimen los incisos iv), v) y viii).

— El inciso vii) se sustituye por el texto siguiente:

«vii) masa en orden de marcha del vehículo de base incompleto.».

iii) En la letra b), el inciso iv) se sustituye por el texto siguiente:

«iv) masa en orden de marcha del vehículo de base completo.».

d) En el punto 1.2.3, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«En caso de que el fabricante del vehículo de base no notifique los datos mencionados en el punto 1.2.2, se utilizarán las emisiones específicas de CO<sub>2</sub> y la masa en orden de marcha notificadas por los Estados miembros en relación con el vehículo completado vinculado, de conformidad con el punto 1.1 bis, para determinar si el vehículo entra dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento, así como para calcular las emisiones medias específicas de CO<sub>2</sub> y el objetivo de emisiones específicas del fabricante del vehículo de base en cuestión.».

e) El punto 1.2.4 se modifica como sigue:

i) La parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«A partir del año civil 2020, los fabricantes calcularán las emisiones de CO<sub>2</sub> de seguimiento correspondientes a cada uno de sus vehículos de base incompletos de acuerdo con el método de interpolación a que se refiere el anexo B7, puntos 3.2.3.2 o 3.2.4, del Reglamento n.º 154 de las Naciones Unidas, utilizando el mismo método que el aplicado para la homologación de tipo CE del vehículo de base con respecto a sus emisiones, en el que los términos serán los definidos en dichos puntos, con las excepciones siguientes:».

ii) La letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) Masa de un vehículo concreto

El término “TM<sub>ind</sub>” mencionado en el anexo B7, puntos 3.2.3.2.2.1 o 3.2.4.1.1.1, del Reglamento n.º 154 de las Naciones Unidas se sustituirá por la masa por defecto del vehículo de base, DM<sub>base</sub>. Si la DM<sub>base</sub> es inferior a la masa de ensayo del vehículo “Low” de la familia de interpolación (TM<sub>L</sub>), TM<sub>ind</sub> se sustituirá por TM<sub>L</sub>. Si la DM<sub>base</sub> es superior a la masa de ensayo del vehículo “High” de la familia de interpolación (TM<sub>H</sub>), TM<sub>ind</sub> se sustituirá por TM<sub>H</sub>.

DM<sub>base</sub> se determinará aplicando la fórmula siguiente:

$$DM_{base} = MRO_{base} \times B_0 + 25 \text{ kg} + 0,28 \times (TPMLM - MRO_{base} \times B_0 - 25 \text{ kg})$$

donde:

MRO <sub>base</sub>	es la masa en orden de marcha del vehículo de base, tal como se define en el punto 3.2.5 del Reglamento n.º 154 de las Naciones Unidas,
B <sub>0</sub>	es el valor de masa de la carrocería, que corresponde a 1,375 hasta el año civil 2022 y a 1,351 para los años civiles de 2023 a 2034,
TPMLM	es la masa máxima en carga técnicamente admisible, tal como se define en el punto 3.2.23 del Reglamento n.º 154 de las Naciones Unidas.».

iii) La letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) Resistencia a la rodadura de un vehículo concreto

La resistencia a la rodadura del vehículo de base se utilizará a efectos del anexo B7, puntos 3.2.3.2.2.2. o 3.2.4.1.1.2, del Reglamento n.º 154 de las Naciones Unidas.».

iv) La letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) Influencia aerodinámica de un vehículo concreto

En el caso de un vehículo de base incompleto que pertenezca a una familia de matrices de resistencia al avance en carretera, el fabricante determinará el término “A<sub>f,ind</sub>” a que se refiere el anexo B7, punto 3.2.4.1.1.3, del Reglamento n.º 154 de las Naciones Unidas, de conformidad con una de las opciones siguientes:

- i) área frontal del vehículo representativo de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera, en m<sup>2</sup>;
- ii) valor medio del área frontal del vehículo “High” y del vehículo “Low” de la familia de interpolación, en m<sup>2</sup>;
- iii) área frontal del vehículo “High” de la familia de interpolación, en caso de que no se utilice el método de interpolación, en m<sup>2</sup>.



En el caso de un vehículo de base incompleto que no pertenezca a una familia de matrices de resistencia al avance en carretera, el término “ $f_{2,ind}$ ” a que se refiere el anexo B7, punto 3.2.3.2.2.4, del Reglamento n.º 154 de las Naciones Unidas, será igual a una de las opciones siguientes:

- i) el valor medio de los términos “ $f_{2,L}$ ” y “ $f_{2,H}$ ” a que se refiere el citado punto;
- ii) el término “ $f_{2,H}$ ” a que se refiere el citado punto.».

f) El punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Los datos detallados a que se refiere el punto 1.1 *bis* se extraerán del certificado de conformidad del vehículo comercial ligero correspondiente, salvo que se indique otra cosa en la parte C, sección 2 *bis*.».

2) Se suprime la parte B.

3) En la parte C, la sección 2 *bis* se modifica como sigue:

a) El título de la primera columna «Referencia a la parte A, punto 1 y 1 *bis*» se sustituye por el texto siguiente:

«Referencia a la parte A, punto 1.1 *bis*.».

b) La entrada 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1)	Nombre del fabricante: denominación estándar en la UE (¹)	Nombre asignado por la Comisión
	Nombre del fabricante (²)	0.5 o, en el caso de los vehículos que disponen de homologación de tipo multifásico, 0.5.1 (nombre del fabricante del vehículo de base)»

c) Se inserta la entrada 5 *bis* siguiente:

«5 <i>bis</i> )	Identificador de la familia de resistencia al avance en carretera o identificador de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera	0.2.3.4 0.2.3.5»
-----------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------

d) Se inserta la entrada 7 *bis* siguiente:

«7 <i>bis</i> )	Vehículo completo o completado	0.4»
-----------------	--------------------------------	------

e) Se inserta la entrada 9 *bis* siguiente:

«9 <i>bis</i> )	Carácter correspondiente a las disposiciones utilizadas para la homologación de tipo	47»
-----------------	--------------------------------------------------------------------------------------	-----

f) La entrada 12 se sustituye por el texto siguiente:

«12)	Masa en orden de marcha del vehículo completo o completado	13»
------	------------------------------------------------------------	-----

g) Se inserta la entrada 12 *bis* siguiente:

«12 <i>bis</i> )	Masa en orden de marcha del vehículo de base (en caso de vehículo completado)	14»
------------------	-------------------------------------------------------------------------------	-----

h) La entrada 14 se sustituye por el texto siguiente:

«14)	Tipo de combustible	26
	Modo de combustible	26.1 23 (en el caso de los vehículos eléctricos de batería) 23.1 (en el caso de los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior)»

i) La entrada 22 se sustituye por el texto siguiente:

«22)	Masa máxima en carga técnicamente admisible (TPMLM)	16.1»
------	-----------------------------------------------------	-------

j) Se suprimen las entradas 19, 23, 24 y 25.

k) Se suprime la nota 4.

---