



**2017/0291(COD)**

22.6.2018

# **ENMIENDAS 223 - 252**

**Proyecto de opinión**  
**Andor Deli**  
(PE618.318v01-00)

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2009/33/CE, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes

Propuesta de Directiva  
(COM(2017)0653 – C8-0393/2017 – 2017/0291(COD))



**Propuesta de Directiva**

**ANEXO 1**

Directiva 2009/33/CE

Anexo 1 – cuadro 1

*Texto de la Comisión*

*Cuadro 1: Códigos del Vocabulario común de contratos públicos a los que se hace referencia en el artículo 3*

<i>Código CPV</i>	<i>Descripción</i>
60130000-8	<i>Servicios especiales de transporte de pasajeros por carretera</i>
60140000-1	<i>Transporte no regular de pasajeros</i>
60172000-3	<i>Alquiler de autobuses y autocares con conductor</i>
90511000-2	<i>Servicios de recogida de desperdicios</i>
60160000-7	<i>Transporte de correspondencia por carretera</i>
60161000-4	<i>Servicios de transporte de paquetes</i>

*Enmienda*

*Cuadro 1: Códigos del Vocabulario común de contratos públicos a los que se hace referencia en el artículo 3*

<i>Código CPV</i>	<i>Descripción</i>
60112000-6	<i>Servicios de transporte por la vía pública</i>
60130000-8	<i>Servicios especiales de transporte de pasajeros por carretera</i>
60140000-1	<i>Transporte no regular de pasajeros</i>
60172000-3	<i>Alquiler de autobuses y autocares con conductor</i>
90511000-2	<i>Servicios de recogida de desperdicios</i>
60160000-7	<i>Transporte de correspondencia por carretera</i>
60161000-4	<i>Servicios de transporte de paquetes</i>
<b>60120000-5</b>	<b><i>Servicios de taxis</i></b>
<b>60170000-0</b>	<b><i>Alquiler de vehículos para el transporte de pasajeros con conductor</i></b>

60171000-7	<i>Alquiler de automóviles de pasajeros con conductor</i>
60181000-0	<i>Alquiler de camiones con conductor</i>
60180000-3	<i>Alquiler de vehículos de transporte de mercancías con conductor</i>
90511100-3	<i>Servicios de recogida de desperdicios sólidos urbanos</i>
90511200-4	<i>Servicios de recogida de desperdicios domésticos</i>
90511300-5	<i>Servicios de recogida de basuras</i>
90511400-6	<i>Servicios de recogida de papel</i>
43211000-5	<i>Bulldozers (topadoras frontales)</i>
43260000-3	<i>Palas mecánicas, excavadoras y palas cargadoras, y otras máquinas para la minería</i>
43262000-7	<i>Maquinaria para excavación</i>
43300000-6	<i>Maquinaria y equipo de construcción</i>

Or. en

**Enmienda 224**  
**Tania González Peñas**

**Propuesta de Directiva**  
**ANEXO 1**  
Directiva 2009/33/CE  
Anexo – cuadro 1

*Texto de la Comisión*

*Cuadro 1: Códigos del Vocabulario común de contratos públicos a los que se hace referencia en el artículo 3*

<i>Código CPV</i>	<i>Descripción</i>
60112000-6	<i>Servicios de transporte por la vía pública</i>
60130000-8	<i>Servicios especiales de transporte de pasajeros por carretera</i>
60140000-1	<i>Transporte no regular de pasajeros</i>
60172000-3	<i>Alquiler de autobuses y autocares con conductor</i>
90511000-2	<i>Servicios de recogida de desperdicios</i>
60160000-7	<i>Transporte de correspondencia por carretera</i>

60161000-4

*Servicios de transporte de paquetes*

*Enmienda*

*Cuadro 1: Códigos del Vocabulario común de contratos públicos a los que se hace referencia en el artículo 3*

<i>Código CPV</i>	<i>Descripción</i>
60112000-6	<i>Servicios de transporte por la vía pública</i>
60130000-8	<i>Servicios especiales de transporte de pasajeros por carretera</i>
60140000-1	<i>Transporte no regular de pasajeros</i>
60172000-3	<i>Alquiler de autobuses y autocares con conductor</i>
90511000-2	<i>Servicios de recogida de desperdicios</i>
60160000-7	<i>Transporte de correspondencia por carretera</i>
60161000-4	<i>Servicios de transporte de paquetes</i>
64121100-1	<i>Servicios de distribución postal</i>
64121200-2	<i>Servicios de paquetería</i>
60120000-5	<i>Servicios de taxis</i>
60170000-0	<i>Alquiler de vehículos para el transporte de pasajeros con conductor</i>
60171000-7	<i>Alquiler de automóviles de pasajeros con conductor</i>
60181000-0	<i>Alquiler de camiones con conductor</i>
60180000-3	<i>Alquiler de vehículos de transporte de mercancías con conductor</i>
90511100-3	<i>Servicios de recogida de desperdicios sólidos urbanos</i>
90511200-4	<i>Servicios de recogida de desperdicios domésticos</i>
90511300-5	<i>Servicios de recogida de basuras</i>
90511400-6	<i>Servicios de recogida de papel</i>
43211000-5	<i>Bulldozers (topadoras frontales)</i>
43260000-3	<i>Palas mecánicas, excavadoras y palas cargadoras, y otras máquinas para la minería</i>
43262000-7	<i>Maquinaria para excavación</i>

Or. en

**Enmienda 225**  
**Markus Ferber****Propuesta de Directiva**  
**ANEXO 1**  
Directiva 2009/33/CE  
Anexo – cuadro 2*Texto de la Comisión**Enmienda*

[...]

*suprimido*

Or. en

**Enmienda 226**  
**Henna Virkkunen, Merja Kyllönen****Propuesta de Directiva**  
**ANEXO 1**  
Directiva 2009/33/CE  
Anexo – cuadro 2*Texto de la Comisión**Enmienda*

[...]

*suprimido*

Or. en

*Justificación*

*Dado que la enmienda 1 adapta la definición de vehículo limpio a la Directiva 2014/94/UE relativa a infraestructuras para combustibles alternativos, este cuadro ya no es necesario.*

**Enmienda 227**  
**Lucy Anderson**

**Propuesta de Directiva**  
**ANEXO 1**  
Directiva 2009/33/CE  
Anexo – cuadro 1

*Texto de la Comisión*

*Cuadro 1: Códigos del Vocabulario común de contratos públicos a los que se hace referencia en el artículo 3*

<i>Código CPV</i>	<i>Descripción</i>
60112000-6	<i>Servicios de transporte por la vía pública</i>
60130000-8	<i>Servicios especiales de transporte de pasajeros por carretera</i>
60140000-1	<i>Transporte no regular de pasajeros</i>
60172000-3	<i>Alquiler de autobuses y autocares con conductor</i>
90511000-2	<i>Servicios de recogida de desperdicios</i>
60160000-7	<i>Transporte de correspondencia por carretera</i>
60161000-4	<i>Servicios de transporte de paquetes</i>

*Enmienda*

*Cuadro 1: Códigos del Vocabulario común de contratos públicos a los que se hace referencia en el artículo 3*

<i>Código CPV</i>	<i>Descripción</i>
60112000-6	<i>Servicios de transporte por la vía pública</i>
60130000-8	<i>Servicios especiales de transporte de pasajeros por carretera</i>
60140000-1	<i>Transporte no regular de pasajeros</i>
60172000-3	<i>Alquiler de autobuses y autocares con conductor</i>
90511000-2	<i>Servicios de recogida de desperdicios</i>
60160000-7	<i>Transporte de correspondencia por carretera</i>
60161000-4	<i>Servicios de transporte de paquetes</i>
<b>60120000-5</b>	<b><i>Servicios de taxis</i></b>
<b>60170000-0</b>	<b><i>Alquiler de vehículos para el transporte de pasajeros con conductor</i></b>
<b>60171000-7</b>	<b><i>Alquiler de automóviles de pasajeros con</i></b>

	<i>conductor</i>
<b>60181000-0</b>	<b><i>Alquiler de camiones con conductor</i></b>
<b>60180000-3</b>	<b><i>Alquiler de vehículos de transporte de mercancías con conductor</i></b>
<b>90511100-3</b>	<b><i>Servicios de recogida de desperdicios sólidos urbanos</i></b>
<b>90511200-4</b>	<b><i>Servicios de recogida de desperdicios domésticos</i></b>
<b>90511300-5</b>	<b><i>Servicios de recogida de basuras</i></b>
<b>90511400-6</b>	<b><i>Servicios de recogida de papel</i></b>
<b>43211000-5</b>	<b><i>Bulldozers (topadoras frontales)</i></b>
<b>43260000-3</b>	<b><i>Palas mecánicas, excavadoras y palas cargadoras, y otras máquinas para la minería</i></b>
<b>43262000-7</b>	<b><i>Maquinaria para excavación</i></b>
<b>43300000-6</b>	<b><i>Maquinaria y equipo de construcción</i></b>

Or. en *Justificación*

*La maquinaria y el equipo de construcción contribuyen de forma significativa a las emisiones, sobre todo en las ciudades. Teniendo en cuenta que existen soluciones tecnológicas para maquinaria y equipo de bajas emisiones o de emisión cero, estas deberían incluirse en el ámbito de aplicación.*

**Enmienda 228**  
**Jakop Dalunde**

**Propuesta de Directiva**  
**ANEXO 1**  
Directiva 2009/33/CE  
Anexo – cuadro 2

*Texto de la Comisión*

*Cuadro 2: Umbrales de emisiones aplicables a los vehículos ligeros*

<i>Categorías de vehículos</i>	<i>2025</i>		<i>2030</i>	
	<i>g CO<sub>2</sub> /km</i>	<i>Emisiones de</i>	<i>g CO<sub>2</sub> /km</i>	<i>Emisiones de</i>

		<i>contaminant es atmosféricos * en condiciones reales de conducción (RDE) en porcentaje de los límites de emisión**</i>		<i>contaminant es atmosféricos * en condiciones reales de conducción (RDE) en porcentaje de los límites de emisión</i>
<i>Vehículos M1</i>	25	80 %	0	<i>n. d.</i>
<i>Vehículos M2</i>	25	80 %	0	<i>n. d.</i>
<i>Vehículos N1</i>	40	80 %	0	<i>n. d.</i>

\* *Emisiones en condiciones reales de conducción de partículas ultrafinas en #/km (número de partículas suspendidas, PN), óxidos de nitrógeno en mg/km (NOx) medidas de acuerdo con la versión aplicable del anexo IIIA del Reglamento (UE) 2017/1151.*

\*\* *Los límites de emisión aplicables figuran en el anexo I del Reglamento (CE) n.º 715/2007, o sus sucesores.*

### *Enmienda*

*Cuadro 2: Umbrales de emisiones aplicables a los vehículos ligeros*

<i>Categorías de vehículos</i>	<i>2025</i>		<i>2030</i>	
	<i>g CO<sub>2</sub> /km***</i>	<i>Emisiones de contaminant es atmosféricos * en condiciones reales de conducción (RDE) en porcentaje de los límites de emisión**</i>	<i>g CO<sub>2</sub> /km***</i>	<i>Emisiones de contaminant es atmosféricos * en condiciones reales de conducción (RDE) en porcentaje de los límites de emisión</i>
<i>Vehículos L</i>	25	<i>n. d.</i>	0	<i>n. d.</i>
<i>Vehículos</i>	25	80 %	0	<i>n. d.</i>

<i>M1</i>				
<i>Vehículos</i>	25	80 %	0	<i>n. d.</i>
<i>M2</i>				
<i>Vehículos</i>	40	80 %	0	<i>n. d.</i>
<i>N1</i>				

*\* Emisiones en condiciones reales de conducción de partículas ultrafinas en #/km (número de partículas suspendidas, PN), óxidos de nitrógeno en mg/km (NOx) medidas de acuerdo con la versión aplicable del anexo IIIA del Reglamento (UE) 2017/1151.*

*\*\* Los límites de emisión aplicables figuran en el anexo I del Reglamento (CE) n.º 715/2007, o sus sucesores.*

*\*\*\* Los vehículos eléctricos que se definen en el artículo 2, punto 2), de la Directiva 2014/94/UE solo se contabilizan con emisión cero en el tubo de escape en caso de que se demuestre, de conformidad con la Directiva 2009/28/CE [modificada por COM(2016)0767], que la electricidad utilizada proviene íntegramente de energías renovables; de lo contrario, se contabilizará el valor por defecto de CO<sub>2</sub> del sector de la electricidad de los respectivos Estados miembros.*

Or. en

**Enmienda 229**  
**Lucy Anderson**

**Propuesta de Directiva**  
**ANEXO 1**  
Directiva 2009/33/CE  
Anexo – cuadro 2

*Texto de la Comisión*

*Cuadro 2: Umbrales de emisiones aplicables a los vehículos ligeros*

<i>Categorías de vehículos</i>	<i>2025</i>		<i>2030</i>	
	<i>g CO<sub>2</sub> /km</i>	<i>Emisiones de contaminantes atmosféricos * en condiciones reales de conducción (RDE) en porcentaje de los</i>	<i>g CO<sub>2</sub> /km</i>	<i>Emisiones de contaminantes atmosféricos * en condiciones reales de conducción (RDE) en porcentaje de los</i>

		<i>límites de emisión**</i>		<i>límites de emisión</i>
<i>Vehículos M1</i>	25	80 %	0	<i>n. d.</i>
<i>Vehículos M2</i>	25	80 %	0	<i>n. d.</i>
<i>Vehículos N1</i>	40	80 %	0	<i>n. d.</i>

*\* Emisiones en condiciones reales de conducción de partículas ultrafinas en #/km (número de partículas suspendidas, PN), óxidos de nitrógeno en mg/km (NOx) medidas de acuerdo con la versión aplicable del anexo IIIA del Reglamento (UE) 2017/1151.*

*\*\* Los límites de emisión aplicables figuran en el anexo I del Reglamento (CE) n.º 715/2007, o sus sucesores.*

### *Enmienda*

*Cuadro 2: Umbrales de emisiones aplicables a los vehículos ligeros*

<i>Categorías de vehículos</i>	<i>2025</i>		<i>2030</i>	
	<i>g CO<sub>2</sub> /km***</i>	<i>Emisiones de contaminant es atmosféricos * en condiciones reales de conducción (RDE) en porcentaje de los límites de emisión**</i>	<i>g CO<sub>2</sub> /km***</i>	<i>Emisiones de contaminant es atmosféricos * en condiciones reales de conducción (RDE) en porcentaje de los límites de emisión</i>
<b><i>Vehículos L</i></b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b><i>n. d.</i></b>
<i>Vehículos M1</i>	25	80 %	0	<i>n. d.</i>
<i>Vehículos M2</i>	25	80 %	0	<i>n. d.</i>
<i>Vehículos N1</i>	40	80 %	0	<i>n. d.</i>

*\* Emisiones en condiciones reales de conducción de partículas ultrafinas en #/km (número de partículas suspendidas, PN), óxidos de nitrógeno en mg/km (NOx) medidas de acuerdo con la versión aplicable del anexo IIIA del Reglamento (UE) 2017/1151.*

*\*\* Los límites de emisión aplicables figuran en el anexo I del Reglamento (CE) n.º 715/2007, o sus sucesores.*

Or. en

**Enmienda 230**  
**Tania González Peñas**

**Propuesta de Directiva**  
**ANEXO 1**  
Directiva 2009/33/CE  
Anexo – cuadro 2

*Texto de la Comisión*

Cuadro 2: Umbrales de emisiones aplicables a los vehículos ligeros

Categorías de vehículos	2025		2030	
	g CO <sub>2</sub> /km	Emisiones de contaminantes atmosféricos* en condiciones reales de conducción (RDE) en porcentaje de los límites de emisión*	g CO <sub>2</sub> /km	Emisiones de contaminantes atmosféricos* en condiciones reales de conducción (RDE) en porcentaje de los límites de emisión
Vehículos M1	25	80 %	0	n. d.
Vehículos M2	25	80 %	0	n. d.
Vehículos N1	40	80 %	0	n. d.

\* Emisiones en condiciones reales de conducción de partículas ultrafinas en #/km (número de partículas suspendidas, PN), óxidos de nitrógeno en mg/km (NOx) medidas de acuerdo con la versión aplicable del anexo IIIA del Reglamento (UE) 2017/1151.

\*\* Los límites de emisión aplicables figuran en el anexo I del Reglamento (CE) n.º 715/2007, o sus sucesores.

### Enmienda

Cuadro 2: Umbrales de emisiones aplicables a los vehículos ligeros

Categorías de vehículos	2020		2025		2030	
	<b>g CO<sub>2</sub> /km ***</b>	<b>Emisiones de contaminantes atmosféricos* en condiciones reales de conducción (RDE) en porcentaje de los límites de emisión **</b>	<b>g CO<sub>2</sub> /km ***</b>	<b>Emisiones de contaminantes atmosféricos* en condiciones reales de conducción (RDE) en porcentaje de los límites de emisión**</b>	<b>g C O<sub>2</sub> /km**</b>	<b>Emisiones de contaminantes atmosféricos* en condiciones reales de conducción (RDE) en porcentaje de los límites de emisión</b>
<b>Vehículos L</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>n. d.</b>
Vehículos M1	<b>50</b>	<b>90 %</b>	25	80 %	0	n. d.
Vehículos M2	<b>50</b>	<b>90 %</b>	25	80 %	0	n. d.
Vehículos N1	<b>80</b>	<b>90 %</b>	40	80 %	0	n. d.

\* Emisiones en condiciones reales de conducción de partículas ultrafinas en #/km (número de partículas suspendidas, PN), óxidos de nitrógeno en mg/km (NOx) medidas de acuerdo con la versión aplicable del anexo IIIA del Reglamento (UE) 2017/1151.

\*\* Los límites de emisión aplicables figuran en el anexo I del Reglamento (CE) n.º 715/2007,

o sus sucesores.

**\*\*\* Los vehículos eléctricos que se definen en el artículo 2, punto 2), de la Directiva 2014/94/UE solo se contabilizan con emisión cero en el tubo de escape en caso de que se demuestre, de conformidad con la Directiva 2009/28/CE [modificada por COM(2016)0767], que la electricidad utilizada proviene íntegramente de energías renovables; de lo contrario, se contabilizará el valor por defecto de CO<sub>2</sub> del sector de la electricidad de los respectivos Estados miembros.**

Or. en

**Enmienda 231**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**ANEXO 1**

Directive 2009/33/EC

Anexo – cuadro 3 – columna 1 – categorías de vehículos

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*Vehículos M3, N2, N3*

*Vehículos N2, N3*

Or. en

**Enmienda 232**  
**Henna Virkkunen, Merja Kyllönen**

**Propuesta de Directiva**  
**ANEXO 1**

Directiva 2009/33/CE

Anexo – cuadro 3

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*[...]*

*suprimido*

Or. en

*Justificación*

*Dado que la enmienda 1 adapta la definición de vehículo limpio a la Directiva 2014/94/UE relativa a infraestructuras para combustibles alternativos, este cuadro ya no es necesario.*

**Enmienda 233**  
**Jakop Dalunde**

**Propuesta de Directiva**  
**ANEXO 1**

Directiva 2009/33/CE  
Anexo – cuadro 3

*Texto de la Comisión*

**Cuadro 3: Requisitos de combustibles alternativos para vehículos pesados**

*Categorías de vehículos*

**Combustibles alternativos**

**Vehículos M3, N2, N3**

**Electricidad\*, hidrógeno, gas natural incluido el biometano, en forma gaseosa [gas natural comprimido (GNC)] y en forma licuada [gas natural licuado (GNL)]**

**\* Para uso en un vehículo de los definidos en el artículo 2, punto 2), de la Directiva 2014/94/UE, a condición de que la electricidad se utilice para una parte importante del funcionamiento del vehículo.**

*Enmienda*

**Cuadro 3: Umbrales de emisiones para vehículos pesados**

<i>Categorías de vehículos</i>	<b>2020</b>		<b>2025</b>		<b>2030</b>	
	<b>g CO<sub>2</sub>/km*</b>	<b>Emisiones de contaminantes atmosféricos en condiciones reales de conducción (RDE) en porcentaje de los límites</b>	<b>g CO<sub>2</sub>/km*</b>	<b>Emisiones de contaminantes atmosféricos en condiciones reales de conducción (RDE) en porcentaje de los límites</b>	<b>g CO<sub>2</sub>/km*</b>	<b>Emisiones de contaminantes atmosféricos en condiciones reales de conducción (RDE) en porcentaje de los límites de</b>

		<i>de emisión</i>		<i>de los límites de emisión</i>	<i>emisión</i>
<i>M3</i>		<i>90 %</i>		<i>80 %</i>	<i>0</i>
<i>N2 clase 0</i>	<i>331</i>	<i>90 %</i>	<i>241</i>	<i>80 %</i>	
<i>N2 clase 1</i>	<i>349</i>	<i>90 %</i>	<i>254</i>	<i>80 %</i>	
<i>N2 clase 2</i>	<i>349</i>	<i>90 %</i>	<i>254</i>	<i>80 %</i>	
<i>N3 clase 3</i>	<i>349</i>	<i>90 %</i>	<i>254</i>	<i>80 %</i>	
<i>N3 clase 4</i>	<i>504</i>	<i>90 %</i>	<i>367</i>	<i>80 %</i>	
<i>N3 clase 5</i>	<i>737</i>	<i>90 %</i>	<i>537</i>	<i>80 %</i>	
<i>N3 clase 6</i>	<i>349</i>	<i>90 %</i>	<i>254</i>	<i>80 %</i>	
<i>N3 clase 7</i>	<i>504</i>	<i>90 %</i>	<i>367</i>	<i>80 %</i>	
<i>N3 clase 8</i>	<i>737</i>	<i>90 %</i>	<i>537</i>	<i>80 %</i>	
<i>N3 clase 9</i>	<i>504</i>	<i>90 %</i>	<i>367</i>	<i>80 %</i>	
<i>N3 clase 10</i>	<i>737</i>	<i>90 %</i>	<i>537</i>	<i>80 %</i>	
<i>N3 clase 11</i>	<i>698</i>	<i>90 %</i>	<i>508</i>	<i>80 %</i>	
<i>N3 clase 12</i>	<i>737</i>	<i>90 %</i>	<i>537</i>	<i>80 %</i>	
<i>N3 clase 13</i>	<i>698</i>	<i>90 %</i>	<i>508</i>	<i>80 %</i>	
<i>N3 clase 14</i>	<i>737</i>	<i>90 %</i>	<i>537</i>	<i>80 %</i>	
<i>N3 clase 15</i>	<i>698</i>	<i>90 %</i>	<i>508</i>	<i>80 %</i>	
<i>N3 clase 16</i>	<i>698</i>	<i>90 %</i>	<i>508</i>	<i>80 %</i>	
<i>N3 clase 17</i>	<i>698</i>	<i>90 %</i>	<i>508</i>	<i>80 %</i>	

*\* Los vehículos eléctricos que se definen en el artículo 2, punto 2), de la Directiva 2014/94/UE solo se contabilizan con emisión cero en el tubo de escape en caso de que se demuestre, de conformidad con la Directiva 2009/28/CE [modificada por COM(2016)0767],*

que la electricidad utilizada proviene íntegramente de energías renovables; de lo contrario, se contabilizará el valor por defecto de CO<sub>2</sub> del sector de la electricidad de los respectivos Estados miembros.

Or. en

**Enmienda 234**  
**Tania González Peñas**

**Propuesta de Directiva**  
**ANEXO 1**  
 Directiva 2009/33/CE  
 Anexo – cuadro 3

*Texto de la Comisión*

Cuadro 3: *Requisitos de combustibles alternativos* para vehículos pesados

Categorías de vehículos	<i>Combustibles alternativos</i>
<i>Vehículos M3, N2, N3</i>	<i>Electricidad*, hidrógeno, gas natural incluido el biometano, en forma gaseosa [gas natural comprimido (GNC)] y en forma licuada [gas natural licuado (GNL)]</i>

*\* Para uso en un vehículo de los definidos en el artículo 2, punto 2), de la Directiva 2014/94/UE, a condición de que la electricidad se utilice para una parte importante del funcionamiento del vehículo.*

*Enmienda*

Cuadro 3: *Umbrales de emisiones* para vehículos pesados

Categorías de vehículos	2020		2025		2030	
os	<i>g CO<sub>2</sub> /km*</i>	<i>Emisiones de contaminantes atmosféricos en condiciones reales de</i>	<i>g CO<sub>2</sub> /km*</i>	<i>Emisiones de contaminantes atmosféricos en condiciones reales de conduc</i>	<i>g CO<sub>2</sub> /km*</i>	<i>Emisiones de contaminantes atmosféricos en condiciones reales de</i>

		<i>conducción (RDE) en porcentaje de los límites de emisión</i>		<i>ción (RDE) en porcentaje de los límites de emisión</i>		<i>conducción (RDE) en porcentaje de los límites de emisión</i>
<i>M3</i>	<i>343</i>	<i>90 %</i>	<i>250</i>	<i>80 %</i>	<i>0</i>	<i>n. d.</i>
<i>N2 clase 0</i>	<i>331</i>	<i>90 %</i>	<i>241</i>	<i>80 %</i>		
<i>N2 clase 1</i>	<i>349</i>	<i>90 %</i>	<i>254</i>	<i>80 %</i>		
<i>N2 clase 2</i>	<i>349</i>	<i>90 %</i>	<i>254</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 clase 3</i>	<i>349</i>	<i>90 %</i>	<i>254</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 clase 4</i>	<i>504</i>	<i>90 %</i>	<i>367</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 clase 5</i>	<i>737</i>	<i>90 %</i>	<i>537</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 clase 6</i>	<i>349</i>	<i>90 %</i>	<i>254</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 clase 7</i>	<i>504</i>	<i>90 %</i>	<i>367</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 clase 8</i>	<i>737</i>	<i>90 %</i>	<i>537</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 clase 9</i>	<i>504</i>	<i>90 %</i>	<i>367</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 clase 10</i>	<i>737</i>	<i>90 %</i>	<i>537</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 clase 11</i>	<i>698</i>	<i>90 %</i>	<i>508</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 clase 12</i>	<i>737</i>	<i>90 %</i>	<i>537</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 clase 13</i>	<i>698</i>	<i>90 %</i>	<i>508</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3</i>	<i>737</i>	<i>90 %</i>	<i>537</i>	<i>80 %</i>		

*clase 14*

*N3 698 90 % 508 80 %*

*clase 15*

*N3 698 90 % 508 80 %*

*clase 16*

*N3 698 90 % 508 80 %*

*clase 17*

*\* Los vehículos eléctricos que se definen en el artículo 2, punto 2), de la Directiva 2014/94/UE solo se contabilizan con emisión cero en el tubo de escape en caso de que se demuestre, de conformidad con la Directiva 2009/28/CE [modificada por COM(2016)0767], que la electricidad utilizada proviene íntegramente de energías renovables; de lo contrario, se contabilizará el valor por defecto de CO<sub>2</sub> del sector de la electricidad de los respectivos Estados miembros.*

Or. en

**Enmienda 235**  
**Lucy Anderson**

**Propuesta de Directiva**  
**ANEXO 1**  
Directiva 2009/33/CE  
Anexo – cuadro 3

*Texto de la Comisión*

Cuadro 3: Requisitos de combustibles alternativos para vehículos pesados

<i>Categorías de vehículos</i>	<i>Combustibles alternativos</i>
<i>Vehículos M3, N2, N3</i>	<i>Electricidad*, hidrógeno, gas natural incluido el biometano, en forma gaseosa [gas natural comprimido (GNC)] y en forma licuada [gas natural licuado (GNL)]</i>

*\* Para uso en un vehículo de los definidos en el artículo 2, punto 2), de la Directiva 2014/94/UE, a condición de que la electricidad se utilice para una parte importante del funcionamiento del vehículo.*

*Enmienda*

Cuadro 3: Requisitos de combustibles alternativos para vehículos pesados

<i>Categorías de vehículos</i>	<i>Combustibles alternativos</i>
<i>Vehículos M3, N2, N3</i>	<i>Electricidad*, incluidos los vehículos híbridos eléctricos enchufables, hidrógeno, biometano.</i>

*\* Para uso en un vehículo de los definidos en el artículo 2, punto 2), de la Directiva 2014/94/UE, a condición de que la electricidad se utilice para una parte importante del*

**Enmienda 236**  
**Georg Mayer**

**Propuesta de Directiva**  
**ANEXO 1**  
Directiva 2009/33/UE  
Anexo – cuadro 3

*Texto de la Comisión*

*Cuadro 3 Requisitos de combustibles **alternativos** para vehículos pesados*

*Categorías de vehículos*

*Combustibles **alternativos***

*Vehículos M3, N2, N3*

*Electricidad\*, hidrógeno, gas natural incluido el biometano, en forma gaseosa [gas natural comprimido (GNC)] y en forma licuada [gas natural licuado (GNL)]*

*\* Para uso en un vehículo de los definidos en el artículo 2, punto 2), de la Directiva 2014/94/UE, a condición de que la electricidad se utilice para una parte importante del funcionamiento del vehículo.*

*Enmienda*

*Cuadro 3 Requisitos de combustibles **admitidos** para vehículos pesados*

*Categorías de vehículos*

*Combustibles **admitidos***

*Vehículos M3, N2, N3*

*Electricidad\*, hidrógeno, **combustibles fósiles\*\***, entre ellos gas natural incluido el biometano, en forma gaseosa [gas natural comprimido (GNC)] y en forma licuada [gas natural licuado (GNL)] y otras tecnologías innovadoras*

*\* Para uso en un vehículo de los definidos en el artículo 2, punto 2), de la Directiva 2014/94/UE, a condición de que la electricidad se utilice para una parte importante del funcionamiento del vehículo.*

*\*\* Siempre que se utilicen combustibles fósiles para vehículos Euro 6 o Euro VI o categorías ambientales superiores.*

## *Justificación*

*Bis entsprechende CO2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge auf Unionsebene in Kraft getreten sind, sollen Fahrzeuge der Schadstoffklasse EURO VI von der Definition ‚zulässige Kraftstoffe‘ abgedeckt werden. Begründet ist dies dadurch, dass Fahrzeuge der Schadstoffklasse EURO VI bessere Emissionswerte, als mit Erdgas betriebene Fahrzeuge, aufweisen. Die Aufnahme neuer innovativer Technologien ist sinnvoll, da man sich ansonsten künftigen Innovationen verschließt. Darüber hinaus ist die Beschränkung auf gewisse Technologien nicht mit dem Grundsatz der EU-Kommission der "Technologieneutralität" vereinbar.*

**Enmienda 237**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**ANEXO 1**  
Directive 2009/33/EC  
Anexo – cuadro 4

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*[...]*

*suprimido*

Or. en

**Enmienda 238**  
**Lucy Anderson**

**Propuesta de Directiva**

**ANEXO 1**

Directiva 2009/33/CE

Anexo – cuadro 4

*Texto de la Comisión*

*Cuadro 4: Objetivo mínimo para la cuota de vehículos ligeros **con arreglo al cuadro 2** en el total de la contratación pública de vehículos ligeros a nivel de los Estados miembros\**

<i>Estado miembro</i>	<i>2025</i>	<i>2030</i>
<i>Luxemburgo</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Suecia</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Dinamarca</i>	<b>34 %</b>	<b>34 %</b>
<i>Finlandia</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Alemania</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Francia</i>	<b>34 %</b>	<b>34 %</b>
<i>Reino Unido</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Países Bajos</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Austria</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Bélgica</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Italia</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Irlanda</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>España</i>	<b>33 %</b>	<b>33 %</b>
<i>Chipre</i>	<b>29 %</b>	<b>29 %</b>
<i>Malta</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Portugal</i>	<b>27 %</b>	<b>27 %</b>
<i>Grecia</i>	<b>23 %</b>	<b>23 %</b>
<i>Eslovenia</i>	<b>20 %</b>	<b>20 %</b>
<i>República Checa</i>	<b>27 %</b>	<b>27 %</b>
<i>Estonia</i>	<b>21 %</b>	<b>21 %</b>
<i>Eslovaquia</i>	<b>20 %</b>	<b>20 %</b>
<i>Lituania</i>	<b>19 %</b>	<b>19 %</b>

<i>Polonia</i>	<b>20 %</b>	20 %
<i>Croacia</i>	<b>17 %</b>	17 %
<i>Hungría</i>	<b>21 %</b>	21 %
<i>Letonia</i>	<b>20 %</b>	20 %
<i>Rumanía</i>	<b>17 %</b>	17 %
<i>Bulgaria</i>	<b>16 %</b>	16 %

*\* Los vehículos con emisión cero en el tubo de escape se contarán como un vehículo (1) que contribuye al cumplimiento del mandato. Todos los demás vehículos que cumplan los requisitos del cuadro 2 del presente anexo se contarán como 0,5 vehículos que contribuyen a dicho cumplimiento.*

#### *Enmienda*

*Cuadro 4: Objetivo mínimo para la cuota de vehículos ligeros en el total de la contratación pública de vehículos ligeros a nivel de los Estados miembros\**

<i>Estado miembro</i>	<i>2025</i>	<i>2030</i>
<i>Luxemburgo</i>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
<i>Suecia</i>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
<i>Dinamarca</i>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
<i>Finlandia</i>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
<i>Alemania</i>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
<i>Francia</i>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
<i>Reino Unido</i>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
<i>Países Bajos</i>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
<i>Austria</i>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
<i>Bélgica</i>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
<i>Italia</i>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
<i>Irlanda</i>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
<i>España</i>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
<i>Chipre</i>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
<i>Malta</i>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
<i>Portugal</i>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
<i>Grecia</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Eslovenia</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>República Checa</i>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
<i>Estonia</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>

<i>Eslovaquia</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Lituania</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Polonia</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Croacia</i>	<b>25 %</b>	<b>25 %</b>
<i>Hungría</i>	<b>25 %</b>	<b>25 %</b>
<i>Letonia</i>	<b>25 %</b>	<b>25 %</b>
<i>Rumanía</i>	<b>25 %</b>	<b>25 %</b>
<i>Bulgaria</i>	<b>25 %</b>	<b>25 %</b>

*\* Los vehículos con emisión cero en el tubo de escape se contarán como un vehículo (1) que contribuye al cumplimiento del mandato. Todos los demás vehículos que cumplan los requisitos del cuadro 2 del presente anexo se contarán como 0,5 vehículos que contribuyen a dicho cumplimiento.*

Or. en

**Enmienda 239**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Propuesta de Directiva**  
**ANEXO 1**  
Directiva 2009/33/CE  
Anexo – cuadro 4

*Texto de la Comisión*

*Cuadro 4: Objetivo mínimo para la cuota de vehículos ligeros **con arreglo al cuadro 2** en el total de la contratación pública de vehículos ligeros a nivel de los Estados miembros\**

<i>Estado miembro</i>	<i>2025</i>	<i>2030</i>
<i>Luxemburgo</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Suecia</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Dinamarca</i>	<b>34 %</b>	<b>34 %</b>
<i>Finlandia</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Alemania</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Francia</i>	<b>34 %</b>	<b>34 %</b>
<i>Reino Unido</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Países Bajos</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Austria</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>

<i>Bélgica</i>	<b>35 %</b>	35 %
<i>Italia</i>	<b>35 %</b>	35 %
<i>Irlanda</i>	<b>35 %</b>	35 %
<i>España</i>	<b>33 %</b>	33 %
<i>Chipre</i>	<b>29 %</b>	29 %
<i>Malta</i>	<b>35 %</b>	35 %
<i>Portugal</i>	<b>27 %</b>	27 %
<i>Grecia</i>	<b>23 %</b>	23 %
<i>Eslovenia</i>	<b>20 %</b>	20 %
<i>República Checa</i>	<b>27 %</b>	27 %
<i>Estonia</i>	<b>21 %</b>	21 %
<i>Eslovaquia</i>	<b>20 %</b>	20 %
<i>Lituania</i>	<b>19 %</b>	19 %
<i>Polonia</i>	<b>20 %</b>	20 %
<i>Croacia</i>	<b>17 %</b>	17 %
<i>Hungría</i>	<b>21 %</b>	21 %
<i>Letonia</i>	<b>20 %</b>	20 %
<i>Rumanía</i>	<b>17 %</b>	17 %
<i>Bulgaria</i>	<b>16 %</b>	16 %

**\* Los vehículos con emisión cero en el tubo de escape se contarán como un vehículo (1) que contribuye al cumplimiento del mandato. Todos los demás vehículos que cumplan los requisitos del cuadro 2 del presente anexo se contarán como 0,5 vehículos que contribuyen a dicho cumplimiento.**

#### *Enmienda*

*Cuadro 4: Objetivo mínimo para la cuota de vehículos ligeros en el total de la contratación pública de vehículos ligeros a nivel de los Estados miembros\**

<i>Estado miembro</i>	<i>2025</i>	<i>2030</i>
<i>Luxemburgo</i>	<b>17,5 %</b>	35 %
<i>Suecia</i>	<b>17,5 %</b>	35 %
<i>Dinamarca</i>	<b>17,5 %</b>	34 %
<i>Finlandia</i>	<b>17,5 %</b>	35 %
<i>Alemania</i>	<b>17,5 %</b>	35 %
<i>Francia</i>	<b>17 %</b>	34 %
<i>Reino Unido</i>	<b>17,5 %</b>	35 %

<i>Países Bajos</i>	<b>17,5 %</b>	35 %
<i>Austria</i>	<b>17,5 %</b>	35 %
<i>Bélgica</i>	<b>17,5 %</b>	35 %
<i>Italia</i>	<b>17,5 %</b>	35 %
<i>Irlanda</i>	<b>17,5 %</b>	35 %
<i>España</i>	<b>16,5 %</b>	33 %
<i>Chipre</i>	<b>14,5 %</b>	29 %
<i>Malta</i>	<b>17,5 %</b>	35 %
<i>Portugal</i>	<b>13,5 %</b>	27 %
<i>Grecia</i>	<b>11,5 %</b>	23 %
<i>Eslovenia</i>	<b>10 %</b>	20 %
<i>República Checa</i>	<b>13,5 %</b>	27 %
<i>Estonia</i>	<b>10,5 %</b>	21 %
<i>Eslovaquia</i>	<b>10 %</b>	20 %
<i>Lituania</i>	<b>9,5 %</b>	19 %
<i>Polonia</i>	<b>10 %</b>	20 %
<i>Croacia</i>	<b>8,5 %</b>	17 %
<i>Hungría</i>	<b>10,5 %</b>	21 %
<i>Letonia</i>	<b>10 %</b>	20 %
<i>Rumanía</i>	<b>8,5 %</b>	17 %
<i>Bulgaria</i>	<b>8 %</b>	16 %

*\* Los vehículos **acordes con la definición del artículo 1, apartado 1, punto 3, letra a)**, se contarán como un vehículo (1) que contribuye al cumplimiento del **objetivo**.*

Or. en

## **Enmienda 240**

**Ismal Ertug, Karoline Graswander-Hainz, Nicola Caputo**

### **Propuesta de Directiva**

#### **ANEXO 1**

Directiva 2009/33/CE

Anexo – cuadro 4

*Texto de la Comisión*

*Cuadro 4: Objetivo mínimo para la cuota de vehículos ligeros con arreglo al cuadro 2 en el total de la contratación pública de vehículos ligeros a nivel de los Estados miembros\**

<i>Estado miembro</i>	<i>2025</i>	<i>2030</i>
<i>Luxemburgo</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Suecia</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Dinamarca</i>	<b>34 %</b>	<b>34 %</b>
<i>Finlandia</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Alemania</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Francia</i>	<b>34 %</b>	<b>34 %</b>
<i>Reino Unido</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Países Bajos</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Austria</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Bélgica</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Italia</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Irlanda</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>España</i>	<b>33 %</b>	<b>33 %</b>
<i>Chipre</i>	<b>29 %</b>	<b>29 %</b>
<i>Malta</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Portugal</i>	<b>27 %</b>	<b>27 %</b>
<i>Grecia</i>	<b>23 %</b>	<b>23 %</b>
<i>Eslovenia</i>	<b>20 %</b>	<b>20 %</b>
<i>República Checa</i>	<b>27 %</b>	<b>27 %</b>
<i>Estonia</i>	<b>21 %</b>	<b>21 %</b>
<i>Eslovaquia</i>	<b>20 %</b>	<b>20 %</b>
<i>Lituania</i>	<b>19 %</b>	<b>19 %</b>
<i>Polonia</i>	<b>20 %</b>	<b>20 %</b>

<i>Croacia</i>	<b>17 %</b>	<b>17 %</b>
<i>Hungría</i>	<b>21 %</b>	<b>21 %</b>
<i>Letonia</i>	<b>20 %</b>	<b>20 %</b>
<i>Rumanía</i>	<b>17 %</b>	<b>17 %</b>
<i>Bulgaria</i>	<b>16 %</b>	<b>16 %</b>

*\* Los vehículos con emisión cero en el tubo de escape se contarán como un vehículo (1) que contribuye al cumplimiento del mandato. Todos los demás vehículos que cumplan los requisitos del cuadro 2 del presente anexo se contarán como 0,5 vehículos que contribuyen a dicho cumplimiento.*

#### *Enmienda*

*Cuadro 4: Objetivo mínimo para la cuota de vehículos ligeros con arreglo al cuadro 2 en el total de la contratación pública de vehículos ligeros a nivel de los Estados miembros\**

<i>Estado miembro</i>	<i>2025</i>	<i>2030</i>	<i>2035</i>	<i>2040</i>
<i>Luxemburgo</i>	<b>35 %</b>	<b>57 %</b>	<b>78 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Suecia</i>	<b>35 %</b>	<b>57 %</b>	<b>78 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Dinamarca</i>	<b>34 %</b>	<b>56 %</b>	<b>78 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Finlandia</i>	<b>35 %</b>	<b>57 %</b>	<b>78 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Alemania</i>	<b>35 %</b>	<b>57 %</b>	<b>78 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Francia</i>	<b>34 %</b>	<b>56 %</b>	<b>78 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Reino Unido</i>	<b>35 %</b>	<b>57 %</b>	<b>78 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Países Bajos</i>	<b>35 %</b>	<b>57 %</b>	<b>78 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Austria</i>	<b>35 %</b>	<b>57 %</b>	<b>78 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Bélgica</i>	<b>35 %</b>	<b>57 %</b>	<b>78 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Italia</i>	<b>35 %</b>	<b>57 %</b>	<b>78 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Irlanda</i>	<b>35 %</b>	<b>57 %</b>	<b>78 %</b>	<b>100 %</b>
<i>España</i>	<b>33 %</b>	<b>55 %</b>	<b>78 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Chipre</i>	<b>29 %</b>	<b>53 %</b>	<b>76 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Malta</i>	<b>35 %</b>	<b>57 %</b>	<b>78 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Portugal</i>	<b>27 %</b>	<b>51 %</b>	<b>76 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Grecia</i>	<b>23 %</b>	<b>49 %</b>	<b>74 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Eslovenia</i>	<b>20 %</b>	<b>47 %</b>	<b>73 %</b>	<b>100 %</b>
<i>República Checa</i>	<b>27 %</b>	<b>51 %</b>	<b>76 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Estonia</i>	<b>21 %</b>	<b>47 %</b>	<b>74 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Eslovaquia</i>	<b>20 %</b>	<b>47 %</b>	<b>73 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Lituania</i>	<b>19 %</b>	<b>46 %</b>	<b>73 %</b>	<b>100 %</b>

<i>Polonia</i>	20 %	47 %	73 %	100 %
<i>Croacia</i>	17 %	45 %	72 %	100 %
<i>Hungría</i>	21 %	47 %	74 %	100 %
<i>Letonia</i>	20 %	47 %	73 %	100 %
<i>Rumanía</i>	17 %	45 %	72 %	100 %
<i>Bulgaria</i>	16 %	44 %	72 %	100 %

*\* Los vehículos con emisión cero en el tubo de escape se contarán como un vehículo (1) que contribuye al cumplimiento del mandato. Todos los demás vehículos que cumplan los requisitos del cuadro 2 del presente anexo se contarán como 0,5 vehículos que contribuyen a dicho cumplimiento.*

Or. en

**Enmienda 241**  
**Marie-Christine Arnautu**

**Propuesta de Directiva**

**ANEXO 1**

Directiva 2009/33/CE

Anexo – cuadro 4

*Texto de la Comisión*

*Cuadro 4: Objetivo mínimo para la cuota de vehículos ligeros con arreglo al cuadro 2 en el total de la contratación pública de vehículos ligeros a nivel de los Estados miembros\**

<i>Estado miembro</i>	<i>2025</i>	<i>2030</i>
<i>Luxemburgo</i>	35 %	35 %
<i>Suecia</i>	35 %	35 %
<i>Dinamarca</i>	34 %	34 %
<i>Finlandia</i>	35 %	35 %
<i>Alemania</i>	35 %	35 %
<i>Francia</i>	34 %	34 %
<i>Reino Unido</i>	35 %	35 %
<i>Países Bajos</i>	35 %	35 %
<i>Austria</i>	35 %	35 %
<i>Bélgica</i>	35 %	35 %
<i>Italia</i>	35 %	35 %

<i>Irlanda</i>	35 %	35 %
<i>España</i>	33 %	33 %
<i>Chipre</i>	29 %	29 %
<i>Malta</i>	35 %	35 %
<i>Portugal</i>	27 %	27 %
<i>Grecia</i>	23 %	23 %
<i>Eslovenia</i>	20 %	20 %
<i>República Checa</i>	27 %	27 %
<i>Estonia</i>	21 %	21 %
<i>Eslovaquia</i>	20 %	20 %
<i>Lituania</i>	19 %	19 %
<i>Polonia</i>	20 %	20 %
<i>Croacia</i>	17 %	17 %
<i>Hungría</i>	21 %	21 %
<i>Letonia</i>	20 %	20 %
<i>Rumanía</i>	17 %	17 %
<i>Bulgaria</i>	16 %	16 %

*\* Los vehículos con emisión cero en el tubo de escape se contarán como un vehículo (1) que contribuye al cumplimiento del mandato. Todos los demás vehículos que cumplan los requisitos del cuadro 2 del presente anexo se contarán como 0,5 vehículos que contribuyen a dicho cumplimiento.*

#### *Enmienda*

*Cuadro 4: Objetivo mínimo para la cuota de vehículos ligeros con arreglo al cuadro 2 en el total de la contratación pública de vehículos ligeros a nivel de los Estados miembros\**

<i>Estado miembro</i>	<i>2025</i>
<b><i>Todos los Estados miembros</i></b>	<b><i>25 %</i></b>

*\* Los vehículos con emisión cero en el tubo de escape se contarán como un vehículo (1) que contribuye al cumplimiento del mandato. Todos los demás vehículos que cumplan los requisitos del cuadro 2 del presente anexo se contarán como 0,5 vehículos que contribuyen a dicho cumplimiento.*

Or. en

#### *Justificación*

*Todos los Estados deben tener los mismos objetivos, de lo contrario se crearía una falta de igualdad.*

**Enmienda 242**  
**Jakop Dalunde**

**Propuesta de Directiva**  
**ANEXO 1**

Directiva 2009/33/CE  
Anexo – cuadro 4

*Texto de la Comisión*

*Cuadro 4: Objetivo mínimo para la cuota de vehículos ligeros con arreglo al cuadro 2 en el total de la contratación pública de vehículos ligeros a nivel de los Estados miembros\**

<i>Estado miembro</i>	<i>2025</i>	<i>2030</i>
<i>Luxemburgo</i>	<i>35 %</i>	<i>35 %</i>
<i>Suecia</i>	<i>35 %</i>	<i>35 %</i>
<i>Dinamarca</i>	<i>34 %</i>	<i>34 %</i>
<i>Finlandia</i>	<i>35 %</i>	<i>35 %</i>
<i>Alemania</i>	<i>35 %</i>	<i>35 %</i>
<i>Francia</i>	<i>34 %</i>	<i>34 %</i>
<i>Reino Unido</i>	<i>35 %</i>	<i>35 %</i>
<i>Países Bajos</i>	<i>35 %</i>	<i>35 %</i>
<i>Austria</i>	<i>35 %</i>	<i>35 %</i>
<i>Bélgica</i>	<i>35 %</i>	<i>35 %</i>
<i>Italia</i>	<i>35 %</i>	<i>35 %</i>
<i>Irlanda</i>	<i>35 %</i>	<i>35 %</i>
<i>España</i>	<i>33 %</i>	<i>33 %</i>
<i>Chipre</i>	<i>29 %</i>	<i>29 %</i>
<i>Malta</i>	<i>35 %</i>	<i>35 %</i>
<i>Portugal</i>	<i>27 %</i>	<i>27 %</i>
<i>Grecia</i>	<i>23 %</i>	<i>23 %</i>
<i>Eslovenia</i>	<i>20 %</i>	<i>20 %</i>
<i>República Checa</i>	<i>27 %</i>	<i>27 %</i>
<i>Estonia</i>	<i>21 %</i>	<i>21 %</i>
<i>Eslovaquia</i>	<i>20 %</i>	<i>20 %</i>
<i>Lituania</i>	<i>19 %</i>	<i>19 %</i>
<i>Polonia</i>	<i>20 %</i>	<i>20 %</i>
<i>Croacia</i>	<i>17 %</i>	<i>17 %</i>

<i>Hungría</i>	<b>21 %</b>	<b>21 %</b>
<i>Letonia</i>	<b>20 %</b>	<b>20 %</b>
<i>Rumanía</i>	<b>17 %</b>	<b>17 %</b>
<i>Bulgaria</i>	<b>16 %</b>	<b>16 %</b>

*\* Los vehículos con emisión cero en el tubo de escape se contarán como un vehículo (1) que contribuye al cumplimiento del mandato. Todos los demás vehículos que cumplan los requisitos del cuadro 2 del presente anexo se contarán como 0,5 vehículos que contribuyen a dicho cumplimiento.*

#### *Enmienda*

*Cuadro 4: Objetivo mínimo para la cuota de vehículos ligeros con arreglo al cuadro 2 en el total de la contratación pública de vehículos ligeros a nivel de los Estados miembros\**

<i>Estado miembro</i>	<i>2025</i>	<i>2030</i>
<i>Luxemburgo</i>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Suecia</i>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Dinamarca</i>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Finlandia</i>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Alemania</i>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Francia</i>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Reino Unido</i>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Países Bajos</i>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Austria</i>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Bélgica</i>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Italia</i>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Irlanda</i>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>
<i>España</i>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Chipre</i>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Malta</i>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Portugal</i>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Grecia</i>	<b>35 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Eslovenia</i>	<b>35 %</b>	<b>100 %</b>
<i>República Checa</i>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Estonia</i>	<b>35 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Eslovaquia</i>	<b>35 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Lituania</i>	<b>35 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Polonia</i>	<b>35 %</b>	<b>100 %</b>

<i>Croacia</i>	<b>35 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Hungría</i>	<b>35 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Letonia</i>	<b>35 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Rumanía</i>	<b>35 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Bulgaria</i>	<b>35 %</b>	<b>100 %</b>

*\* Los vehículos con emisión cero en el tubo de escape se contarán como un vehículo (1) que contribuye al cumplimiento del mandato. Todos los demás vehículos que cumplan los requisitos del cuadro 2 del presente anexo se contarán como 0,5 vehículos que contribuyen a dicho cumplimiento.*

Or. en

**Enmienda 243**  
**Merja Kyllönen**

**Propuesta de Directiva**  
**ANEXO 1**  
Directiva 2009/33/CE  
Anexo – cuadro 4

*Texto de la Comisión*

*Cuadro 4: Objetivo mínimo para la cuota de vehículos ligeros con arreglo al cuadro 2 en el total de la contratación pública de vehículos ligeros a nivel de los Estados miembros\**

<i>Estado miembro</i>	<i>2025</i>	<i>2030</i>
<i>Luxemburgo</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Suecia</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Dinamarca</i>	<b>34 %</b>	<b>34 %</b>
<i>Finlandia</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Alemania</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Francia</i>	<b>34 %</b>	<b>34 %</b>
<i>Reino Unido</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Países Bajos</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Austria</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Bélgica</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Italia</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Irlanda</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>España</i>	<b>33 %</b>	<b>33 %</b>

<i>Chipre</i>	<b>29 %</b>	<b>29 %</b>
<i>Malta</i>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
<i>Portugal</i>	<b>27 %</b>	<b>27 %</b>
<i>Grecia</i>	<b>23 %</b>	<b>23 %</b>
<i>Eslovenia</i>	<b>20 %</b>	<b>20 %</b>
<i>República Checa</i>	<b>27 %</b>	<b>27 %</b>
<i>Estonia</i>	<b>21 %</b>	<b>21 %</b>
<i>Eslovaquia</i>	<b>20 %</b>	<b>20 %</b>
<i>Lituania</i>	<b>19 %</b>	<b>19 %</b>
<i>Polonia</i>	<b>20 %</b>	<b>20 %</b>
<i>Croacia</i>	<b>17 %</b>	<b>17 %</b>
<i>Hungría</i>	<b>21 %</b>	<b>21 %</b>
<i>Letonia</i>	<b>20 %</b>	<b>20 %</b>
<i>Rumanía</i>	<b>17 %</b>	<b>17 %</b>
<i>Bulgaria</i>	<b>16 %</b>	<b>16 %</b>

*\* Los vehículos con emisión cero en el tubo de escape se contarán como un vehículo (1) que contribuye al cumplimiento del mandato. Todos los demás vehículos que cumplan los requisitos del cuadro 2 del presente anexo se contarán como 0,5 vehículos que contribuyen a dicho cumplimiento.*

<i>Estado miembro</i>	<i>Enmienda</i>	
	<i>2025</i>	<i>2030</i>
<i>Luxemburgo</i>	<b>35 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Suecia</i>	<b>35 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Dinamarca</i>	<b>35 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Finlandia</i>	<b>35 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Alemania</i>	<b>35 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Francia</i>	<b>35 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Reino Unido</i>	<b>35 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Países Bajos</i>	<b>35 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Austria</i>	<b>35 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Bélgica</i>	<b>35 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Italia</i>	<b>35 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Irlanda</i>	<b>35 %</b>	<b>75 %</b>
<i>España</i>	<b>35 %</b>	<b>75 %</b>

<i>Chipre</i>	<b>35 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Malta</i>	<b>35 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Portugal</i>	<b>35 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Grecia</i>	<b>35 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Eslovenia</i>	<b>35 %</b>	<b>75 %</b>
<i>República Checa</i>	<b>35 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Estonia</i>	<b>35 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Eslovaquia</i>	<b>35 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Lituania</i>	<b>35 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Polonia</i>	<b>35 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Croacia</i>	<b>35 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Hungría</i>	<b>35 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Letonia</i>	<b>35 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Rumanía</i>	<b>35 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Bulgaria</i>	<b>35 %</b>	<b>75 %</b>

*\* Los vehículos con emisión cero en el tubo de escape se contarán como un vehículo (1) que contribuye al cumplimiento del mandato. Todos los demás vehículos que cumplan los requisitos del cuadro 2 se contarán como 0,5 vehículos que contribuyen al cumplimiento del mandato.*

Or. en

**Enmienda 244**  
**Tania González Peñas**

**Propuesta de Directiva**  
**ANEXO 1**  
Directiva 2009/33/CE  
Anexo – cuadro 4

*Texto de la Comisión*

Cuadro 4: Objetivo mínimo para la cuota de vehículos ligeros con arreglo al cuadro 2 en el total de la contratación pública de vehículos ligeros a nivel de los Estados miembros\*

Estado miembro	2025	2030
Luxemburgo	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
Suecia	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
Dinamarca	<b>34 %</b>	<b>34 %</b>
Finlandia	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>

Alemania	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
Francia	<b>34 %</b>	<b>34 %</b>
Reino Unido	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
Países Bajos	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
Austria	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
Bélgica	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
Italia	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
Irlanda	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
España	<b>33 %</b>	<b>33 %</b>
Chipre	<b>29 %</b>	<b>29 %</b>
Malta	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
Portugal	<b>27 %</b>	<b>27 %</b>
Grecia	<b>23 %</b>	<b>23 %</b>
Eslovenia	<b>20 %</b>	<b>20 %</b>
República Checa	<b>27 %</b>	<b>27 %</b>
Estonia	<b>21 %</b>	<b>21 %</b>
Eslovaquia	<b>20 %</b>	<b>20 %</b>
Lituania	<b>19 %</b>	<b>19 %</b>
Polonia	<b>20 %</b>	<b>20 %</b>
Croacia	<b>17 %</b>	<b>17 %</b>
Hungría	<b>21 %</b>	<b>21 %</b>
Letonia	<b>20 %</b>	<b>20 %</b>
Rumanía	<b>17 %</b>	<b>17 %</b>
Bulgaria	<b>16 %</b>	<b>16 %</b>

\* Los vehículos con emisión cero en el tubo de escape se contarán como un vehículo (1) que contribuye al cumplimiento del mandato. Todos los demás vehículos que cumplan los requisitos del cuadro 2 del presente anexo se contarán como 0,5 vehículos que contribuyen a dicho cumplimiento.

#### *Enmienda*

Cuadro 4: Objetivo mínimo para la cuota de vehículos ligeros con arreglo al cuadro 2 en el total de la contratación pública de vehículos ligeros a nivel de los Estados miembros\*

Estado miembro	<b>2020</b>	2025	2030
Luxemburgo	<b>32 %</b>	<b>90 %</b>	<b>100 %</b>
Suecia	<b>32 %</b>	<b>90 %</b>	<b>100 %</b>

Dinamarca	<b>31 %</b>	<b>87 %</b>	<b>100 %</b>
Finlandia	<b>32 %</b>	<b>90 %</b>	<b>100 %</b>
Alemania	<b>32 %</b>	<b>90 %</b>	<b>100 %</b>
Francia	<b>31 %</b>	<b>87 %</b>	<b>100 %</b>
Reino Unido	<b>32 %</b>	<b>90 %</b>	<b>100 %</b>
Países Bajos	<b>32 %</b>	<b>90 %</b>	<b>100 %</b>
Austria	<b>32 %</b>	<b>90 %</b>	<b>100 %</b>
Bélgica	<b>32 %</b>	<b>90 %</b>	<b>100 %</b>
Italia	<b>32 %</b>	<b>90 %</b>	<b>100 %</b>
Irlanda	<b>32 %</b>	<b>90 %</b>	<b>100 %</b>
España	<b>30 %</b>	<b>85 %</b>	<b>100 %</b>
Chipre	<b>27 %</b>	<b>75 %</b>	<b>100 %</b>
Malta	<b>32 %</b>	<b>90 %</b>	<b>100 %</b>
Portugal	<b>25 %</b>	<b>69 %</b>	<b>100 %</b>
Grecia	<b>22 %</b>	<b>59 %</b>	<b>100 %</b>
Eslovenia	<b>19 %</b>	<b>51 %</b>	<b>100 %</b>
República Checa	<b>25 %</b>	<b>69 %</b>	<b>100 %</b>
Estonia	<b>20 %</b>	<b>54 %</b>	<b>100 %</b>
Eslovaquia	<b>19 %</b>	<b>51 %</b>	<b>100 %</b>
Lituania	<b>18 %</b>	<b>49 %</b>	<b>100 %</b>
Polonia	<b>19 %</b>	<b>51 %</b>	<b>100 %</b>
Croacia	<b>17 %</b>	<b>44 %</b>	<b>100 %</b>
Hungría	<b>20 %</b>	<b>54 %</b>	<b>100 %</b>
Letonia	<b>19 %</b>	<b>51 %</b>	<b>100 %</b>
Rumanía	<b>17 %</b>	<b>44 %</b>	<b>100 %</b>
Bulgaria	<b>15 %</b>	<b>41 %</b>	<b>100 %</b>

\* Los vehículos con emisión cero en el tubo de escape se contarán como un vehículo (1) que contribuye al cumplimiento del mandato. Todos los demás vehículos que cumplan los requisitos del cuadro 2 del presente anexo se contarán como 0,5 vehículos que contribuyen a dicho cumplimiento.

Or. en

**Enmienda 245**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**ANEXO 1**  
Directive 2009/33/EC  
Anexo – cuadro 5

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*[...]*

*suprimido*

Or. en

**Enmienda 246**  
**Marie-Christine Arnautu**

**Propuesta de Directiva**  
**ANEXO 1**  
Directiva 2009/33/CE  
Anexo – cuadro 5

*Texto de la Comisión*

*Cuadro 5: Objetivo mínimo para la cuota de vehículos pesados con arreglo al cuadro 3 en el total de la contratación pública de vehículos pesados a nivel de los Estados miembros\**

<i>Estado miembro</i>	<i>Camiones</i>		<i>Autobuses</i>	
	<i>2025</i>	<i>2030</i>	<i>2025</i>	<i>2030</i>
<i>Luxemburgo</i>	<i>10 %</i>	<i>15 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>Suecia</i>	<i>10 %</i>	<i>15 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>Dinamarca</i>	<i>10 %</i>	<i>15 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>Finlandia</i>	<i>9 %</i>	<i>15 %</i>	<i>46 %</i>	<i>69 %</i>
<i>Alemania</i>	<i>10 %</i>	<i>15 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>Francia</i>	<i>10 %</i>	<i>15 %</i>	<i>48 %</i>	<i>71 %</i>
<i>Reino Unido</i>	<i>10 %</i>	<i>15 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>Países Bajos</i>	<i>10 %</i>	<i>15 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>Austria</i>	<i>10 %</i>	<i>15 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>Bélgica</i>	<i>10 %</i>	<i>15 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>Italia</i>	<i>10 %</i>	<i>15 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>Irlanda</i>	<i>10 %</i>	<i>15 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>España</i>	<i>10 %</i>	<i>14 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>Chipre</i>	<i>10 %</i>	<i>13 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>

<i>Malta</i>	<b>10 %</b>	<b>15 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Portugal</i>	<b>8 %</b>	<b>12 %</b>	<b>40 %</b>	<b>61 %</b>
<i>Grecia</i>	<b>8 %</b>	<b>10 %</b>	<b>38 %</b>	<b>57 %</b>
<i>Eslovenia</i>	<b>7 %</b>	<b>9 %</b>	<b>33 %</b>	<b>50 %</b>
<i>República Checa</i>	<b>9 %</b>	<b>11 %</b>	<b>46 %</b>	<b>70 %</b>
<i>Estonia</i>	<b>7 %</b>	<b>9 %</b>	<b>36 %</b>	<b>53 %</b>
<i>Eslovaquia</i>	<b>8 %</b>	<b>9 %</b>	<b>39 %</b>	<b>58 %</b>
<i>Lituania</i>	<b>9 %</b>	<b>8 %</b>	<b>47 %</b>	<b>70 %</b>
<i>Polonia</i>	<b>7 %</b>	<b>9 %</b>	<b>37 %</b>	<b>56 %</b>
<i>Croacia</i>	<b>6 %</b>	<b>7 %</b>	<b>32 %</b>	<b>48 %</b>
<i>Hungría</i>	<b>8 %</b>	<b>9 %</b>	<b>42 %</b>	<b>63 %</b>
<i>Letonia</i>	<b>8 %</b>	<b>9 %</b>	<b>40 %</b>	<b>60 %</b>
<i>Rumanía</i>	<b>6 %</b>	<b>7 %</b>	<b>29 %</b>	<b>43 %</b>
<i>Bulgaria</i>	<b>8 %</b>	<b>7 %</b>	<b>39 %</b>	<b>58 %</b>

*\* Los vehículos con emisión cero en el tubo de escape o los vehículos que utilizan gas natural, siempre que funcionen totalmente con biometano, lo cual debe demostrarse mediante un contrato de obtención de biometano u otros medios de acceso al biometano, se contarán como 1 vehículo que contribuye al cumplimiento del mandato. Este recuento se abandona en el caso de los Estados miembros cuyo mandato mínimo de contratación pública sea superior al 50 % del volumen total de contratación pública, con corte en el límite del 50 %. Todos los demás vehículos que cumplan los requisitos del cuadro 2 se contarán como 0,5 vehículos que contribuyen al cumplimiento del mandato.*

#### *Enmienda*

*Cuadro 5: Objetivo mínimo para la cuota de vehículos pesados con arreglo al cuadro 3 en el total de la contratación pública de vehículos pesados a nivel de los Estados miembros\**

<i>Estado miembro</i>	<i>Camiones</i>		<i>Autobuses</i>	
	<i>2025</i>	<i>2030</i>	<i>2025</i>	<i>2030</i>
<b><i>Todos los Estados miembros</i></b>	<b>9 %</b>	<b>10 %</b>	<b>40 %</b>	<b>65 %</b>

Or. en

#### *Justificación*

*Tous les États doivent être astreints aux mêmes objectifs sous peine de rupture d'égalité.*

**Enmienda 247****Ismal Ertug, Karoline Graswander-Hainz, Nicola Caputo****Propuesta de Directiva****ANEXO 1**

Directiva 2009/33/CE

Anexo – cuadro 5

*Texto de la Comisión**Cuadro 5: Objetivo mínimo para la cuota de vehículos pesados con arreglo al cuadro 3 en el total de la contratación pública de vehículos pesados a nivel de los Estados miembros\**

<i>Estado miembro</i>	<i>Camiones</i>		<i>Autobuses</i>	
	<i>2025</i>	<i>2030</i>	<i>2025</i>	<i>2030</i>
<i>Luxemburgo</i>	<i>10 %</i>	<i>15 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>Suecia</i>	<i>10 %</i>	<i>15 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>Dinamarca</i>	<i>10 %</i>	<i>15 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>Finlandia</i>	<i>9 %</i>	<i>15 %</i>	<i>46 %</i>	<i>69 %</i>
<i>Alemania</i>	<i>10 %</i>	<i>15 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>Francia</i>	<i>10 %</i>	<i>15 %</i>	<i>48 %</i>	<i>71 %</i>
<i>Reino Unido</i>	<i>10 %</i>	<i>15 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>Países Bajos</i>	<i>10 %</i>	<i>15 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>Austria</i>	<i>10 %</i>	<i>15 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>Bélgica</i>	<i>10 %</i>	<i>15 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>Italia</i>	<i>10 %</i>	<i>15 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>Irlanda</i>	<i>10 %</i>	<i>15 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>España</i>	<i>10 %</i>	<i>14 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>Chipre</i>	<i>10 %</i>	<i>13 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>Malta</i>	<i>10 %</i>	<i>15 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>Portugal</i>	<i>8 %</i>	<i>12 %</i>	<i>40 %</i>	<i>61 %</i>
<i>Grecia</i>	<i>8 %</i>	<i>10 %</i>	<i>38 %</i>	<i>57 %</i>
<i>Eslovenia</i>	<i>7 %</i>	<i>9 %</i>	<i>33 %</i>	<i>50 %</i>
<i>República Checa</i>	<i>9 %</i>	<i>11 %</i>	<i>46 %</i>	<i>70 %</i>
<i>Estonia</i>	<i>7 %</i>	<i>9 %</i>	<i>36 %</i>	<i>53 %</i>
<i>Eslovaquia</i>	<i>8 %</i>	<i>9 %</i>	<i>39 %</i>	<i>58 %</i>
<i>Lituania</i>	<i>9 %</i>	<i>8 %</i>	<i>47 %</i>	<i>70 %</i>

<i>Polonia</i>	<b>7 %</b>	<b>9 %</b>	<b>37 %</b>	<b>56 %</b>
<i>Croacia</i>	<b>6 %</b>	<b>7 %</b>	<b>32 %</b>	<b>48 %</b>
<i>Hungría</i>	<b>8 %</b>	<b>9 %</b>	<b>42 %</b>	<b>63 %</b>
<i>Letonia</i>	<b>8 %</b>	<b>9 %</b>	<b>40 %</b>	<b>60 %</b>
<i>Rumanía</i>	<b>6 %</b>	<b>7 %</b>	<b>29 %</b>	<b>43 %</b>
<i>Bulgaria</i>	<b>8 %</b>	<b>7 %</b>	<b>39 %</b>	<b>58 %</b>

*\* Los vehículos con emisión cero en el tubo de escape o los vehículos que utilizan gas natural, siempre que funcionen totalmente con biometano, lo cual debe demostrarse mediante un contrato de obtención de biometano u otros medios de acceso al biometano, se contarán como 1 vehículo que contribuye al cumplimiento del mandato. Este recuento se abandona en el caso de los Estados miembros cuyo mandato mínimo de contratación pública sea superior al 50 % del volumen total de contratación pública, con corte en el límite del 50 %. Todos los demás vehículos que cumplan los requisitos del cuadro 2 se contarán como 0,5 vehículos que contribuyen al cumplimiento del mandato.*

#### *Enmienda*

*Cuadro 5: Objetivo mínimo para la cuota de vehículos pesados con arreglo al cuadro 3 en el total de la contratación pública de vehículos pesados a nivel de los Estados miembros\**

<i>Estado miembro</i>	<i>Camiones y autobuses</i>			
	<i>2025</i>	<i>2030</i>	<i>2035</i>	<i>2040</i>
<i>Luxemburgo</i>	<b>10 %</b>	<b>40 %</b>	<b>70 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Suecia</i>	<b>10 %</b>	<b>40 %</b>	<b>70 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Dinamarca</i>	<b>10 %</b>	<b>40 %</b>	<b>70 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Finlandia</i>	<b>9 %</b>	<b>39 %</b>	<b>70 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Alemania</i>	<b>10 %</b>	<b>40 %</b>	<b>70 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Francia</i>	<b>10 %</b>	<b>40 %</b>	<b>70 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Reino Unido</i>	<b>10 %</b>	<b>40 %</b>	<b>70 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Países Bajos</i>	<b>10 %</b>	<b>40 %</b>	<b>70 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Austria</i>	<b>10 %</b>	<b>40 %</b>	<b>70 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Bélgica</i>	<b>10 %</b>	<b>40 %</b>	<b>70 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Italia</i>	<b>10 %</b>	<b>40 %</b>	<b>70 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Irlanda</i>	<b>10 %</b>	<b>40 %</b>	<b>70 %</b>	<b>100 %</b>
<i>España</i>	<b>10 %</b>	<b>40 %</b>	<b>70 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Chipre</i>	<b>10 %</b>	<b>40 %</b>	<b>70 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Malta</i>	<b>10 %</b>	<b>40 %</b>	<b>70 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Portugal</i>	<b>8 %</b>	<b>39 %</b>	<b>69 %</b>	<b>100 %</b>

<i>Grecia</i>	8 %	39 %	69 %	100 %
<i>Eslovenia</i>	7 %	38 %	69 %	100 %
<i>República Checa</i>	9 %	39 %	70 %	100 %
<i>Estonia</i>	7 %	38 %	69 %	100 %
<i>Eslovaquia</i>	8 %	39 %	69 %	100 %
<i>Lituania</i>	9 %	39 %	70 %	100 %
<i>Polonia</i>	7 %	38 %	69 %	100 %
<i>Croacia</i>	6 %	37 %	69 %	100 %
<i>Hungría</i>	8 %	39 %	69 %	100 %
<i>Letonia</i>	8 %	39 %	69 %	100 %
<i>Rumanía</i>	6 %	37 %	69 %	100 %
<i>Bulgaria</i>	8 %	39 %	69 %	100 %

*\* Los vehículos con emisión cero en el tubo de escape o los vehículos que utilizan gas natural, siempre que funcionen totalmente con biometano, lo cual debe demostrarse mediante un contrato de obtención de biometano u otros medios de acceso al biometano, se contarán como 1 vehículo que contribuye al cumplimiento del mandato. Este recuento se abandona en el caso de los Estados miembros cuyo mandato mínimo de contratación pública sea superior al 50 % del volumen total de contratación pública, con corte en el límite del 50 %. Todos los demás vehículos que cumplan los requisitos del cuadro 2 se contarán como 0,5 vehículos que contribuyen al cumplimiento del mandato.*

Or. en

## **Enmienda 248** **Jakop Dalunde**

### **Propuesta de Directiva** **ANEXO 1**

Directiva 2009/33/CE  
Anexo – cuadro 5

#### *Texto de la Comisión*

*Cuadro 5: Objetivo mínimo para la cuota de vehículos pesados con arreglo al cuadro 3 en el total de la contratación pública de vehículos pesados a nivel de los Estados miembros\**

<i>Estado miembro</i>	<i>Camiones</i>		<i>Autobuses</i>	
	<i>2025</i>	<i>2030</i>	<i>2025</i>	<i>2030</i>
<b><i>Luxemburgo</i></b>	<b><i>10 %</i></b>	<b><i>15 %</i></b>	<b><i>50 %</i></b>	<b><i>75 %</i></b>

<i>Suecia</i>	<i>10 %</i>	<i>15 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>Dinamarca</i>	<i>10 %</i>	<i>15 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>Finlandia</i>	<i>9 %</i>	<i>15 %</i>	<i>46 %</i>	<i>69 %</i>
<i>Alemania</i>	<i>10 %</i>	<i>15 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>Francia</i>	<i>10 %</i>	<i>15 %</i>	<i>48 %</i>	<i>71 %</i>
<i>Reino Unido</i>	<i>10 %</i>	<i>15 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>Países Bajos</i>	<i>10 %</i>	<i>15 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>Austria</i>	<i>10 %</i>	<i>15 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>Bélgica</i>	<i>10 %</i>	<i>15 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>Italia</i>	<i>10 %</i>	<i>15 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>Irlanda</i>	<i>10 %</i>	<i>15 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>España</i>	<i>10 %</i>	<i>14 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>Chipre</i>	<i>10 %</i>	<i>13 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>Malta</i>	<i>10 %</i>	<i>15 %</i>	<i>50 %</i>	<i>75 %</i>
<i>Portugal</i>	<i>8 %</i>	<i>12 %</i>	<i>40 %</i>	<i>61 %</i>
<i>Grecia</i>	<i>8 %</i>	<i>10 %</i>	<i>38 %</i>	<i>57 %</i>
<i>Eslovenia</i>	<i>7 %</i>	<i>9 %</i>	<i>33 %</i>	<i>50 %</i>
<i>República Checa</i>	<i>9 %</i>	<i>11 %</i>	<i>46 %</i>	<i>70 %</i>
<i>Estonia</i>	<i>7 %</i>	<i>9 %</i>	<i>36 %</i>	<i>53 %</i>
<i>Eslovaquia</i>	<i>8 %</i>	<i>9 %</i>	<i>39 %</i>	<i>58 %</i>
<i>Lituania</i>	<i>9 %</i>	<i>8 %</i>	<i>47 %</i>	<i>70 %</i>
<i>Polonia</i>	<i>7 %</i>	<i>9 %</i>	<i>37 %</i>	<i>56 %</i>
<i>Croacia</i>	<i>6 %</i>	<i>7 %</i>	<i>32 %</i>	<i>48 %</i>
<i>Hungría</i>	<i>8 %</i>	<i>9 %</i>	<i>42 %</i>	<i>63 %</i>
<i>Letonia</i>	<i>8 %</i>	<i>9 %</i>	<i>40 %</i>	<i>60 %</i>
<i>Rumanía</i>	<i>6 %</i>	<i>7 %</i>	<i>29 %</i>	<i>43 %</i>
<i>Bulgaria</i>	<i>8 %</i>	<i>7 %</i>	<i>39 %</i>	<i>58 %</i>

*\* Los vehículos con emisión cero en el tubo de escape o los vehículos que utilizan gas natural, siempre que funcionen totalmente con biometano, lo cual debe demostrarse mediante un contrato de obtención de biometano u otros medios de acceso al biometano, se contarán como 1 vehículo que contribuye al cumplimiento del mandato. Este recuento se abandona en el caso de los Estados miembros cuyo mandato mínimo de contratación pública sea superior al 50 % del volumen total de contratación pública, con corte en el límite del 50 %. Todos los demás vehículos que cumplan los requisitos del cuadro 2 se contarán como 0,5 vehículos que contribuyen al cumplimiento del mandato.*

*Enmienda*

*Texto de la Comisión*

*Cuadro 5: Objetivo mínimo para la cuota de vehículos pesados con arreglo al cuadro 3 en el total de la contratación pública de vehículos pesados a nivel de los Estados miembros\**

<i>Estado miembro</i>	<i>Camiones</i>		<i>Autobuses</i>	
	<i>2025</i>	<i>2030</i>	<i>2025</i>	<i>2030</i>
<i>Luxemburgo</i>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>	<b>66 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Suecia</i>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>	<b>66 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Dinamarca</i>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>	<b>66 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Finlandia</i>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>	<b>66 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Alemania</i>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>	<b>66 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Francia</i>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>	<b>66 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Reino Unido</i>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>	<b>66 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Países Bajos</i>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>	<b>66 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Austria</i>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>	<b>66 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Bélgica</i>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>	<b>66 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Italia</i>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>	<b>66 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Irlanda</i>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>	<b>66 %</b>	<b>100 %</b>
<i>España</i>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>	<b>66 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Chipre</i>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>	<b>66 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Malta</i>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>	<b>66 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Portugal</i>	<b>35 %</b>	<b>100 %</b>	<b>45 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Grecia</i>	<b>35 %</b>	<b>100 %</b>	<b>45 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Eslovenia</i>	<b>35 %</b>	<b>100 %</b>	<b>45 %</b>	<b>100 %</b>
<i>República Checa</i>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>	<b>66 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Estonia</i>	<b>35 %</b>	<b>100 %</b>	<b>45 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Eslovaquia</i>	<b>35 %</b>	<b>100 %</b>	<b>45 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Lituania</i>	<b>35 %</b>	<b>100 %</b>	<b>45 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Polonia</i>	<b>35 %</b>	<b>100 %</b>	<b>45 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Croacia</i>	<b>35 %</b>	<b>100 %</b>	<b>45 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Hungría</i>	<b>35 %</b>	<b>100 %</b>	<b>45 %</b>	<b>100 %</b>

<b>69 %</b>	<b>35 %</b>	<b>100 %</b>	<b>45 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Rumanía</i>	<b>35 %</b>	<b>100 %</b>	<b>45 %</b>	<b>100 %</b>
<i>Bulgaria</i>	<b>35 %</b>	<b>100 %</b>	<b>45 %</b>	<b>100 %</b>

*\* Los vehículos con emisión cero en el tubo de escape o los vehículos que utilizan gas natural, siempre que funcionen totalmente con biometano, lo cual debe demostrarse mediante un contrato de obtención de biometano u otros medios de acceso al biometano, se contarán como 1 vehículo que contribuye al cumplimiento del mandato. Este recuento se abandona en el caso de los Estados miembros cuyo mandato mínimo de contratación pública sea superior al 50 % del volumen total de contratación pública, con corte en el límite del 50 %. Todos los demás vehículos que cumplan los requisitos del cuadro 2 se contarán como 0,5 vehículos que contribuyen al cumplimiento del mandato.*

Or. en

**Enmienda 249**  
**Tania González Peñas**

**Propuesta de Directiva**  
**ANEXO 1**  
Directiva 2009/33/CE  
Anexo – cuadro 5

*Texto de la Comisión*

Cuadro 5: Objetivo mínimo para la cuota de vehículos pesados con arreglo al cuadro 3 en el total de la contratación pública de vehículos pesados a nivel de los Estados miembros\*

Estado miembro	Camiones		Autobuses	
	2025	2030	2025	2030
Luxemburgo	<b>10 %</b>	<b>15 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
Suecia	<b>10 %</b>	<b>15 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
Dinamarca	<b>10 %</b>	<b>15 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
Finlandia	<b>9 %</b>	<b>15 %</b>	<b>46 %</b>	<b>69 %</b>
Alemania	<b>10 %</b>	<b>15 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
Francia	<b>10 %</b>	<b>15 %</b>	<b>48 %</b>	<b>71 %</b>
Reino Unido	<b>10 %</b>	<b>15 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
Países Bajos	<b>10 %</b>	<b>15 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
Austria	<b>10 %</b>	<b>15 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
Bélgica	<b>10 %</b>	<b>15 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
Italia	<b>10 %</b>	<b>15 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>

Irlanda	<b>10 %</b>	<b>15 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
España	<b>10 %</b>	<b>14 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
Chipre	<b>10 %</b>	<b>13 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
Malta	<b>10 %</b>	<b>15 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
Portugal	<b>8 %</b>	<b>12 %</b>	<b>40 %</b>	<b>61 %</b>
Grecia	<b>8 %</b>	<b>10 %</b>	<b>38 %</b>	<b>57 %</b>
Eslovenia	<b>7 %</b>	<b>9 %</b>	<b>33 %</b>	<b>50 %</b>
República Checa	<b>9 %</b>	<b>11 %</b>	<b>46 %</b>	<b>70 %</b>
Estonia	<b>7 %</b>	<b>9 %</b>	<b>36 %</b>	<b>53 %</b>
Eslovaquia	<b>8 %</b>	<b>9 %</b>	<b>39 %</b>	<b>58 %</b>
Lituania	<b>9 %</b>	<b>8 %</b>	<b>47 %</b>	<b>70 %</b>
Polonia	<b>7 %</b>	<b>9 %</b>	<b>37 %</b>	<b>56 %</b>
Croacia	<b>6 %</b>	<b>7 %</b>	<b>32 %</b>	<b>48 %</b>
Hungría	<b>8 %</b>	<b>9 %</b>	<b>42 %</b>	<b>63 %</b>
Letonia	<b>8 %</b>	<b>9 %</b>	<b>40 %</b>	<b>60 %</b>
Rumanía	<b>6 %</b>	<b>7 %</b>	<b>29 %</b>	<b>43 %</b>
Bulgaria	<b>8 %</b>	<b>7 %</b>	<b>39 %</b>	<b>58 %</b>

\* Los vehículos con emisión cero en el tubo de escape *o los vehículos que utilizan gas natural, siempre que funcionen totalmente con biometano, lo cual debe demostrarse mediante un contrato de obtención de biometano u otros medios de acceso al biometano*, se contarán como 1 vehículo que contribuye al cumplimiento del mandato. Este recuento se abandona en el caso de los Estados miembros cuyo mandato mínimo de contratación pública sea superior al 50 % del volumen total de contratación pública, con corte en el límite del 50 %. Todos los demás vehículos que cumplan los requisitos del cuadro 2 se contarán como 0,5 vehículos que contribuyen al cumplimiento del mandato.

#### Enmienda

Cuadro 5: Objetivo mínimo para la cuota de vehículos pesados con arreglo al cuadro 3 en el total de la contratación pública de vehículos pesados a nivel de los Estados miembros

Estado miembro	Camiones			Autobuses		
	<b>2020</b>	2025	2030	<b>2020</b>	2025	2030
Luxemburgo	<b>11 %</b>	<b>30 %</b>	<b>100 %</b>	<b>26 %</b>	<b>75 %</b>	<b>100 %</b>
Suecia	<b>11 %</b>	<b>30 %</b>	<b>100 %</b>	<b>26 %</b>	<b>75 %</b>	<b>100 %</b>
Dinamarca	<b>11 %</b>	<b>30 %</b>	<b>100 %</b>	<b>26 %</b>	<b>75 %</b>	<b>100 %</b>

			<b>%</b>			
Finlandia	<b>9 %</b>	<b>27 %</b>	<b>100 %</b>	<b>24 %</b>	<b>69 %</b>	<b>100 %</b>
Alemania	<b>11 %</b>	<b>30 %</b>	<b>100 %</b>	<b>26 %</b>	<b>75 %</b>	<b>100 %</b>
Francia	<b>11 %</b>	<b>30 %</b>	<b>100 %</b>	<b>25 %</b>	<b>72 %</b>	<b>100 %</b>
Reino Unido	<b>11 %</b>	<b>30 %</b>	<b>100 %</b>	<b>26 %</b>	<b>75 %</b>	<b>100 %</b>
Países Bajos	<b>11 %</b>	<b>30 %</b>	<b>100 %</b>	<b>26 %</b>	<b>75 %</b>	<b>100 %</b>
Austria	<b>11 %</b>	<b>30 %</b>	<b>100 %</b>	<b>26 %</b>	<b>75 %</b>	<b>100 %</b>
Bélgica	<b>11 %</b>	<b>30 %</b>	<b>100 %</b>	<b>26 %</b>	<b>75 %</b>	<b>100 %</b>
Italia	<b>11 %</b>	<b>30 %</b>	<b>100 %</b>	<b>26 %</b>	<b>75 %</b>	<b>100 %</b>
Irlanda	<b>11 %</b>	<b>30 %</b>	<b>100 %</b>	<b>26 %</b>	<b>75 %</b>	<b>100 %</b>
España	<b>11 %</b>	<b>30 %</b>	<b>100 %</b>	<b>26 %</b>	<b>75 %</b>	<b>100 %</b>
Chipre	<b>11 %</b>	<b>30 %</b>	<b>100 %</b>	<b>27 %</b>	<b>75 %</b>	<b>100 %</b>
Malta	<b>11 %</b>	<b>30 %</b>	<b>100 %</b>	<b>27 %</b>	<b>75 %</b>	<b>100 %</b>
Portugal	<b>9 %</b>	<b>24 %</b>	<b>100 %</b>	<b>22 %</b>	<b>60 %</b>	<b>100 %</b>
Grecia	<b>9 %</b>	<b>24 %</b>	<b>100 %</b>	<b>21 %</b>	<b>57 %</b>	<b>100 %</b>
Eslovenia	<b>8 %</b>	<b>21 %</b>	<b>100 %</b>	<b>18 %</b>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>
República Checa	<b>10 %</b>	<b>27 %</b>	<b>100 %</b>	<b>25 %</b>	<b>69 %</b>	<b>100 %</b>
Estonia	<b>8 %</b>	<b>21 %</b>	<b>100 %</b>	<b>20 %</b>	<b>54 %</b>	<b>100 %</b>
Eslovaquia	<b>9 %</b>	<b>24 %</b>	<b>100 %</b>	<b>21 %</b>	<b>59 %</b>	<b>100 %</b>
Lituania	<b>10 %</b>	<b>27 %</b>	<b>100 %</b>	<b>26 %</b>	<b>70 %</b>	<b>100 %</b>
Polonia	<b>8 %</b>	<b>21 %</b>	<b>100 %</b>	<b>20 %</b>	<b>55 %</b>	<b>100 %</b>

			%			
Croacia	7 %	18 %	100 %	17 %	48 %	100 %
Hungría	9 %	24 %	100 %	23 %	63 %	100 %
Letonia	9 %	24 %	100 %	22 %	60 %	100 %
Rumanía	7 %	18 %	100 %	15 %	43 %	100 %
Bulgaria	9 %	24 %	100 %	21 %	58 %	100 %

\* Los vehículos con emisión cero en el tubo de escape se contarán como un vehículo (1) que contribuye al cumplimiento del mandato. **Los vehículos propulsados por baterías sostenibles y reciclables o que hayan sido sometidos a una retroadaptación de los equipos se contarán como 1,5 vehículos que contribuyen al cumplimiento del mandato; en el segundo caso, únicamente hasta el 31 de diciembre de 2021.** Este recuento se abandona en el caso de los Estados miembros cuyo mandato mínimo de contratación pública sea superior al 50 % del volumen total de contratación pública, con corte en el límite del 50 %. Todos los demás vehículos que cumplan los requisitos del cuadro 2 se contarán como 0,5 vehículos que contribuyen al cumplimiento del mandato.

Or. en

**Enmienda 250**  
**Lucy Anderson**

**Propuesta de Directiva**  
**ANEXO 1**  
Directiva 2009/33/CE  
Anexo – cuadro 5

*Texto de la Comisión*

*Cuadro 5: Objetivo mínimo para la cuota de vehículos pesados con arreglo al cuadro 3 en el total de la contratación pública de vehículos pesados a nivel de los Estados miembros\**

Estado miembro	Camiones		Autobuses	
	2025	2030	2025	2030
<b>Luxemburgo</b>	<b>10 %</b>	<b>15 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
<b>Suecia</b>	<b>10 %</b>	<b>15 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
<b>Dinamarca</b>	<b>10 %</b>	<b>15 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>

<i>Finlandia</i>	<b>9 %</b>	<b>15 %</b>	<b>46 %</b>	<b>69 %</b>
<i>Alemania</i>	<b>10 %</b>	<b>15 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Francia</i>	<b>10 %</b>	<b>15 %</b>	<b>48 %</b>	<b>71 %</b>
<i>Reino Unido</i>	<b>10 %</b>	<b>15 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Países Bajos</i>	<b>10 %</b>	<b>15 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Austria</i>	<b>10 %</b>	<b>15 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Bélgica</i>	<b>10 %</b>	<b>15 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Italia</i>	<b>10 %</b>	<b>15 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Irlanda</i>	<b>10 %</b>	<b>15 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
<i>España</i>	<b>10 %</b>	<b>14 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Chipre</i>	<b>10 %</b>	<b>13 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Malta</i>	<b>10 %</b>	<b>15 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Portugal</i>	<b>8 %</b>	<b>12 %</b>	<b>40 %</b>	<b>61 %</b>
<i>Grecia</i>	<b>8 %</b>	<b>10 %</b>	<b>38 %</b>	<b>57 %</b>
<i>Eslovenia</i>	<b>7 %</b>	<b>9 %</b>	<b>33 %</b>	<b>50 %</b>
<i>República Checa</i>	<b>9 %</b>	<b>11 %</b>	<b>46 %</b>	<b>70 %</b>
<i>Estonia</i>	<b>7 %</b>	<b>9 %</b>	<b>36 %</b>	<b>53 %</b>
<i>Eslovaquia</i>	<b>8 %</b>	<b>9 %</b>	<b>39 %</b>	<b>58 %</b>
<i>Lituania</i>	<b>9 %</b>	<b>8 %</b>	<b>47 %</b>	<b>70 %</b>
<i>Polonia</i>	<b>7 %</b>	<b>9 %</b>	<b>37 %</b>	<b>56 %</b>
<i>Croacia</i>	<b>6 %</b>	<b>7 %</b>	<b>32 %</b>	<b>48 %</b>
<i>Hungría</i>	<b>8 %</b>	<b>9 %</b>	<b>42 %</b>	<b>63 %</b>
<i>Letonia</i>	<b>8 %</b>	<b>9 %</b>	<b>40 %</b>	<b>60 %</b>
<i>Rumanía</i>	<b>6 %</b>	<b>7 %</b>	<b>29 %</b>	<b>43 %</b>
<i>Bulgaria</i>	<b>8 %</b>	<b>7 %</b>	<b>39 %</b>	<b>58 %</b>

*\* Los vehículos con emisión cero en el tubo de escape o los vehículos que utilizan gas natural, siempre que funcionen totalmente con biometano, lo cual debe demostrarse mediante un contrato de obtención de biometano u otros medios de acceso al biometano, se contarán como 1 vehículo que contribuye al cumplimiento del mandato. Este recuento se abandona en el caso de los Estados miembros cuyo mandato mínimo de contratación pública sea superior al 50 % del volumen total de contratación pública, con corte en el límite del 50 %. Todos los demás vehículos que cumplan los requisitos del cuadro 2 se contarán como 0,5 vehículos que contribuyen al cumplimiento del mandato.*

*Enmienda*

*Texto de la Comisión*

*Cuadro 5: Objetivo mínimo para la cuota de vehículos pesados con arreglo al cuadro 3 en el total de la contratación pública de vehículos pesados a nivel de los Estados miembros\**

<i>Estado miembro</i>	<i>Camiones</i>		<i>Autobuses</i>	
	<i>2025</i>	<i>2030</i>	<i>2025</i>	<i>2030</i>
<i>Luxemburgo</i>	<b>30 %</b>	<b>35 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Suecia</i>	<b>30 %</b>	<b>35 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Dinamarca</i>	<b>30 %</b>	<b>35 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Finlandia</i>	<b>29 %</b>	<b>35 %</b>	<b>46 %</b>	<b>69 %</b>
<i>Alemania</i>	<b>30 %</b>	<b>35 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Francia</i>	<b>30 %</b>	<b>35 %</b>	<b>48 %</b>	<b>71 %</b>
<i>Reino Unido</i>	<b>30 %</b>	<b>35 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Países Bajos</i>	<b>30 %</b>	<b>35 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Austria</i>	<b>30 %</b>	<b>35 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Bélgica</i>	<b>30 %</b>	<b>35 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Italia</i>	<b>30 %</b>	<b>35 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Irlanda</i>	<b>30 %</b>	<b>35 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
<i>España</i>	<b>30 %</b>	<b>34 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Chipre</i>	<b>30 %</b>	<b>33 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Malta</i>	<b>30 %</b>	<b>35 %</b>	<b>50 %</b>	<b>75 %</b>
<i>Portugal</i>	<b>28 %</b>	<b>32 %</b>	<b>40 %</b>	<b>61 %</b>
<i>Grecia</i>	<b>28 %</b>	<b>30 %</b>	<b>38 %</b>	<b>57 %</b>
<i>Eslovenia</i>	<b>27 %</b>	<b>29 %</b>	<b>33 %</b>	<b>50 %</b>
<i>República Checa</i>	<b>29 %</b>	<b>31 %</b>	<b>46 %</b>	<b>70 %</b>
<i>Estonia</i>	<b>27 %</b>	<b>29 %</b>	<b>36 %</b>	<b>53 %</b>
<i>Eslovaquia</i>	<b>28 %</b>	<b>29 %</b>	<b>39 %</b>	<b>58 %</b>
<i>Lituania</i>	<b>29 %</b>	<b>28 %</b>	<b>47 %</b>	<b>70 %</b>
<i>Polonia</i>	<b>27 %</b>	<b>29 %</b>	<b>37 %</b>	<b>56 %</b>
<i>Croacia</i>	<b>26 %</b>	<b>27 %</b>	<b>32 %</b>	<b>48 %</b>
<i>Hungría</i>	<b>28 %</b>	<b>29 %</b>	<b>42 %</b>	<b>63 %</b>

Letonia	28 %	29 %	40 %	60 %
Rumanía	26 %	27 %	29 %	43 %
Bulgaria	28 %	27 %	39 %	58 %

*\* Los vehículos con emisión cero en el tubo de escape o los vehículos que utilizan gas natural, siempre que funcionen totalmente con biometano, lo cual debe demostrarse mediante un contrato de obtención de biometano u otros medios de acceso al biometano, se contarán como 1 vehículo que contribuye al cumplimiento del mandato. Este recuento se abandona en el caso de los Estados miembros cuyo mandato mínimo de contratación pública sea superior al 50 % del volumen total de contratación pública, con corte en el límite del 50 %. Todos los demás vehículos que cumplan los requisitos del cuadro 2 se contarán como 0,5 vehículos que contribuyen al cumplimiento del mandato.*

Or. en

**Enmienda 251**  
**Lucy Anderson**

**Propuesta de Directiva**

**ANEXO 1**

Directive 2009/33/EC

Anexo – cuadro 6 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***Cuadro 6 bis (nuevo) Objetivos mínimos para la cuota de neumáticos mejor clasificados, para vehículos ligeros y pesados.***

<b><i>Categoría de vehículo</i></b>	<b><i>Características del neumático</i></b>	<b><i>2025</i></b>
<b><i>M1 (&lt;3,5 toneladas), M2 (&lt;5 toneladas), M3 (&gt;5 toneladas)</i></b>	<b><i>Clasificación C y superior para la resistencia a la rodadura y la adherencia en superficie mojada</i></b>	<b><i>100 %</i></b>
<b><i>N1 (&lt;3,5 toneladas), N2 (&lt;12 toneladas), N3 (&gt;12 toneladas)</i></b>	<b><i>Clasificación C y superior para la resistencia a la rodadura y la adherencia en superficie mojada</i></b>	<b><i>100 %</i></b>

Or. en

**Enmienda 252**  
**Lucy Anderson**

**Propuesta de Directiva**

**ANEXO 1**

Directive 2009/33/EC

Anexo – cuadro 7 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión* *Enmienda*

***Cuadro 7 bis (nuevo) Objetivos mínimos para la cuota de neumáticos recauchutados para vehículos pesados y autobuses.***

<b><i>Categoría de vehículo</i></b>	<b><i>Características del neumático</i></b>	<b><i>2025</i></b>
<b><i>M3 (&gt;5 toneladas)</i></b>	<b><i>Neumáticos recauchutados</i></b>	<b><i>30 %</i></b>
<b><i>N3 (&gt;12 toneladas)</i></b>	<b><i>Neumáticos recauchutados</i></b>	<b><i>30 %</i></b>

Or. en