



**2017/0291(COD)**

11.6.2018

# **ENMIENDAS**

## **27 - 222**

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

Promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes

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



**Enmienda 27**  
**Tania González Peñas**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 1**

*Texto de la Comisión*

(1) La Unión Europea se ha comprometido a garantizar un sistema energético sostenible, competitivo, seguro y descarbonizado<sup>19</sup>. La Unión de la Energía y el marco estratégico en materia de clima y energía para el período 2020-2030<sup>20</sup> establecen para la Unión los ambiciosos compromisos de seguir reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero al menos en un 40 % para 2030 con respecto a los niveles de 1990, incrementar la proporción del consumo de energía renovable en al menos un 27 %, realizar ahorros de energía de al menos el 27 %, y mejorar la seguridad energética, la competitividad y la sostenibilidad de la Unión.

---

<sup>19</sup> Conclusiones del Consejo Europeo de 24 de octubre de 2014.

<sup>20</sup> Comunicación de la Comisión sobre un marco estratégico en materia de clima y energía para el período 2020-2030 [COM(2014) 15]

*Enmienda*

(1) La Unión Europea se ha comprometido a garantizar un sistema energético sostenible, competitivo, seguro y descarbonizado<sup>19</sup>. La Unión de la Energía y el marco estratégico en materia de clima y energía para el período 2020-2030<sup>20</sup> establecen para la Unión los ambiciosos compromisos de seguir reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero al menos en un 40 % para 2030 con respecto a los niveles de 1990, incrementar la proporción del consumo de energía renovable en al menos un 35 %, realizar ahorros de energía de al menos el 35 %, y mejorar la seguridad energética, la competitividad y la sostenibilidad de la Unión.

---

<sup>19</sup> Conclusiones del Consejo Europeo de 24 de octubre de 2014.

<sup>20</sup> Comunicación de la Comisión sobre un marco estratégico en materia de clima y energía para el período 2020-2030 [COM(2014) 15] ***modificada por el Parlamento Europeo en primera lectura el 17 de enero de 2018.***

Or. en

**Enmienda 28**  
**Isabella De Monte**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 1 bis (nuevo)**

**(1 bis) El sector del transporte es el único en Europa que no ha registrado un descenso de los niveles de emisiones de CO<sub>2</sub> desde 1990. De todos los sectores del transporte, el transporte por carretera es el que genera más cantidad de gases de efecto invernadero.**

Or. it

**Enmienda 29**  
**Jakop Dalunde**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 2**

Texto de la Comisión

Enmienda

(2) En su Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones<sup>21</sup>, la Comisión anunciaba que, a fin de cumplir los compromisos asumidos por la Unión Europea en la 21.ª Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), celebrada en París en 2015, la descarbonización del sector del transporte debe acelerarse y, por tanto, las emisiones de gases de efecto invernadero y las emisiones de contaminantes atmosféricos procedentes del transporte deben encaminarse claramente a alcanzar el nivel de cero emisiones a mitad del siglo. Por otra parte, las emisiones de contaminantes atmosféricos procedentes del transporte que son perjudiciales para la salud han de reducirse de forma significativa sin demora. Esto puede lograrse mediante una serie de iniciativas políticas, incluido el uso de la contratación pública de vehículos limpios.

(2) En su Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones<sup>21</sup>, la Comisión anunciaba que, a fin de cumplir los compromisos asumidos por la Unión Europea en la 21.ª Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), celebrada en París en 2015, la descarbonización del sector del transporte debe acelerarse y, por tanto, las emisiones de gases de efecto invernadero y las emisiones de contaminantes atmosféricos procedentes del transporte deben encaminarse claramente a alcanzar el nivel de cero emisiones a mitad del siglo. Por otra parte, las emisiones de contaminantes atmosféricos procedentes del transporte que son perjudiciales para la salud **y el medio ambiente** han de reducirse de forma significativa sin demora. Esto puede lograrse mediante una serie de iniciativas políticas, incluido el uso de la contratación pública de vehículos limpios.

<sup>21</sup> COM(2016) 501 final.

<sup>21</sup> COM(2016) 501 final.

Or. en

*Justificación*

*El ozono, por ejemplo, también es perjudicial para el medio ambiente.*

**Enmienda 30**

**Tania González Peñas**

**Propuesta de Directiva**

**Considerando 2**

*Texto de la Comisión*

(2) En su Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones<sup>21</sup>, la Comisión anunciaba que, a fin de cumplir los compromisos asumidos por la Unión Europea en la 21.<sup>a</sup> Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), celebrada en París en 2015, la descarbonización del sector del transporte debe acelerarse y, por tanto, las emisiones de gases de efecto invernadero y las emisiones de contaminantes atmosféricos procedentes del transporte deben ***encaminarse claramente a alcanzar el nivel de cero emisiones*** a mitad del siglo. Por otra parte, las emisiones de contaminantes atmosféricos procedentes del transporte que son perjudiciales para la salud han de reducirse de forma significativa sin demora. Esto puede lograrse mediante una serie de iniciativas políticas, incluido el uso de la contratación pública de vehículos limpios.

---

<sup>21</sup> COM(2016) 501 final.

*Enmienda*

(2) En su Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones<sup>21</sup>, la Comisión anunciaba que, a fin de cumplir los compromisos asumidos por la Unión Europea en la 21.<sup>a</sup> Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), celebrada en París en 2015, la descarbonización del sector del transporte debe acelerarse y, por tanto, las emisiones ***netas*** de gases de efecto invernadero y las emisiones de contaminantes atmosféricos procedentes del transporte deben ***ser*** cero a mitad del siglo, ***a más tardar***. Por otra parte, las emisiones de contaminantes atmosféricos procedentes del transporte que son perjudiciales para la salud han de reducirse de forma significativa sin demora. Esto puede lograrse mediante una serie de iniciativas políticas, incluido el uso de la contratación pública de vehículos limpios.

---

<sup>21</sup> COM(2016) 501 final.

Or. en

**Enmienda 31**  
**Tania González Peñas**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 4**

*Texto de la Comisión*

(4) Como se anunciaba en la Comunicación de la Comisión «Europa en movimiento: una agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos»<sup>23</sup>, la presente propuesta forma parte de un segundo paquete de propuestas, que contribuirá al impulso de la Unión hacia una movilidad con bajo nivel de emisiones. Este paquete, que se presentó en la Comunicación de la Comisión «Hacia la consecución de una movilidad de bajas emisiones: una Unión Europea que proteja el planeta, empodere a sus consumidores y defienda a su industria y sus trabajadores», contiene una combinación de medidas orientadas a la oferta y a la demanda cuyo objetivo es situar a Europa en la senda hacia la movilidad de bajas emisiones y reforzar la competitividad del ecosistema europeo de la movilidad.

---

<sup>23</sup> COM(2017) 283 final.

*Enmienda*

(4) Como se anunciaba en la Comunicación de la Comisión «Europa en movimiento: una agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos»<sup>23</sup>, la presente propuesta forma parte de un segundo paquete de propuestas, que contribuirá al impulso de la Unión hacia una movilidad con bajo nivel de emisiones. Este paquete, que se presentó en la Comunicación de la Comisión «Hacia la consecución de una movilidad de bajas emisiones: una Unión Europea que proteja el planeta, empodere a sus consumidores y defienda a su industria y sus trabajadores», contiene una combinación de medidas orientadas a la oferta y a la demanda cuyo objetivo es situar a Europa en la senda hacia la movilidad de bajas emisiones y reforzar la competitividad del ecosistema europeo de la movilidad. ***La promoción de unos vehículos sostenibles debe realizarse en paralelo con el desarrollo en mayor medida del transporte público, ya que esta es la manera más rápida y rentable de reducir el número de vehículos en las carreteras y, por consiguiente, de mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones.***

---

<sup>23</sup> COM(2017) 283 final.

Or. en

**Enmienda 32**  
**Nicola Caputo**

**Propuesta de Directiva**

## Considerando 5

### *Texto de la Comisión*

(5) La innovación de nuevas tecnologías contribuye a reducir las emisiones de los vehículos, ayudando a la descarbonización del sector del transporte. Es probable que una mayor aceptación de los vehículos de bajas emisiones y de emisión cero reduzca las emisiones de CO<sub>2</sub> y de determinados contaminantes (partículas, óxidos de nitrógeno e hidrocarburos no metánicos) **y fomenta la competitividad y el crecimiento de la industria europea en los cada vez mayores mercados mundiales de vehículos de bajas emisiones y de emisión cero.**

### *Enmienda*

(5) La innovación de nuevas tecnologías contribuye a reducir las emisiones de los vehículos, ayudando a la descarbonización del sector del transporte. Es probable que una mayor aceptación de los vehículos de bajas emisiones y de emisión cero reduzca las emisiones de CO<sub>2</sub> y de determinados contaminantes (partículas, óxidos de nitrógeno e hidrocarburos no metánicos). **Esos contaminantes se han relacionado con numerosas afecciones pulmonares y más de 400 000 muertes prematuras en Europa y generan costes sanitarios de entre 330 000 y 940 000 millones EUR, el equivalente del 3 al 9 % del PIB de la Unión. Para reducir la contaminación atmosférica y sonora y cumplir las normas de calidad del aire de la Unión en zonas urbanas y rurales, se precisan políticas y medidas concretas y ambiciosas, incluida la contratación pública de vehículos limpios.**

Or. en

## Enmienda 33

**Pavel Telička, Jozo Radoš, Gesine Meissner**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Considerando 5**

### *Texto de la Comisión*

(5) La innovación de nuevas tecnologías contribuye a reducir las emisiones de los vehículos, ayudando a la descarbonización del sector del transporte. Es probable que una mayor aceptación de los vehículos de bajas emisiones y de emisión cero reduzca las emisiones de CO<sub>2</sub> y de determinados contaminantes

### *Enmienda*

(5) La innovación de nuevas tecnologías contribuye a reducir las emisiones de los vehículos, ayudando a la descarbonización del sector del transporte. Es probable que una mayor aceptación de los vehículos de bajas emisiones y de emisión cero reduzca las emisiones de CO<sub>2</sub> y de determinados contaminantes

(partículas, óxidos de nitrógeno e hidrocarburos no metánicos) y fomente la competitividad y el crecimiento de la industria europea en los cada vez mayores mercados mundiales de vehículos de bajas emisiones y de emisión cero.

(partículas, óxidos de nitrógeno e hidrocarburos no metánicos) y fomente la competitividad y el crecimiento de la industria europea en los cada vez mayores mercados mundiales de vehículos de bajas emisiones y de emisión cero. ***Por otra parte, el principio de neutralidad tecnológica debe ser el principio básico por el que se rija cualquier esfuerzo para garantizar y estimular un entorno competitivo y fomentar la investigación y la innovación en este ámbito.***

Or. en

### **Enmienda 34** **Maria Grapini**

#### **Propuesta de Directiva** **Considerando 5**

##### *Texto de la Comisión*

(5) La innovación de nuevas tecnologías contribuye a reducir las emisiones de los vehículos, ayudando a la descarbonización del sector del transporte. Es probable que una mayor aceptación de los vehículos de bajas emisiones y de emisión cero reduzca las emisiones de CO<sub>2</sub> y de determinados contaminantes (partículas, óxidos de nitrógeno e hidrocarburos no metánicos) y fomente la competitividad y el crecimiento de la industria europea en los cada vez mayores mercados mundiales de vehículos de bajas emisiones y de emisión cero.

##### *Enmienda*

(5) La innovación de nuevas tecnologías contribuye a reducir las emisiones de los vehículos, ayudando a la descarbonización del sector del transporte. Es probable que una mayor aceptación de los vehículos de bajas emisiones y de emisión cero reduzca las emisiones de CO<sub>2</sub> y de determinados contaminantes (partículas, óxidos de nitrógeno e hidrocarburos no metánicos) y fomente la competitividad y el crecimiento de la industria europea en los cada vez mayores mercados mundiales de vehículos de bajas emisiones y de emisión cero, ***y al mismo tiempo permitirá el desarrollo de infraestructuras de combustibles alternativos.***

Or. ro

### **Enmienda 35**

**Isabella De Monte**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 5**

*Texto de la Comisión*

(5) La innovación de nuevas tecnologías contribuye a reducir las emisiones de los vehículos, ayudando a la descarbonización del sector del transporte. Es probable que una mayor aceptación de los vehículos de bajas emisiones y de emisión cero reduzca las emisiones de CO<sub>2</sub> y de determinados contaminantes (partículas, óxidos de nitrógeno e hidrocarburos no metánicos) y fomente la competitividad y el crecimiento de la industria europea en los cada vez mayores mercados mundiales de vehículos de bajas emisiones y de emisión cero.

*Enmienda*

(5) La innovación de nuevas tecnologías contribuye a reducir las emisiones de los vehículos, ayudando a la descarbonización del sector del transporte y reduciendo la contaminación acústica, que es perjudicial para la salud de las personas. Es probable que una mayor aceptación de los vehículos de bajas emisiones y de emisión cero reduzca las emisiones de CO<sub>2</sub> y de determinados contaminantes (partículas, óxidos de nitrógeno e hidrocarburos no metánicos) y fomente la competitividad y el crecimiento de la industria europea en los cada vez mayores mercados mundiales de vehículos de bajas emisiones y de emisión cero.

Or. it

**Enmienda 36**

**Lucy Anderson, Isabella De Monte, Theresa Griffin, Enrico Gasbarra, Karoline Graswander-Hainz, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Ismail Ertug, Miltiadis Kyrkos**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 5**

*Texto de la Comisión*

(5) La innovación de nuevas tecnologías contribuye a reducir las emisiones de los vehículos, ayudando a la descarbonización del sector del transporte. ***Es probable que*** una mayor aceptación de los vehículos de bajas emisiones y de emisión cero ***reduzca*** las emisiones de CO<sub>2</sub> y de determinados contaminantes (partículas, óxidos de nitrógeno e hidrocarburos no metánicos) y ***fomente*** la

*Enmienda*

(5) La innovación de nuevas tecnologías contribuye a reducir las emisiones de los vehículos, ayudando a la descarbonización del sector del transporte. Una mayor aceptación de los vehículos de bajas emisiones y de emisión cero ***reducirá*** las emisiones de CO<sub>2</sub> y de determinados contaminantes (partículas, óxidos de nitrógeno e hidrocarburos no metánicos) y ***fomentará*** la competitividad y el

competitividad y el crecimiento de la industria europea en los cada vez mayores mercados mundiales de vehículos de bajas emisiones y de emisión cero.

crecimiento de la industria europea en los cada vez mayores mercados mundiales de vehículos de bajas emisiones y de emisión cero.

Or. en

**Enmienda 37**  
**Merja Kyllönen**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 5 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(5 bis) La contratación pública de vehículos de emisiones muy bajas y energéticamente eficientes puede impulsar el desarrollo de las infraestructuras necesarias para sistemas de recarga inteligentes de vehículos eléctricos. La combinación de los requisitos para la movilidad eléctrica relativos al acondicionamiento anticipado de los espacios de aparcamiento y la instalación de puntos de recarga, como exige la Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios [modificada por COM(2016)0765], y los requisitos para la contratación pública de vehículos de emisiones bajas es un modo efectivo de promover los vehículos eléctricos, al tiempo que se permite un desarrollo posterior con un coste reducido a medio y largo plazo y se aumenta la aceptación de los consumidores.*

Or. en

**Enmienda 38**  
**Nicola Caputo**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 5 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(5 bis) Una mayor penetración de vehículos limpios también supone una reducción de la demanda de petróleo y, por tanto, de los costes de importación de combustible, además de aumentar la seguridad del suministro. El sector del transporte representa dos tercios de la demanda final de petróleo y productos derivados, de los cuales se importa un 88 %, en su mayoría de regiones inestables. La eficiencia energética y la utilización de fuentes de energía renovables son esenciales para lograr una movilidad sostenible. Un cambio a vehículos eléctricos alimentados totalmente con electricidad de fuentes renovables supone importantes incrementos de la eficiencia energética. En comparación con los vehículos convencionales, los eléctricos son 2,5 veces más eficientes.*

Or. en

**Enmienda 39**

**Tania González Peñas, Jakop Dalunde**

**Propuesta de Directiva**

**Considerando 5 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(5 bis) En aras de la coherencia con los objetivos de la sostenibilidad, la producción de baterías debe entrañar el menor impacto ambiental dentro y fuera de la Unión, especialmente en lo que respecta al proceso de extracción del material utilizado para la construcción de las baterías. Deberán tenerse en cuenta las emisiones de gases de efecto invernadero durante la totalidad del proceso de producción. La Comisión debe*

*presentar, en consonancia con la revisión de la Directiva 2006/66/CE, unos objetivos ambiciosos para el reciclado de las baterías.*

Or. en

**Enmienda 40**  
**Nicola Caputo**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 5 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(5 ter) Los pronósticos de mercado estiman que en los años 2020 los vehículos limpios, como los coches totalmente eléctricos, reducirán su precio significativamente y serán altamente competitivos e incluso de funcionamiento más barato que los vehículos convencionales, en particular si se tiene en cuenta el coste total de propiedad, debido al reducido coste de las baterías, pero también a otras reducciones de costes, como resultado de los menores costes de combustible y de mantenimiento asociados al funcionamiento de un vehículo eléctrico.*

Or. en

**Enmienda 41**  
**Nicola Caputo**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 5 quater (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(5 quater) La contratación pública de vehículos limpios y energéticamente eficientes puede impulsar el desarrollo de*

*las infraestructuras necesarias para sistemas de recarga inteligentes de vehículos eléctricos. La combinación de los requisitos para la movilidad eléctrica relativos al acondicionamiento anticipado de los espacios de aparcamiento y la instalación de puntos de recarga, como exige la Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios [modificada por COM(2016)0765], y los requisitos para la contratación pública de vehículos de emisiones muy bajas es un modo efectivo de promover los vehículos eléctricos, al tiempo que se permite un desarrollo posterior con un coste reducido a medio y largo plazo y se aumenta la aceptación de los consumidores.*

Or. en

#### *Justificación*

*Esta enmienda subraya la relación entre la Directiva sobre vehículos limpios y la Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios al destacar el vínculo intrínseco entre el despliegue de vehículos de emisiones muy bajas y el de las infraestructuras correspondientes.*

**Enmienda 42**  
**Nicola Caputo**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 5 quinquies (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(5 quinquies) Mientras que la Unión es una de las regiones punteras en investigación e innovación ecológica de alto valor, la región de Asia y el Pacífico alberga los mayores productores de autobuses y baterías. Igualmente, la evolución del mercado mundial de vehículos con baterías eléctricas está liderada por los mercados de China y los Estados Unidos, que juntos representan aproximadamente el 60 % del mercado mundial, en comparación con el 28 % de*

*la Unión. Por eso es necesario un ambicioso marco político de la Unión para estimular la innovación y seguir promoviendo la competitividad y el crecimiento de la industria europea en los mercados cada vez más globales de vehículos limpios y su infraestructura tecnológica asociada.*

Or. en

**Enmienda 43**  
**Nicola Caputo**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 5 sexies (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(5 sexies) El mercado europeo de baterías tendrá un valor anual de 250 000 millones EUR a partir de 2025, cuando la demanda europea de células de baterías se espera que alcance los 200 GWh y podría crear entre cuatro y cinco millones de nuevos puestos de trabajo en Europa. Sin embargo, la falta de una base interna de producción de células pone en peligro la posición de los clientes industriales de la Unión. Las instituciones europeas, los Estados miembros y las administraciones locales necesitan actuar rápido y colectivamente para superar esta desventaja competitiva y crear un cadena de valor competitiva en la producción de células de baterías en Europa, centrada en el suministro sostenible y responsable de materias primas, procesos de producción basados en energías renovables, el reciclado y la reutilización.*

Or. en

#### **Enmienda 44**

**Lucy Anderson, Isabella De Monte, Theresa Griffin, Enrico Gasbarra, Karoline Graswander-Hainz, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Ismail Ertug**

#### **Propuesta de Directiva**

##### **Considerando 6**

###### *Texto de la Comisión*

(6) Las autoridades públicas a través de su política de contratación pública pueden establecer y apoyar los mercados de bienes y servicios innovadores. Las Directivas 2014/24/UE<sup>24</sup> y 2014/25/UE<sup>25</sup> establecen normas mínimas armonizadas en materia de contratación pública para armonizar la manera en que las autoridades públicas y determinados operadores de utilidad pública adquieren bienes, obras y servicios. En particular, fijan umbrales globales del volumen de los contratos sujetos a la legislación de la Unión, umbrales que también se aplican a la Directiva sobre los vehículos limpios.

---

<sup>24</sup> DO L 94 de 28.3.2014, p. 65.

<sup>25</sup> DO L 94 de 28.3.2014, p. 243.

###### *Enmienda*

(6) ***Habida cuenta de que el gasto público en bienes, obras y servicios representa alrededor del 14 % del PIB de la Unión***, las autoridades públicas a través de su política de contratación pública pueden establecer y apoyar los mercados de bienes y servicios innovadores. Las Directivas 2014/24/UE<sup>24</sup> y 2014/25/UE<sup>25</sup> establecen normas mínimas armonizadas en materia de contratación pública para armonizar la manera en que las autoridades públicas y determinados operadores de utilidad pública adquieren bienes, obras y servicios. En particular, fijan umbrales globales del volumen de los contratos sujetos a la legislación de la Unión, umbrales que también se aplican a la Directiva sobre los vehículos limpios.

---

<sup>24</sup> DO L 94 de 28.3.2014, p. 65.

<sup>25</sup> DO L 94 de 28.3.2014, p. 243.

Or. en

#### **Enmienda 45**

**Marian-Jean Marinescu**

#### **Propuesta de Directiva**

##### **Considerando 6**

###### *Texto de la Comisión*

(6) Las autoridades públicas a través de su política de contratación pública pueden establecer y apoyar los mercados de bienes y servicios innovadores. Las Directivas

###### *Enmienda*

(6) Las autoridades públicas a través de su política de contratación pública pueden establecer y apoyar los mercados de bienes y servicios innovadores. Las Directivas

2014/24/UE<sup>24</sup> y 2014/25/UE<sup>25</sup> establecen normas mínimas armonizadas en materia de contratación pública para armonizar la manera en que las autoridades públicas y determinados operadores de utilidad pública adquieren bienes, obras y servicios. En particular, fijan umbrales globales del volumen de los contratos sujetos a la legislación de la Unión, umbrales que también se aplican a la Directiva sobre los vehículos limpios.

---

<sup>24</sup> DO L 94 de 28.3.2014, p. 65.

<sup>25</sup> DO L 94 de 28.3.2014, p. 243.

2014/24/UE<sup>24</sup> y 2014/25/UE<sup>25</sup> establecen normas mínimas armonizadas en materia de contratación pública para armonizar la manera en que las autoridades públicas y determinados operadores de utilidad pública adquieren bienes, obras y servicios, ***teniendo en cuenta las características ambientales de los bienes adquiridos (incluidos los vehículos)***. En particular, fijan umbrales globales del volumen de los contratos sujetos a la legislación de la Unión, umbrales que también se aplican a la Directiva sobre los vehículos limpios.

---

<sup>24</sup> DO L 94 de 28.3.2014, p. 65.

<sup>25</sup> DO L 94 de 28.3.2014, p. 243.

Or. en

## **Enmienda 46** **Tania González Peñas**

### **Propuesta de Directiva** **Considerando 6**

#### *Texto de la Comisión*

(6) Las autoridades públicas a través de su política de contratación pública pueden establecer y apoyar los mercados de bienes y servicios innovadores. Las Directivas 2014/24/UE<sup>24</sup> y 2014/25/UE<sup>25</sup> establecen normas mínimas armonizadas en materia de contratación pública para armonizar la manera en que las autoridades públicas y determinados operadores de utilidad pública adquieren bienes, obras y servicios. En particular, fijan umbrales globales del volumen de los contratos sujetos a la legislación de la Unión, umbrales que también se aplican a la Directiva sobre los vehículos limpios.

#### *Enmienda*

(6) Las autoridades públicas a través de su política de contratación pública ***de vehículos nuevos y de retroadaptación de los ya existentes*** pueden establecer y apoyar los mercados de bienes y servicios innovadores. Las Directivas 2014/24/UE<sup>24</sup> y 2014/25/UE<sup>25</sup> establecen normas mínimas armonizadas en materia de contratación pública para armonizar la manera en que las autoridades públicas y determinados operadores de utilidad pública adquieren bienes, obras y servicios. En particular, fijan umbrales globales del volumen de los contratos sujetos a la legislación de la Unión, umbrales que también se aplican a la Directiva sobre los vehículos limpios.

---

<sup>24</sup> DO L 94 de 28.3.2014, p. 65.

<sup>25</sup> DO L 94 de 28.3.2014, p. 243.

---

<sup>24</sup> DO L 94 de 28.3.2014, p. 65.

<sup>25</sup> DO L 94 de 28.3.2014, p. 243.

Or. en

**Enmienda 47**  
**Jakop Dalunde**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 6 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(6 bis) Debe alentarse a los Estados miembros a que estudien la posibilidad de apoyar la utilización de vehículos de emisiones muy bajas en los servicios públicos y reducir sus costes de explotación, por ejemplo mediante la concesión de exenciones o reducciones de los impuestos sobre la energía para los vehículos de emisiones muy bajas.*

Or. en

**Enmienda 48**  
**Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 7 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(7 bis) En aras de la legibilidad del marco reglamentario global, y a fin de permitir suficiente previsibilidad para facilitar la adaptación de la industria a la demanda, es preciso, en la medida de lo posible, garantizar la coherencia entre el presente texto y los actos jurídicos en que se enmarcan las emisiones de los automóviles, ya se trate de emisiones de*

*contaminantes, emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos ligeros o emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados.*

Or. fr

**Enmienda 49**

**Lucy Anderson, Isabella De Monte, Peter Kouroumbashev, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Miltiadis Kyrkos, Enrico Gasbarra, Theresa Griffin**

**Propuesta de Directiva**

**Considerando 7 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(7 bis) La contratación pública de vehículos limpios puede impulsar el desarrollo de las infraestructuras necesarias para los sistemas de recarga inteligentes de vehículos eléctricos. Para facilitar aún más la demanda del mercado de los vehículos limpios, la presente Directiva debe modificarse en conjunción con la Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios, que exige el acondicionamiento anticipado de los espacios de aparcamiento y la instalación de puntos de recarga.*

Or. en

**Enmienda 50**

**Lucy Anderson, Isabella De Monte, Theresa Griffin, Enrico Gasbarra, Karoline Graswander-Hainz, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Ismail Ertug, Miltiadis Kyrkos**

**Propuesta de Directiva**

**Considerando 7 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(7 ter) La existencia de infraestructuras de recarga y repostaje es un requisito previo para cualquier operación de*

*transporte con vehículos que utilicen combustibles alternativos, incluido el transporte público. Por lo tanto, deben reforzarse en la Directiva 2014/94/UE los aspectos relativos al fomento de una infraestructura para los combustibles alternativos en el transporte público. A falta de una revisión, la Comisión establecerá un plan de acción para las infraestructuras del transporte público.*

Or. en

**Enmienda 51**  
**Maria Grapini**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 8**

*Texto de la Comisión*

(8) La evaluación de impacto realizada subraya las ventajas de cambiar el enfoque de gobernanza global de la contratación pública de vehículos limpios a nivel de la Unión. El fijar unos objetivos mínimos de contratación pública puede contribuir más efectivamente a lograr el objetivo de afectar a la aceptación de vehículos limpios por el mercado que el confiar en la internalización de los costes externos en las decisiones generales de contratación pública, al tiempo que se destaca la pertinencia de tener en cuenta los aspectos medioambientales en todas las decisiones de contratación pública. A medio y largo plazo, los beneficios para los ciudadanos y las empresas de Europa justifican plenamente este enfoque en la medida en que no impone a los poderes y entidades adjudicadores y operadores el uso de una tecnología específica.

*Enmienda*

(8) La evaluación de impacto realizada subraya las ventajas de cambiar el enfoque de gobernanza global de la contratación pública de vehículos limpios y ***energéticamente eficientes*** a nivel de la Unión. El fijar unos objetivos mínimos de contratación pública puede contribuir más efectivamente a lograr el objetivo de afectar a la aceptación de vehículos limpios por el mercado que el confiar en la internalización de los costes externos en las decisiones generales de contratación pública, al tiempo que se destaca la pertinencia de tener en cuenta los aspectos medioambientales en todas las decisiones de contratación pública. A medio y largo plazo, los beneficios para los ciudadanos y las empresas de Europa justifican plenamente este enfoque en la medida en que no impone a los poderes y entidades adjudicadores y operadores el uso de una tecnología específica.

Or. ro

**Enmienda 52**  
**Tania González Peñas, Jakop Dalunde**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 8 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(8 bis) Si bien se reconoce que existe una necesidad definida de mejorar la aceptación en el mercado de los vehículos de emisiones muy bajas a fin de lograr un efecto amplio y sostenible y de reducir el conjunto de emisiones del transporte a lo largo de la vida útil del vehículo, es evidente que el enfoque basado en un límite de emisiones (combinación de CO<sub>2</sub> y emisiones de contaminantes atmosféricos del tubo de escape) debe reforzarse con los sistemas denominados «de pozo a rueda» y «en el ciclo de vida» a fin de evaluar el comportamiento ambiental de los vehículos de forma más realista. Por lo tanto, la Comisión debe adoptar las medidas necesarias para desarrollar y utilizar esta metodología en sus futuras propuestas, lo que podría facilitar un enfoque más preciso y neutro desde un punto de vista tecnológico, contribuyendo aún más a la aceptación de los vehículos sostenibles y facilitando, al mismo tiempo, la consecución de los objetivos por parte de los Estados miembros.*

Or. en

**Enmienda 53**  
**Pavel Telička, Jozó Radoš**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 9**

*Texto de la Comisión*

(9) Mediante la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva con la inclusión de prácticas como el arrendamiento financiero, el alquiler y el alquiler con opción de compra de vehículos, y de los contratos de servicio público para los servicios de transporte por la vía pública, servicios de transporte por carretera para fines especiales, transporte no regular de pasajeros y alquiler de autobuses y autocares con conductor, así como determinados servicios postales y de mensajería y servicios de rechazo de residuos se garantiza la cobertura de todas las prácticas de contratación pública.

*Enmienda*

(9) Mediante la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva con la inclusión de prácticas como el arrendamiento financiero, el alquiler y el alquiler con opción de compra de vehículos, y de los contratos de servicio público para los servicios de transporte por la vía pública, servicios de transporte por carretera para fines especiales, transporte no regular de pasajeros y alquiler de autobuses y autocares con conductor, así como determinados servicios postales y de mensajería y servicios de rechazo de residuos se garantiza la cobertura de todas las prácticas de contratación pública, ***teniendo en mente la posibilidad de ampliar su ámbito de aplicación al sector ferroviario en el futuro. No obstante, los contratos existentes no deben verse afectados retroactivamente por esta Directiva.***

Or. en

**Enmienda 54**  
**Maria Grapini**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 9**

*Texto de la Comisión*

(9) Mediante la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva con la inclusión de prácticas como el arrendamiento financiero, el alquiler y el alquiler con opción de compra de vehículos, y de los contratos de servicio público para los servicios de transporte por la vía pública, servicios de transporte por carretera para fines especiales, transporte no regular de pasajeros y alquiler de autobuses y autocares con conductor, así como determinados servicios postales y de

*Enmienda*

(9) Mediante la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva con la inclusión de prácticas como el arrendamiento financiero, el alquiler y el alquiler con opción de compra de vehículos, y de los contratos de servicio público para los servicios de transporte por la vía pública, servicios de transporte por carretera para fines especiales, transporte no regular de pasajeros y alquiler de autobuses y autocares con conductor, así como determinados servicios postales y de

mensajería y servicios de rechazo de residuos se garantiza la cobertura de todas las prácticas de contratación pública.

mensajería y servicios de rechazo de residuos se garantiza la cobertura de todas las prácticas de contratación pública y ***un efecto positivo en el transporte por carretera desde el punto de vista de la eficiencia energética y de la contaminación.***

Or. ro

## **Enmienda 55**

**Peter Kouroumbashev, István Ujhelyi, Isabella De Monte, Lucy Anderson**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Considerando 9**

##### *Texto de la Comisión*

(9) Mediante la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva con la inclusión de prácticas como el arrendamiento financiero, el alquiler y el alquiler con opción de compra de vehículos, y de los contratos de servicio público para los servicios de transporte por la vía pública, servicios de transporte por carretera para fines especiales, transporte no regular de pasajeros y alquiler de autobuses y autocares con conductor, así como determinados servicios postales y de mensajería y servicios de rechazo de residuos se garantiza la cobertura de todas las prácticas de contratación pública.

##### *Enmienda*

(9) Mediante la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva con la inclusión de prácticas como el arrendamiento financiero, el alquiler y el alquiler con opción de compra de vehículos, y de los contratos de servicio público para los servicios de transporte por la vía pública, servicios de transporte por carretera para fines especiales, transporte no regular de pasajeros y alquiler de autobuses y autocares con conductor, así como determinados servicios postales y de mensajería y servicios de rechazo de residuos se garantiza la cobertura de todas las prácticas de contratación pública. ***La Directiva debe prever la posibilidad de ampliar el ámbito de aplicación al sector ferroviario en una fase posterior.***

Or. en

##### *Justificación*

*Todos los modos de transporte deben descarbonizarse para contribuir a los objetivos de la política de la Unión para combatir el cambio climático.*

**Enmienda 56**  
**Tania González Peñas**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 9**

*Texto de la Comisión*

(9) Mediante la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva con la inclusión de prácticas como el arrendamiento financiero, el alquiler y el alquiler con opción de compra de vehículos, y de los contratos de servicio público para los servicios de transporte por la vía pública, servicios de transporte por carretera para fines especiales, transporte no regular de pasajeros y alquiler de autobuses y autocares con conductor, así como determinados servicios postales y de mensajería y servicios de rechazo de residuos se garantiza la cobertura de todas las prácticas de contratación pública.

*Enmienda*

(9) Mediante la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva con la inclusión de prácticas como el arrendamiento financiero, el alquiler, el alquiler con opción de compra **y la retroadaptación** de vehículos, y de los contratos de servicio público para los servicios de transporte por la vía pública, servicios de transporte por carretera para fines especiales, transporte no regular de pasajeros y alquiler de autobuses y autocares con conductor, así como determinados servicios postales y de mensajería, servicios de rechazo de residuos **y maquinaria de construcción y excavación** se garantiza la cobertura de todas las prácticas de contratación pública.

Or. en

**Enmienda 57**  
**Karoline Graswander-Hainz, Ismail Ertug**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 9 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(9 bis) Como resultado de la aplicación de la Directiva y de la contratación de vehículos limpios, el sector público reforzará el mercado a corto plazo, creando un marco para todo el sector. Es necesario integrar todo el sector del transporte en el ámbito de aplicación de la presente Directiva, a más tardar cinco años después de su entrada en vigor.***

**Enmienda 58****Pavel Telička, Jozo Radoš, Gesine Meissner****Propuesta de Directiva****Considerando 10***Texto de la Comisión*

(10) Hay un amplio apoyo de las partes interesadas clave para una definición de vehículos limpios que tenga en cuenta los requisitos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos procedentes de los vehículos ligeros y pesados. Para garantizar que existen incentivos adecuados para apoyar la aceptación por el mercado de los vehículos de bajas emisiones y de emisión cero en la Unión, las disposiciones para su contratación pública con arreglo a la presente modificación deben estar en consonancia con las disposiciones de la legislación de la Unión sobre el comportamiento de turismos y camionetas en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para el período posterior a 2020<sup>26</sup>. Las medidas tomadas con arreglo a la Directiva modificada contribuirán al cumplimiento de los requisitos de estas normas. Un enfoque más ambicioso de la contratación pública puede constituir un importante estímulo adicional para el mercado.

*Enmienda*

(10) Hay un amplio apoyo de las partes interesadas clave para una definición de vehículos limpios que tenga en cuenta los requisitos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos procedentes de los vehículos ligeros y pesados. Para garantizar que existen incentivos adecuados para apoyar la aceptación por el mercado de los vehículos de bajas emisiones y de emisión cero en la Unión, las disposiciones para su contratación pública con arreglo a la presente modificación deben estar en consonancia con las disposiciones de la legislación de la Unión sobre el comportamiento de turismos y camionetas en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para el período posterior a 2020<sup>26</sup>. Las medidas tomadas con arreglo a la Directiva modificada contribuirán al cumplimiento de los requisitos de estas normas. Un enfoque más ambicioso de la contratación pública puede constituir un importante estímulo adicional para el mercado. ***El recuento de las emisiones de CO<sub>2</sub> debería basarse en un enfoque de pozo a rueda para tener en cuenta toda la cadena de abastecimiento de combustible, desde la fase de extracción hasta el tubo de escape. Esto proporcionará información más precisa sobre las emisiones totales de un vehículo en particular. Por lo tanto, la Comisión debería establecer la metodología para registrar las emisiones de pozo a rueda, a más tardar el 1 de enero de 2022, y***

*adaptar los cuadros 2 y 3 en consecuencia.*

---

<sup>26</sup> COM(2017) 676 final.

---

<sup>26</sup> COM(2017) 676 final.

Or. en

## **Enmienda 59** **Georg Mayer**

### **Propuesta de Directiva** **Considerando 10**

#### *Texto de la Comisión*

(10) Hay un amplio apoyo de las partes interesadas clave para una definición de vehículos limpios que tenga en cuenta los requisitos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos procedentes de los vehículos ligeros y pesados. Para garantizar que existen incentivos adecuados para apoyar la aceptación por el mercado de los vehículos de bajas emisiones y de emisión cero en la Unión, las disposiciones para su contratación pública con arreglo a la presente modificación deben estar en consonancia con las disposiciones de la legislación de la Unión sobre el comportamiento de turismos y camionetas en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para el período posterior a 2020<sup>26</sup>. Las medidas tomadas con arreglo a la Directiva modificada contribuirán al cumplimiento de los requisitos de estas normas. Un enfoque más ambicioso de la contratación pública puede constituir un importante estímulo adicional para el mercado.

#### *Enmienda*

(10) Hay un amplio apoyo de las partes interesadas clave para una definición de vehículos limpios que tenga en cuenta los requisitos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos procedentes de los vehículos ligeros y pesados. Para garantizar que existen incentivos adecuados para apoyar la aceptación por el mercado de los vehículos de bajas emisiones y de emisión cero en la Unión, las disposiciones para su contratación pública con arreglo a la presente modificación deben estar en consonancia con las disposiciones de la legislación de la Unión sobre el comportamiento de turismos y camionetas en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para el período posterior a 2020<sup>26</sup>. ***Este enfoque debe aplicarse también a los vehículos pesados.*** Las medidas tomadas con arreglo a la Directiva modificada contribuirán al cumplimiento de los requisitos de estas normas. Un enfoque más ambicioso de la contratación pública puede constituir un importante estímulo adicional para el mercado. ***En particular, la oferta de vehículos pesados requiere una mayor regulación, debido también al escaso grado de madurez de mercado de los vehículos pesados***

*Justificación*

*Una transición rápida hacia una movilidad de bajas emisiones y de emisión cero se logra mediante objetivos de emisiones coherentes. En el marco de un enfoque global de la Unión para la descarbonización, deben definirse nuevos límites de emisiones para los fabricantes y también para los vehículos pesados e indicarse en la presente Directiva a fin de promover el afán innovador de los productores y estimular el mercado de vehículos de bajas emisiones.*

**Enmienda 60**

**Karoline Graswander-Hainz, Ismail Ertug**

**Propuesta de Directiva**

**Considerando 10**

*Texto de la Comisión*

(10) ***Hay un amplio apoyo de las partes interesadas clave para una definición de vehículos limpios que tenga en cuenta los requisitos de*** reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero ***y de contaminantes atmosféricos*** procedentes de los vehículos ligeros y pesados. Para garantizar que existen incentivos adecuados para apoyar la aceptación por el mercado de los vehículos de bajas emisiones y de emisión cero en la Unión, las disposiciones para su contratación pública con arreglo a la presente modificación deben estar en consonancia con las disposiciones de la legislación de la Unión sobre el comportamiento de turismos y camionetas en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para el período posterior a 2020<sup>26</sup>. Las medidas tomadas con arreglo a la Directiva modificada contribuirán al cumplimiento de los requisitos de estas normas. Un enfoque más ambicioso de la contratación pública puede constituir un

*Enmienda*

(10) ***La Directiva modificada debe contribuir a una*** reducción de las emisiones ***de contaminantes atmosféricos*** y de gases de efecto invernadero procedentes de los vehículos ligeros y pesados. Para garantizar que existen incentivos adecuados para apoyar la aceptación por el mercado de los vehículos de bajas emisiones y de emisión cero en la Unión, las disposiciones para su contratación pública con arreglo a la presente modificación deben estar en consonancia con las disposiciones de la legislación de la Unión sobre el comportamiento de turismos y camionetas en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para el período posterior a 2020<sup>26</sup>; ***este enfoque también se debe aplicar a los vehículos pesados***. Las medidas tomadas con arreglo a la Directiva modificada contribuirán al cumplimiento de los requisitos de estas normas. Un enfoque más ambicioso de la contratación pública puede constituir un

importante estímulo adicional para el mercado.

---

<sup>26</sup> COM(2017) 676 final.

importante estímulo adicional para el mercado. *En particular, debe impulsarse aún más la oferta de vehículos pesados, puesto que el mercado de vehículos pesados «limpios» tiene un nivel de madurez menos avanzado.*

---

<sup>26</sup> COM(2017) 676 final.

Or. en

## **Enmienda 61** **Jakop Dalunde**

### **Propuesta de Directiva** **Considerando 10**

#### *Texto de la Comisión*

(10) *Hay un amplio apoyo de las partes interesadas clave para una definición de vehículos limpios que tenga en cuenta los requisitos de* reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos procedentes de los vehículos ligeros y pesados. Para garantizar que existen incentivos adecuados para apoyar la aceptación por el mercado de los vehículos de bajas emisiones y de emisión cero en la Unión, las disposiciones para su contratación pública con arreglo a la presente modificación deben estar en consonancia con las disposiciones de la legislación de la Unión sobre el comportamiento de turismos y camionetas en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para el período posterior a 2020<sup>26</sup>. *Las medidas tomadas con arreglo a la Directiva modificada contribuirán al cumplimiento de los requisitos de estas normas.* Un enfoque más ambicioso de la contratación pública puede constituir un importante estímulo adicional para el mercado.

#### *Enmienda*

(10) *La Directiva modificada debe contribuir a una* reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos procedentes de los vehículos ligeros y pesados. Para garantizar que existen incentivos adecuados para apoyar la aceptación por el mercado de los vehículos de bajas emisiones y de emisión cero en la Unión, las disposiciones para su contratación pública con arreglo a la presente modificación deben estar en consonancia con las disposiciones de la legislación de la Unión sobre el comportamiento de turismos y camionetas en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para el período posterior a 2020<sup>26</sup>. La Directiva modificada *contribuirá también a continuar con el despliegue de una infraestructura para los combustibles alternativos, así como a que los vehículos cumplan los requisitos de las normas más recientes sobre emisiones de contaminantes atmosféricos y de gases de efecto invernadero.* Un enfoque más ambicioso de la contratación pública puede constituir un importante estímulo adicional

para el mercado.

---

<sup>26</sup> COM(2017) 676 final.

---

<sup>26</sup> COM(2017) 676 final.

Or. en

## **Enmienda 62** **Isabella De Monte**

### **Propuesta de Directiva** **Considerando 10**

#### *Texto de la Comisión*

(10) Hay un amplio apoyo de las partes interesadas clave para una definición de vehículos limpios que tenga en cuenta los requisitos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos procedentes de los vehículos ligeros y pesados. Para garantizar que existen incentivos adecuados para apoyar la aceptación por el mercado de los vehículos de bajas emisiones y de emisión cero en la Unión, las disposiciones para su contratación pública con arreglo a la presente modificación deben estar en consonancia con las disposiciones de la legislación de la Unión sobre el comportamiento de turismos y camionetas en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para el período posterior a 2020<sup>26</sup>. Las medidas tomadas con arreglo a la Directiva modificada contribuirán al cumplimiento de los requisitos de estas normas. Un enfoque más ambicioso de la contratación pública puede constituir un importante estímulo adicional para el mercado.

---

<sup>26</sup> COM (2017) 676 final.

#### *Enmienda*

(10) Hay un amplio apoyo de las partes interesadas clave para una definición de vehículos limpios que tenga en cuenta los requisitos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos **y acústicos** procedentes de los vehículos ligeros y pesados. Para garantizar que existen incentivos adecuados para apoyar la aceptación por el mercado de los vehículos de bajas emisiones y de emisión cero en la Unión, las disposiciones para su contratación pública con arreglo a la presente modificación deben estar en consonancia con las disposiciones de la legislación de la Unión sobre el comportamiento de turismos y camionetas en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para el período posterior a 2020<sup>26</sup>. Las medidas tomadas con arreglo a la Directiva modificada contribuirán al cumplimiento de los requisitos de estas normas. Un enfoque más ambicioso de la contratación pública puede constituir un importante estímulo adicional para el mercado.

---

<sup>26</sup> COM (2017) 676 final.

Or. it

**Enmienda 63**  
**Merja Kyllönen**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 10 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(10 bis)** *Los vehículos con emisión cero en el tubo de escape pueden dejar también una huella ambiental debido al proceso de fabricación de los componentes y el nivel de reciclabilidad. Por lo tanto, debe alentarse a las autoridades públicas a tener en cuenta otros aspectos, además del precio, a la hora de adquirir vehículos, como por ejemplo la reciclabilidad de las baterías. Se debe promover la investigación y el desarrollo de esas tecnologías también en otras políticas de la Unión.*

Or. en

**Enmienda 64**  
**Jakop Dalunde**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 10 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(10 bis)** *Para lograr una mejora de la calidad del aire en los municipios, es fundamental renovar el parque de vehículos de transporte para adaptarlo a la norma de vehículos de bajas emisiones. Además, los principios de la economía circular exigen una prolongación de la vida útil del producto. Así pues, la retroadaptación de los vehículos a la norma de vehículo de emisiones bajas también se puede tener en cuenta a los efectos de la consecución de los objetivos*

*mínimos de contratación pública  
establecidos en la presente Directiva.*

Or. en

**Enmienda 65**

**Lucy Anderson, Isabella De Monte, Theresa Griffin, Enrico Gasbarra, Karoline Graswander-Hainz, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Ismail Ertug, Miltiadis Kyrkos, Gabriele Preuß**

**Propuesta de Directiva**

**Considerando 10 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(10 bis) Para lograr una mejora de la calidad del aire en los municipios, es fundamental renovar la flota de vehículos de transporte para adaptarla a la norma de vehículo limpio. Además, los principios de la economía circular exigen una prolongación de la vida útil del producto. Así pues, la retroadaptación de los vehículos a la norma de vehículo limpio también se puede tener en cuenta a los efectos de la consecución de los objetivos mínimos de contratación pública establecidos en la presente Directiva.*

Or. en

**Enmienda 66**

**Jakop Dalunde**

**Propuesta de Directiva**

**Considerando 10 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(10 ter) Un mayor uso del transporte público y compartido contribuye a reducir las emisiones del transporte, por lo que todas las inversiones en un transporte público más*

*limpio son bienvenidas; en particular, la presente Directiva debe evitar desalentar el desarrollo del transporte de emisiones muy bajas no efectuado por carretera. Por lo tanto, debe ser posible que los vehículos ferroviarios urbanos adquiridos públicamente que aumentan la flota total de ferrocarriles urbanos se tengan en cuenta para alcanzar los objetivos mínimos de contratación pública establecidos en la presente Directiva.*

Or. en

**Enmienda 67**  
**Georg Mayer**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 11**

*Texto de la Comisión*

(11) Los vehículos ligeros y pesados se utilizan para fines diferentes y tienen diferentes niveles de madurez de mercado, y sería beneficioso que las disposiciones sobre contratación pública tuvieran en cuenta tales diferencias. La evaluación de impacto ponía de manifiesto el valor añadido de la adopción de un enfoque basado en combustibles *alternativos* hasta que se hayan adoptado a nivel de la Unión requisitos neutros desde el punto de vista tecnológico para las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados, lo que la Comisión tiene intención de proponer en el futuro. En la evaluación de impacto se reconoce, además, que los mercados de los autobuses urbanos de bajas emisiones y de emisión cero se caracterizan por una mayor madurez, mientras que los mercados de los camiones de bajas emisiones y de emisión cero se encuentran en una fase anterior de desarrollo del mercado.

*Enmienda*

(11) Los vehículos ligeros y pesados se utilizan para fines diferentes y tienen diferentes niveles de madurez de mercado, y sería beneficioso que las disposiciones sobre contratación pública tuvieran en cuenta tales diferencias. La evaluación de impacto ponía de manifiesto el valor añadido de la adopción de un enfoque basado en combustibles *admitidos* hasta que se hayan adoptado a nivel de la Unión requisitos neutros desde el punto de vista tecnológico para las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados, lo que la Comisión tiene intención de proponer en el futuro. En la evaluación de impacto se reconoce, además, que los mercados de los autobuses urbanos de bajas emisiones y de emisión cero se caracterizan por una mayor madurez, mientras que los mercados de los camiones de bajas emisiones y de emisión cero se encuentran en una fase anterior de desarrollo del mercado. *El concepto de combustible admitido es importante en la medida en que las emisiones de*

*combustibles fósiles (emisiones de CO<sup>2</sup> y contaminantes atmosféricos) se sitúen por debajo de las emisiones de gas natural. Los combustibles de los vehículos con norma de contaminación EURO VI continúan siendo los más utilizados en las redes de transporte público y ya suponen una posibilidad de transporte de emisiones relativamente bajas. Por consiguiente, es importante una flota diversificada que prácticamente no genere emisiones, esto es, una flota formada, por ejemplo, por vehículos EURO VI impulsados por electricidad y combustibles alternativos.*

Or. de

#### *Justificación*

*Dado que el tiempo es limitado hasta que entren en vigor a escala europea las normas de emisiones de CO<sub>2</sub> correspondientes para vehículos pesados, debe recurrirse al concepto de «combustibles admitidos» a fin de alcanzar los objetivos mínimos para los vehículos pesados. Las emisiones de la norma de contaminación EURO VI son insignificantes, también en comparación con las de gas natural. En cambio, el gas natural está incluido en la definición de «combustibles alternativos». Dicha definición debe adaptarse e incorporar asimismo los vehículos de la norma de contaminación EURO VI respetuosos con el medio ambiente.*

#### **Enmienda 68** **Markus Ferber**

#### **Propuesta de Directiva** **Considerando 11**

##### *Texto de la Comisión*

(11) Los vehículos ligeros y pesados se utilizan para fines diferentes y tienen diferentes niveles de madurez de mercado, y sería beneficioso que las disposiciones sobre contratación pública tuvieran en cuenta tales diferencias. ***La evaluación de impacto ponía de manifiesto el valor añadido de la adopción de un enfoque basado en combustibles alternativos hasta que se hayan adoptado a nivel de la***

##### *Enmienda*

(11) Los vehículos ligeros y pesados se utilizan para fines diferentes y tienen diferentes niveles de madurez de mercado, y sería beneficioso que las disposiciones sobre contratación pública tuvieran en cuenta tales diferencias. ***Debe tenerse en cuenta que recientemente se han realizado mayores avances en*** los mercados de los autobuses urbanos de bajas emisiones y de emisión cero que ***en*** los mercados de los

***Unión requisitos neutros desde el punto de vista tecnológico para las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados, lo que la Comisión tiene intención de proponer en el futuro. En la evaluación de impacto se reconoce, además, que los mercados de los autobuses urbanos de bajas emisiones y de emisión cero se caracterizan por una mayor madurez, mientras que los mercados de los camiones de bajas emisiones y de emisión cero se encuentran en una fase anterior de desarrollo del mercado.***

camiones de bajas emisiones y de emisión cero.

Or. de

**Enmienda 69**  
**Tania González Peñas**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 11**

*Texto de la Comisión*

(11) Los vehículos ligeros y pesados se utilizan para fines diferentes y tienen diferentes niveles de madurez de mercado, y sería beneficioso que las disposiciones sobre contratación pública tuvieran en cuenta tales diferencias. La evaluación de impacto ponía de manifiesto el valor añadido de la adopción de un enfoque basado en combustibles alternativos hasta que se hayan adoptado a nivel de la Unión requisitos neutros desde el punto de vista tecnológico para las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados, lo que la Comisión tiene intención de proponer en el futuro. En la evaluación de impacto se reconoce, además, que los mercados de los autobuses urbanos de bajas emisiones y de emisión cero se caracterizan por una mayor madurez, mientras que los mercados de los camiones de bajas emisiones y de emisión cero se encuentran en una fase anterior de desarrollo del mercado.

*Enmienda*

(11) Los vehículos ligeros y pesados se utilizan para fines diferentes y tienen diferentes niveles de madurez de mercado, y sería beneficioso que las disposiciones sobre contratación pública tuvieran en cuenta tales diferencias. La evaluación de impacto ponía de manifiesto el valor añadido de la adopción de un enfoque basado en combustibles alternativos hasta que se hayan adoptado a nivel de la Unión requisitos neutros desde el punto de vista tecnológico para las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados, lo que la Comisión tiene intención de proponer en el futuro, ***teniendo en cuenta que no todos los combustibles alternativos constituyen una solución sostenible a medio y largo plazo. Por lo tanto, la atención debe centrarse en los vehículos eléctricos que utilizan energía 100 % renovable.*** En la evaluación de impacto se reconoce, además, que los mercados de los autobuses urbanos de

bajas emisiones y de emisión cero se caracterizan por una mayor madurez, mientras que los mercados de los camiones de bajas emisiones y de emisión cero se encuentran en una fase anterior de desarrollo del mercado y, **en consecuencia, en este último caso, es necesario redoblar los esfuerzos.**

Or. en

**Enmienda 70**  
**Marie-Christine Arnautu**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 11**

*Texto de la Comisión*

(11) Los vehículos ligeros y pesados *se utilizan* para fines *diferentes* y tienen diferentes niveles de madurez de mercado, y sería beneficioso que las disposiciones sobre contratación pública tuvieran en cuenta tales diferencias. La evaluación de impacto ponía de manifiesto el valor añadido de la adopción de un enfoque basado en combustibles alternativos hasta que se hayan adoptado a nivel de la Unión requisitos neutros desde el punto de vista tecnológico para las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados, lo que la Comisión tiene intención de proponer en el futuro. En la evaluación de impacto se reconoce, además, que los mercados de los autobuses urbanos de bajas emisiones y de emisión cero se caracterizan por una mayor madurez, mientras que los mercados de los camiones de bajas emisiones y de emisión cero se encuentran en una fase anterior de desarrollo del mercado.

*Enmienda*

(11) Los vehículos ligeros ***utilizados en el contexto del transporte de mercancías, al igual que los vehículos*** pesados ***utilizados*** para ***los mismos*** fines, tienen diferentes niveles de madurez de mercado, y sería beneficioso que las disposiciones sobre contratación pública tuvieran en cuenta tales diferencias. La evaluación de impacto ponía de manifiesto el valor añadido de la adopción de un enfoque basado en combustibles alternativos hasta que se hayan adoptado a nivel de la Unión requisitos neutros desde el punto de vista tecnológico para las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados, lo que la Comisión tiene intención de proponer en el futuro. En la evaluación de impacto se reconoce, además, que los mercados de los autobuses urbanos de bajas emisiones y de emisión cero se caracterizan por una mayor madurez, mientras que los mercados de los camiones de bajas emisiones y de emisión cero se encuentran en una fase anterior de desarrollo del mercado.

Or. fr

## Justificación

*Cette différence de niveau d'avancement entre le marché des autobus urbains et celui des camions s'explique par le fait que la gamme de motorisation pour camions est plus restreinte et plus spécifique que celle des autobus urbains : en-effet, les camions, du fait de la traction de remorques, sont soumis à une charge utile plus conséquente que celle des autobus (44T pour un camion, 11T pour un autobus) et nécessitent des moteurs plus puissants et plus élaborés. Par ailleurs, le périmètre de travail dans lequel évolue un autobus urbain est beaucoup plus propice à l'utilisation de moteurs à faibles émissions (au gaz naturel, GNV / GNL) : l'itinéraire régulier de l'autobus affecté à une ligne en milieu urbain ou péri-urbain prédispose le transporteur ou l'opérateur à aménager les ravitaillements à des points précis et permet de prédéterminer l'autonomie du véhicule en fonction de son parcours. En revanche, ce n'est pas le cas pour un camion qui parcourt de longues distances pour le transport de marchandises en gros tonnage et qui, lui, est soumis à des itinéraires très variés et beaucoup plus irréguliers du fait du cabotage qu'il peut être amené à effectuer et qui fait naître de nouveaux itinéraires à chaque point de chargement ou de déchargement. Par conséquent, les transporteurs routiers ne préfèrent envisager le recours aux camions propulsés par des motorisations à faibles émissions que sur des trajets courts et donc souvent dédiés à la "logistique du dernier kilomètre".*

### Enmienda 71

**Peter Kouroumbashev, István Ujhelyi, Maria Grapini, Isabella De Monte, Miltiadis Kyrkos**

### Propuesta de Directiva

#### Considerando 11 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(11 bis) Deben tenerse en cuenta todas las opciones de transporte limpias y energéticamente eficientes. Conviene que los fabricantes dispongan de flexibilidad para seguir desarrollando y utilizando tecnologías neutras para cumplir los objetivos de reducción de CO<sub>2</sub>. La competencia entre distintas soluciones y fabricantes fomentará la innovación y beneficiará a todo el mundo. De este modo, se permitiría una transición fluida y rentable hacia la descarbonización del transporte.**

Or. en

## Justificación

*Deben tenerse en cuenta todas las opciones de transporte limpias y energéticamente eficientes ya que con esto se garantizará la competencia entre fabricantes y se fomentará la innovación. Solo entonces será posible una transición rentable que beneficie a todo el mundo.*

### Enmienda 72

#### Andor Deli

### Propuesta de Directiva

#### Considerando 12

##### *Texto de la Comisión*

(12) La fijación de objetivos mínimos relativos a la contratación pública de vehículos limpios para 2025 y 2030 ***a nivel de los Estados miembros*** debe contribuir a la seguridad estratégica de los mercados donde se justifica invertir en movilidad de bajas emisiones o de emisión cero. Los objetivos mínimos favorecen la creación de mercados en toda la Unión. Permiten que haya tiempo para el ajuste de los procedimientos de contratación pública y emiten una clara señal para el mercado. La evaluación de impacto señala que los Estados miembros cada vez establecen más objetivos, en función de su capacidad económica y de la gravedad del problema. ***Deben fijarse objetivos diferentes para los distintos*** Estados miembros en función de su capacidad económica (producto interior bruto per cápita) y de la exposición a la contaminación (densidad de la población urbana). Los objetivos mínimos de contratación pública deben complementarse con la obligación de los poderes y entidades adjudicadores y de los operadores de considerar los aspectos energéticos y medioambientales en todos sus procedimientos de adjudicación de contratos. La evaluación del impacto territorial de la presente Directiva modificada muestra que el impacto se distribuirá de manera uniforme entre las

##### *Enmienda*

(12) La fijación de objetivos mínimos relativos a la contratación pública de vehículos limpios para 2025 y 2030 debe contribuir a la seguridad estratégica de los mercados donde se justifica invertir en movilidad de bajas emisiones o de emisión cero. Los objetivos mínimos favorecen la creación de mercados en toda la Unión. Permiten que haya tiempo para el ajuste de los procedimientos de contratación pública y emiten una clara señal para el mercado. La evaluación de impacto señala que los Estados miembros cada vez establecen más objetivos, en función de su capacidad económica y de la gravedad del problema. ***No obstante***, los Estados miembros ***son libres de fijar objetivos más ambiciosos*** en función de su capacidad económica (producto interior bruto per cápita) y de la exposición a la contaminación (densidad de la población urbana). Los objetivos mínimos de contratación pública deben complementarse con la obligación de los poderes y entidades adjudicadores y de los operadores de considerar los aspectos energéticos y medioambientales en todos sus procedimientos de adjudicación de contratos. La evaluación del impacto territorial de la presente Directiva modificada muestra que el impacto se distribuirá de manera uniforme entre las regiones de la Unión. ***En vista de la***

regiones de la Unión.

*evolución en curso en el ámbito de la tecnología para el transporte, podría ser necesaria una revisión intermedia de este objetivo mínimo a fin de permitir una adaptación de los valores en una fase posterior. En la revisión de los objetivos de emisiones específicas y de las modalidades establecidas en el Reglamento (UE) n.º 253/2014, se tendrán en cuenta los objetivos climáticos a largo plazo de la Unión y las implicaciones para el desarrollo de una tecnología rentable de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> que aplique el enfoque de pozo a rueda.*

Or. en

**Enmienda 73**  
**Isabella De Monte**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 12**

*Texto de la Comisión*

(12) La fijación de objetivos mínimos relativos a la contratación pública de vehículos limpios para 2025 y 2030 a nivel de los Estados miembros debe contribuir a la seguridad estratégica de los mercados donde se justifica invertir en movilidad de bajas emisiones o de emisión cero. Los objetivos mínimos favorecen la creación de mercados en toda la Unión. Permiten que haya tiempo para el ajuste de los procedimientos de contratación pública y emiten una clara señal para el mercado. La evaluación de impacto señala que los Estados miembros cada vez establecen más objetivos, en función de su capacidad económica y de la gravedad del problema. Deben fijarse objetivos diferentes para los distintos Estados miembros en función de su capacidad económica (producto interior bruto per cápita) y de la exposición a la contaminación (densidad de la población

*Enmienda*

(12) La fijación de objetivos mínimos relativos a la contratación pública de vehículos limpios para 2025 y 2030 a nivel de los Estados miembros debe contribuir a la seguridad estratégica de los mercados donde se justifica invertir en movilidad de bajas emisiones o de emisión cero. Los objetivos mínimos favorecen la creación de mercados en toda la Unión. Permiten que haya tiempo para el ajuste de los procedimientos de contratación pública y emiten una clara señal para el mercado, ***representando al mismo un ejemplo positivo para los ciudadanos***. La evaluación de impacto señala que los Estados miembros cada vez establecen más objetivos, en función de su capacidad económica y de la gravedad del problema. Deben fijarse objetivos diferentes para los distintos Estados miembros en función de su capacidad económica (producto interior

urbana). Los objetivos mínimos de contratación pública deben complementarse con la obligación de los poderes y entidades adjudicadores y de los operadores de considerar los aspectos energéticos y medioambientales en todos sus procedimientos de adjudicación de contratos. La evaluación del impacto territorial de la presente Directiva modificada muestra que el impacto se distribuirá de manera uniforme entre las regiones de la Unión.

bruto per cápita) y de la exposición a la contaminación (densidad de la población urbana), ***pero se debe tender de todos modos a una rápida armonización por parte de los Estados miembros, sobre todo cuando se trate de países limítrofes.*** Los objetivos mínimos de contratación pública deben complementarse con la obligación de los poderes y entidades adjudicadores y de los operadores de considerar los aspectos energéticos, medioambientales y ***de limitación del ruido*** en todos sus procedimientos de adjudicación de contratos. La evaluación del impacto territorial de la presente Directiva modificada muestra que el impacto se distribuirá de manera uniforme entre las regiones de la Unión.

Or. it

**Enmienda 74**  
**Marie-Christine Arnautu**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 12**

*Texto de la Comisión*

(12) La fijación de objetivos mínimos relativos a la contratación pública de vehículos limpios para 2025 y 2030 a nivel de los Estados miembros debe contribuir a la seguridad estratégica de los mercados donde se justifica invertir en movilidad de bajas emisiones o de emisión cero. Los objetivos mínimos favorecen la creación de mercados en toda la Unión. Permiten que haya tiempo para el ajuste de los procedimientos de contratación pública y emiten una clara señal para el mercado. La evaluación de impacto señala que los Estados miembros cada vez establecen más objetivos, en función de su capacidad económica y de la gravedad del problema. Deben fijarse objetivos diferentes para los

*Enmienda*

(12) La fijación de objetivos mínimos relativos a la contratación pública de vehículos limpios para 2025 y 2030 a nivel de los Estados miembros debe contribuir a la seguridad estratégica de los mercados donde se justifica invertir en movilidad de bajas emisiones o de emisión cero. Los objetivos mínimos favorecen la creación de mercados en toda la Unión. Permiten que haya tiempo para el ajuste de los procedimientos de contratación pública y emiten una clara señal para el mercado. La evaluación de impacto señala que los Estados miembros cada vez establecen más objetivos, en función de su capacidad económica y de la gravedad del problema. Deben fijarse objetivos diferentes para los

distintos Estados miembros en función de su capacidad económica (producto interior bruto per cápita) y de la exposición a la contaminación (densidad de la población urbana). Los objetivos mínimos de contratación pública deben complementarse con la obligación de los poderes y entidades adjudicadores y de los operadores de considerar los aspectos energéticos y medioambientales en todos sus procedimientos de adjudicación de contratos. La evaluación del impacto territorial de la presente Directiva modificada muestra que el impacto se distribuirá de manera uniforme entre las regiones de la Unión.

distintos Estados miembros en función de su capacidad económica (producto interior bruto per cápita) y de la exposición a la contaminación (densidad de la población urbana). ***No obstante, la Comisión debe velar por que dichos objetivos se fijen de tal manera que no propicien la aparición de alguna forma de competición o de competencia desleal entre los Estados miembros.*** Los objetivos mínimos de contratación pública deben complementarse con la obligación de los poderes y entidades adjudicadores y de los operadores de considerar los aspectos energéticos y medioambientales en todos sus procedimientos de adjudicación de contratos. La evaluación del impacto territorial de la presente Directiva modificada muestra que el impacto se distribuirá de manera uniforme entre las regiones de la Unión.

Or. fr

#### *Justificación*

*Los objetivos mínimos han de fijarse de forma equitativa y realista para no favorecer a determinados Estados miembros más que a otros, independientemente del nivel de exposición a la contaminación respectivo. Por tanto, la Comisión debe velar por que todos los Estados miembros respeten las reglas con el fin de alcanzar sus objetivos.*

#### **Enmienda 75**

**Pavel Telička, Jozo Radoš**

#### **Propuesta de Directiva**

#### **Considerando 12**

##### *Texto de la Comisión*

(12) La fijación de objetivos mínimos relativos a la contratación pública de vehículos limpios para 2025 y 2030 a nivel de los Estados miembros debe contribuir a la seguridad estratégica de los mercados donde se justifica invertir en movilidad de bajas emisiones o de emisión cero. Los

##### *Enmienda*

(12) La fijación de objetivos mínimos relativos a la contratación pública de vehículos limpios para 2025 y 2030 a nivel de los Estados miembros debe contribuir a la seguridad estratégica de los mercados donde se justifica invertir en movilidad de bajas emisiones o de emisión cero. Los

objetivos mínimos favorecen la creación de mercados en toda la Unión. Permiten que haya tiempo para el ajuste de los procedimientos de contratación pública y emiten una clara señal para el mercado. La evaluación de impacto señala que los Estados miembros cada vez establecen más objetivos, en función de su capacidad económica y de la gravedad del problema. Deben fijarse objetivos diferentes para los distintos Estados miembros en función de su capacidad económica (producto interior bruto per cápita) y de la exposición a la contaminación (densidad de la población urbana). Los objetivos mínimos de contratación pública deben complementarse con la obligación de los poderes y entidades adjudicadores y de los operadores de considerar los aspectos energéticos y medioambientales en todos sus procedimientos de adjudicación de contratos. La evaluación del impacto territorial de la presente Directiva modificada muestra que el impacto se distribuirá de manera uniforme entre las regiones de la Unión.

objetivos mínimos favorecen la creación de mercados en toda la Unión. Permiten que haya tiempo para el ajuste de los procedimientos de contratación pública y emiten una clara señal para el mercado. La evaluación de impacto señala que los Estados miembros cada vez establecen más objetivos, en función de su capacidad económica y de la gravedad del problema. Deben fijarse objetivos diferentes para los distintos Estados miembros en función de su capacidad económica (producto interior bruto per cápita) y de la exposición a la contaminación (densidad de la población urbana). ***Teniendo en cuenta que estos parámetros no suelen ser uniformes dentro un Estado miembro, será necesario evaluar su fiabilidad para poder, en última instancia, complementar la metodología.*** Los objetivos mínimos de contratación pública deben complementarse con la obligación de los poderes y entidades adjudicadores y de los operadores de considerar los aspectos energéticos y medioambientales en todos sus procedimientos de adjudicación de contratos. La evaluación del impacto territorial de la presente Directiva modificada muestra que el impacto se distribuirá de manera uniforme entre las regiones de la Unión.

Or. en

## **Enmienda 76** **Jakop Dalunde**

### **Propuesta de Directiva** **Considerando 12**

#### *Texto de la Comisión*

(12) La fijación de objetivos mínimos relativos a la contratación pública de vehículos ***limpios*** para 2025 y 2030 a nivel de los Estados miembros debe contribuir a

#### *Enmienda*

(12) La fijación de objetivos mínimos relativos a la contratación pública de vehículos ***de bajas emisiones*** para 2025 y 2030 a nivel de los Estados miembros debe

la seguridad estratégica de los mercados donde se justifica invertir en movilidad de bajas emisiones o de emisión cero. Los objetivos mínimos favorecen la creación de mercados en toda la Unión. Permiten que haya tiempo para el ajuste de los procedimientos de contratación pública y emiten una clara señal para el mercado. La evaluación de impacto señala que los Estados miembros cada vez establecen más objetivos, en función de su capacidad económica y de la gravedad del problema. Deben fijarse objetivos diferentes para los distintos Estados miembros en función de su capacidad económica (producto interior bruto per cápita) y de la exposición a la contaminación (densidad de la población urbana). Los objetivos mínimos de contratación pública deben complementarse con la obligación de los poderes y entidades adjudicadores y de los operadores de considerar los aspectos energéticos y medioambientales en todos sus procedimientos de adjudicación de contratos. La evaluación del impacto territorial de la presente Directiva modificada muestra que el impacto se distribuirá de manera uniforme entre las regiones de la Unión.

contribuir a la seguridad estratégica de los mercados donde se justifica invertir en movilidad de bajas emisiones o de emisión cero. *Los objetivos deben alcanzarse en la fecha indicada en los cuadros 4 y 5 del anexo de la presente Directiva.* Los objetivos mínimos favorecen la creación de mercados en toda la Unión. Permiten que haya tiempo para el ajuste de los procedimientos de contratación pública y emiten una clara señal para el mercado. La evaluación de impacto señala que los Estados miembros cada vez establecen más objetivos, en función de su capacidad económica y de la gravedad del problema. Deben fijarse objetivos diferentes para los distintos Estados miembros en función de su capacidad económica (producto interior bruto per cápita) y de la exposición a la contaminación (densidad de la población urbana). Los objetivos mínimos de contratación pública deben complementarse con la obligación de los poderes y entidades adjudicadores y de los operadores de considerar los aspectos energéticos y medioambientales en todos sus procedimientos de adjudicación de contratos. La evaluación del impacto territorial de la presente Directiva modificada muestra que el impacto se distribuirá de manera uniforme entre las regiones de la Unión.

Or. en

### *Justificación*

*Una aplicación rápida de la presente Directiva resultaría beneficiosa.*

**Enmienda 77**  
**Tania González Peñas**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 12**

(12) La fijación de objetivos mínimos relativos a la contratación pública de vehículos limpios para 2025 y 2030 a nivel de los Estados miembros **debe contribuir a** la seguridad estratégica de los mercados donde se justifica invertir en movilidad de bajas emisiones o de emisión cero. Los objetivos mínimos favorecen la creación de mercados en toda la Unión. Permiten que haya tiempo para el ajuste de los procedimientos de contratación pública y emiten una clara señal para el mercado. La evaluación de impacto señala que los Estados miembros cada vez establecen más objetivos, en función de su capacidad económica y de la gravedad del problema. Deben fijarse objetivos diferentes para los distintos Estados miembros en función de su capacidad económica (producto interior bruto per cápita) y de la exposición a la contaminación (densidad de la población urbana). Los objetivos mínimos de contratación pública deben complementarse con la obligación de los poderes y entidades adjudicadores y de los operadores de considerar los aspectos energéticos y medioambientales en todos sus procedimientos de adjudicación de contratos. La evaluación del impacto territorial de la presente Directiva modificada muestra que el impacto se distribuirá de manera uniforme entre las regiones de la Unión.

(12) La fijación de objetivos mínimos relativos a la contratación pública de vehículos limpios para 2025 y 2030 a nivel de los Estados miembros **es fundamental para garantizar** la seguridad estratégica de los mercados donde se justifica invertir en movilidad de bajas emisiones o de emisión cero. Los objetivos mínimos favorecen la creación de mercados en toda la Unión. Permiten que haya tiempo para el ajuste de los procedimientos de contratación pública y emiten una clara señal para el mercado. La evaluación de impacto señala que los Estados miembros cada vez establecen más objetivos, en función de su capacidad económica y de la gravedad del problema. Deben fijarse objetivos diferentes para los distintos Estados miembros en función de su capacidad económica (producto interior bruto per cápita) y de la exposición a la contaminación (densidad de la población urbana). Los objetivos mínimos de contratación pública deben complementarse con la obligación de los poderes y entidades adjudicadores y de los operadores de considerar los aspectos energéticos y medioambientales en todos sus procedimientos de adjudicación de contratos. La evaluación del impacto territorial de la presente Directiva modificada muestra que el impacto se distribuirá de manera uniforme entre las regiones de la Unión. **No obstante, se anima a los Estados miembros a que apliquen objetivos más ambiciosos a nivel local, regional y nacional.**

Or. en

**Enmienda 78**  
**Maria Grapini**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 12**

### *Texto de la Comisión*

(12) La fijación de objetivos mínimos relativos a la contratación pública de vehículos limpios para 2025 y 2030 a nivel de los Estados miembros debe contribuir a la seguridad estratégica de los mercados donde se justifica invertir en movilidad de bajas emisiones o de emisión cero. Los objetivos mínimos favorecen la creación de mercados en toda la Unión. Permiten que haya tiempo para el ajuste de los procedimientos de contratación pública y emiten una clara señal para el mercado. La evaluación de impacto señala que los Estados miembros cada vez establecen más objetivos, en función de su capacidad económica y de la gravedad del problema. Deben fijarse objetivos diferentes para los distintos Estados miembros en función de su capacidad económica (producto interior bruto per cápita) y de la exposición a la contaminación (densidad de la población urbana). Los objetivos mínimos de contratación pública deben complementarse con la obligación de los poderes y entidades adjudicadores y de los operadores de considerar los aspectos energéticos y medioambientales en todos sus procedimientos de adjudicación de contratos. La evaluación del impacto territorial de la presente Directiva modificada muestra que el impacto se distribuirá de manera uniforme entre las regiones de la Unión.

### *Enmienda*

(12) La fijación de objetivos mínimos relativos a la contratación pública de vehículos limpios para 2025 y 2030 a nivel de los Estados miembros debe contribuir a la seguridad estratégica de los mercados donde se justifica invertir en movilidad de bajas emisiones o de emisión cero. Los objetivos mínimos favorecen la creación de mercados en toda la Unión. Permiten que haya tiempo para el ajuste de los procedimientos de contratación pública y emiten una clara señal para el mercado. La evaluación de impacto señala que los Estados miembros cada vez establecen más objetivos, en función de su capacidad económica y de la gravedad del problema. Deben fijarse objetivos diferentes para los distintos Estados miembros en función de su capacidad económica (producto interior bruto per cápita) y de la exposición a la contaminación ***en el medio urbano y rural*** (densidad de la población urbana). Los objetivos mínimos de contratación pública deben complementarse con la obligación de los poderes y entidades adjudicadores y de los operadores de considerar los aspectos energéticos y medioambientales en todos sus procedimientos de adjudicación de contratos. La evaluación del impacto territorial de la presente Directiva modificada muestra que el impacto se distribuirá de manera uniforme entre las regiones de la Unión.

Or. ro

### **Enmienda 79** **Markus Ferber**

### **Propuesta de Directiva** **Considerando 12**

(12) La fijación de objetivos mínimos relativos a la contratación pública de vehículos limpios para 2025 y 2030 a nivel de los Estados miembros debe contribuir a la seguridad estratégica de los mercados donde se justifica invertir en movilidad de bajas emisiones o de emisión cero. Los objetivos mínimos favorecen **la creación** de mercados en toda la Unión. Permiten que haya tiempo para el ajuste de los procedimientos de contratación pública y emiten una clara señal para el mercado. La evaluación de impacto señala que los Estados miembros cada vez establecen más objetivos, en función de su capacidad económica y de la gravedad del problema. **Deben fijarse objetivos diferentes para** los **distintos** Estados miembros en función de **su capacidad económica** (producto interior bruto per cápita) y de la exposición a la contaminación (densidad de la población urbana). Los objetivos mínimos de contratación pública deben complementarse con la obligación de los poderes y entidades adjudicadores y de los operadores de considerar los aspectos energéticos y medioambientales en todos sus procedimientos de adjudicación de contratos. La evaluación del impacto territorial de la presente Directiva modificada muestra que el impacto se distribuirá de manera uniforme entre las regiones de la Unión.

(12) La fijación de objetivos mínimos relativos a la contratación pública de vehículos limpios para 2025 y 2030 a nivel de los Estados miembros debe contribuir a la seguridad estratégica de los mercados donde se justifica invertir en movilidad de bajas emisiones o de emisión cero. Los objetivos mínimos favorecen **el crecimiento** de **los** mercados en toda la Unión. Permiten que haya tiempo para el ajuste de los procedimientos de contratación pública y emiten una clara señal para el mercado. La evaluación de impacto señala que los Estados miembros cada vez establecen más objetivos, en función de su capacidad económica y de la gravedad del problema. Los Estados miembros **podrán fijar objetivos** en función de **sus resultados económicos** (producto interior bruto per cápita) y de la exposición a la contaminación (densidad de la población urbana) **que rebasen los requisitos mínimos indicados en la presente Directiva**. Los objetivos mínimos de contratación pública deben complementarse con la obligación de los poderes y entidades adjudicadores y de los operadores de considerar los aspectos energéticos y medioambientales en todos sus procedimientos de adjudicación de contratos. La evaluación del impacto territorial de la presente Directiva modificada muestra que el impacto se distribuirá de manera uniforme entre las regiones de la Unión.

Or. de

### Enmienda 80

**Lucy Anderson, Isabella De Monte, Theresa Griffin, Enrico Gasbarra, Karoline Graswander-Hainz, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Ismail Ertug, Miltiadis Kyrkos**

### Propuesta de Directiva

## Considerando 12

### *Texto de la Comisión*

(12) La fijación de objetivos mínimos relativos a la contratación pública de vehículos limpios para 2025 y 2030 a nivel de los Estados miembros debe contribuir a la seguridad estratégica de los mercados donde se justifica invertir en movilidad de bajas emisiones o de emisión cero. Los objetivos mínimos favorecen la creación de mercados en toda la Unión. Permiten que haya tiempo para el ajuste de los procedimientos de contratación pública y emiten una clara señal para el mercado. La evaluación de impacto señala que los Estados miembros cada vez establecen más objetivos, en función de su capacidad económica y de la gravedad del problema. Deben fijarse objetivos diferentes para los distintos Estados miembros en función de su capacidad económica (producto interior bruto per cápita) y de la exposición a la contaminación (densidad de la población urbana). Los objetivos mínimos de contratación pública deben complementarse con la obligación de los poderes y entidades adjudicadores y de los operadores de considerar los aspectos energéticos y medioambientales en todos sus procedimientos de adjudicación de contratos. La evaluación del impacto territorial de la presente Directiva modificada muestra que el impacto se distribuirá de manera uniforme entre las regiones de la Unión.

### *Enmienda*

(12) La fijación de objetivos mínimos relativos a los contratos públicos de vehículos limpios *que deberán alcanzarse* para 2025 y 2030 a nivel de los Estados miembros debe contribuir a la seguridad estratégica de los mercados donde se justifica invertir en movilidad de bajas emisiones o de emisión cero. Los objetivos mínimos favorecen la creación de mercados en toda la Unión. Permiten que haya tiempo para el ajuste de los procedimientos de contratación pública y emiten una clara señal para el mercado. La evaluación de impacto señala que los Estados miembros cada vez establecen más objetivos, en función de su capacidad económica y de la gravedad del problema. Deben fijarse objetivos diferentes para los distintos Estados miembros en función de su capacidad económica (producto interior bruto per cápita) y de la exposición a la contaminación (densidad de la población urbana). Los objetivos mínimos de contratación pública deben complementarse con la obligación de los poderes y entidades adjudicadores y de los operadores de considerar los aspectos energéticos y medioambientales en todos sus procedimientos de adjudicación de contratos. La evaluación del impacto territorial de la presente Directiva modificada muestra que el impacto se distribuirá de manera uniforme entre las regiones de la Unión.

Or. en

## Enmienda 81

**Pavel Telička, Jozo Radoš, Gesine Meissner**

## Propuesta de Directiva

### Considerando 13

*Texto de la Comisión*

(13) El impacto máximo puede lograrse si la contratación pública de vehículos limpios se centra en las zonas que tienen un grado relativamente elevado de contaminación atmosférica. Se anima a las autoridades públicas de los Estados miembros a centrarse especialmente en dichas zonas cuando decidan la ejecución de sus objetivos mínimos nacionales y reflejen las medidas correspondientes en sus informes redactados con arreglo a la presente Directiva modificada.

*Enmienda*

(13) El impacto máximo puede lograrse si la contratación pública de vehículos limpios se centra en las zonas que tienen un grado relativamente elevado de contaminación atmosférica. Se anima a las autoridades públicas de los Estados miembros a centrarse especialmente en dichas zonas cuando decidan la ejecución de sus objetivos mínimos nacionales y reflejen las medidas correspondientes en sus informes redactados con arreglo a la presente Directiva modificada. ***Con el fin de evitar una carga desproporcionada y optimizar los resultados potenciales de la presente Directiva, debe prestarse la asistencia técnica adecuada a las autoridades públicas.***

Or. en

**Enmienda 82**  
**Isabella De Monte**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 13**

*Texto de la Comisión*

(13) El impacto máximo puede lograrse si la contratación pública de vehículos limpios se centra en las zonas que tienen un grado relativamente elevado de contaminación atmosférica. Se anima a las autoridades públicas de los Estados miembros a centrarse especialmente en dichas zonas cuando decidan la ejecución de sus objetivos mínimos nacionales y reflejen las medidas correspondientes en sus informes redactados con arreglo a la presente Directiva modificada.

*Enmienda*

(13) El impacto máximo puede lograrse si la contratación pública de vehículos limpios se centra en las zonas que tienen un grado relativamente elevado de contaminación atmosférica **y acústica**. Se anima a las autoridades públicas de los Estados miembros a centrarse especialmente en dichas zonas cuando decidan la ejecución de sus objetivos mínimos nacionales y reflejen las medidas correspondientes en sus informes redactados con arreglo a la presente Directiva modificada.

Or. it

**Enmienda 83**

**Ismail Ertug, Nicola Caputo, Karoline Graswander-Hainz, Theresa Griffin, Gabriele Preuß**

**Propuesta de Directiva**

**Considerando 13 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(13 bis) La forma más eficaz de reducir la contaminación y el tráfico es utilizar el transporte público en lugar del automóvil. Pero para ello los precios de los billetes y la calidad del servicio deben ser competitivos. El establecimiento de objetivos de contratación pública más ambiciosos para los autobuses limpios provocará un aumento de los costes y de las necesidades adicionales de inversión en infraestructura, lo que a su vez podría traducirse en un aumento del precio de los billetes. A fin de mantener un nivel de precios asequible, deben tenerse en cuenta la disponibilidad y la madurez del mercado a la hora de establecer los objetivos de contratación pública y debe permitirse a los Estados miembros subvencionar la contratación de vehículos limpios sin entrar en conflicto con la legislación sobre ayudas estatales.*

Or. en

**Enmienda 84**

**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**

**Considerando 13 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(13 bis) La aplicación de los umbrales establecidos en la presente Directiva será difícil de lograr sin el*

*desarrollo de productos comercializables y avanzados desde el punto de vista técnico. A efectos de la evaluación periódica del estado de desarrollo se encomienda a la Comisión que presente un informe bianual en el que se determine si existen soluciones comercializables para los vehículos limpios. Asimismo, la Comisión y los Estados miembros deben aplicar estímulos financieros y no financieros mayores de modo que puedan comercializarse dichos vehículos limpios con más rapidez.*

Or. de

**Enmienda 85**  
**Andor Deli**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 13 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(13 bis) Teniendo en cuenta la importante diferencia de margen financiero de los operadores de transporte privados para la adopción de vehículos de combustible alternativo potencialmente más caros, deben facilitarse mecanismos que garanticen condiciones de competencia equitativas en los procesos de licitación entre los operadores de transporte público y privado.*

Or. en

**Enmienda 86**  
**Ismail Ertug, Maria Grapini**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 13 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(13 ter)** *En general, la forma más eficaz de reducir la contaminación y el tráfico es utilizar el transporte público en lugar del automóvil. Pero para ello los precios de los billetes y la calidad del servicio deben ser competitivos. El establecimiento de objetivos de contratación pública más ambiciosos para los autobuses limpios provocará un aumento de los costes y de las necesidades adicionales de inversión en infraestructura, lo que a su vez podría reflejarse en un aumento del precio de los billetes. A fin de mantener un nivel de precios asequible, deben tenerse en cuenta la disponibilidad y la madurez del mercado a la hora de establecer los objetivos de contratación pública y debe permitirse a los Estados miembros subvencionar la contratación de vehículos limpios sin entrar en conflicto con la legislación sobre ayudas estatales.*

Or. en

**Enmienda 87**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 13 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(13 ter)** *El establecimiento de objetivos mínimos para la contratación pública de vehículos limpios no debe provocar un incremento desproporcionadamente mayor de las cargas financieras, en particular en los municipios de menor tamaño, ni aumentos de costes para los usuarios del transporte público local.*

Or. de

**Enmienda 88**  
**Isabella De Monte**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 14**

*Texto de la Comisión*

(14) El cálculo del coste del ciclo de vida es un instrumento importante para que los poderes y entidades adjudicadores tengan en cuenta los costes energéticos y medioambientales durante el ciclo de vida de un vehículo, incluido el coste de las emisiones de gases de efecto invernadero y de las emisiones de otros contaminantes, sobre la base de una metodología pertinente para determinar su valor económico. *Habida cuenta del escaso uso de la metodología para el cálculo de los costes de utilización durante la vida útil con arreglo a la Directiva 2009/33/UE, y de la información facilitada por los poderes y entidades adjudicadores sobre el uso de metodologías propias adaptadas a sus propias circunstancias y necesidades específicas, no debe haber ninguna metodología de uso obligatorio, sino que los poderes y entidades adjudicadores o los operadores han de poder elegir la metodología del cálculo del coste del ciclo de vida para apoyar sus procedimientos de contratación.*

*Enmienda*

(14) El cálculo del coste del ciclo de vida, *mediante instrumentos específicos de control y gestión*, es un instrumento importante para que los poderes y entidades adjudicadores tengan en cuenta los costes energéticos y medioambientales durante el ciclo de vida de un vehículo, incluido el coste de las emisiones de gases de efecto invernadero y de las emisiones de otros contaminantes, sobre la base de una metodología pertinente para determinar su valor económico.

Or. it

**Enmienda 89**  
**Peter Kouroumbashev, István Ujhelyi, Isabella De Monte, Miltiadis Kyrkos, Maria Grapini**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 14**

(14) El cálculo del coste del ciclo de vida es un instrumento importante para que los poderes y entidades adjudicadores tengan en cuenta los costes energéticos y medioambientales durante el ciclo de vida de un vehículo, incluido el coste de las emisiones de gases de efecto invernadero y de las emisiones de otros contaminantes, sobre la base de una metodología pertinente para determinar su valor económico. Habida cuenta del escaso uso de la metodología para el cálculo de los costes de utilización durante la vida útil con arreglo a la Directiva 2009/33/UE, y de la información facilitada por los poderes y entidades adjudicadores sobre el uso de metodologías propias adaptadas a sus propias circunstancias y necesidades específicas, no debe haber ninguna metodología de uso obligatorio, sino que los poderes y entidades adjudicadores o los operadores han de poder elegir la metodología del cálculo del coste del ciclo de vida para apoyar sus procedimientos de contratación.

(14) El cálculo del coste del ciclo de vida es un instrumento importante para que los poderes y entidades adjudicadores tengan en cuenta los costes energéticos y medioambientales durante el ciclo de vida de un vehículo, incluido el coste de las emisiones de gases de efecto invernadero y de las emisiones de otros contaminantes, sobre la base de una metodología pertinente para determinar su valor económico. Habida cuenta del escaso uso de la metodología para el cálculo de los costes de utilización durante la vida útil con arreglo a la Directiva 2009/33/UE, y de la información facilitada por los poderes y entidades adjudicadores sobre el uso de metodologías propias adaptadas a sus propias circunstancias y necesidades específicas, no debe haber ninguna metodología de uso obligatorio, sino que los poderes y entidades adjudicadores o los operadores han de poder elegir la metodología del cálculo del coste del ciclo de vida para apoyar sus procedimientos de contratación. ***En la evaluación de las emisiones de CO<sub>2</sub>, se debe tener en cuenta el ciclo vital completo de los vehículos, incluida su fabricación, uso y final de vida útil, sin olvidar la eliminación y el reciclado. Por tanto, los poderes y otras entidades adjudicadores deben centrarse en el vehículo completo y no solo en sus componentes y las emisiones del tubo de escape máximas expresadas en g CO<sub>2</sub>/km y en condiciones reales de conducción.***

Or. en

#### *Justificación*

*Al calcular las emisiones de CO<sub>2</sub>, es importante tener en cuenta todo el ciclo vital del producto (fabricación, uso y final de vida útil) y no solo sus componentes. Algunos vehículos contaminan más al final de su vida útil por la imposibilidad de reciclar algunas de sus piezas. Muy a menudo, esta contaminación es mucho más elevada que la que otros vehículos provocan durante el período de utilización.*

## Enmienda 90

Lucy Anderson, Isabella De Monte, Theresa Griffin, Enrico Gasbarra, Peter Kouroumbashev, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Miltiadis Kyrkos

### Propuesta de Directiva Considerando 14

#### *Texto de la Comisión*

(14) El cálculo del coste del ciclo de vida es un instrumento importante para que los poderes y entidades adjudicadores tengan en cuenta los costes energéticos y medioambientales durante el ciclo de vida de un vehículo, incluido el coste de las emisiones de gases de efecto invernadero y de las emisiones de otros contaminantes, sobre la base de una metodología pertinente para determinar su valor económico. Habida cuenta del escaso uso de la metodología para el cálculo de los costes de utilización durante la vida útil con arreglo a la Directiva 2009/33/UE, y de la información facilitada por los poderes y entidades adjudicadores sobre el uso de metodologías propias adaptadas a sus propias circunstancias y necesidades específicas, no debe haber ninguna metodología de uso obligatorio, sino que los poderes y entidades adjudicadores o los operadores han de poder elegir la metodología del cálculo del coste del ciclo de vida para apoyar sus procedimientos de contratación.

#### *Enmienda*

(14) El cálculo del coste del ciclo de vida es un instrumento importante para que los poderes y entidades adjudicadores tengan en cuenta los costes energéticos y medioambientales durante el ciclo de vida de un vehículo, incluido el coste de las emisiones de gases de efecto invernadero y de las emisiones de otros contaminantes, sobre la base de una metodología pertinente para determinar su valor económico. Habida cuenta del escaso uso de la metodología para el cálculo de los costes de utilización durante la vida útil con arreglo a la Directiva 2009/33/UE, y de la información facilitada por los poderes y entidades adjudicadores sobre el uso de metodologías propias adaptadas a sus propias circunstancias y necesidades específicas, no debe haber ninguna metodología de uso obligatorio, sino que los poderes y entidades adjudicadores o los operadores han de poder elegir la metodología del cálculo del coste del ciclo de vida para apoyar sus procedimientos de contratación. ***No obstante, debido a la falta de una clara comprensión por lo que respecta a las emisiones globales del ciclo de vida de los diversos tipos de combustible, la Comisión debe facilitar un análisis que dé lugar a una metodología común de la Unión para que los fabricantes comuniquen los datos sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> de todos los tipos de combustible de manera coherente.***

Or. en

**Enmienda 91**  
**Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 14**

*Texto de la Comisión*

(14) El cálculo del coste del ciclo de vida es un instrumento importante para que los poderes y entidades adjudicadores tengan en cuenta los costes energéticos y medioambientales durante el ciclo de vida de un vehículo, incluido el coste de las emisiones de gases de efecto invernadero y de las emisiones de otros contaminantes, sobre la base de una metodología pertinente para determinar su valor económico. ***Habida cuenta del escaso uso de*** la metodología para el cálculo de los costes de utilización durante la vida útil con arreglo a la Directiva 2009/33/UE, ***y de*** la información facilitada por los poderes y entidades adjudicadores ***sobre el uso de*** metodologías propias adaptadas a sus propias circunstancias y necesidades específicas, ***no debe haber ninguna*** metodología de uso obligatorio, ***sino que*** los poderes y entidades adjudicadores o los operadores han de poder elegir la metodología del cálculo del coste del ciclo de vida para apoyar sus procedimientos de contratación.

*Enmienda*

(14) El cálculo del coste del ciclo de vida es un instrumento importante para que los poderes y entidades adjudicadores tengan en cuenta los costes energéticos y medioambientales durante el ciclo de vida de un vehículo, incluido el coste de las emisiones de gases de efecto invernadero y de las emisiones de otros contaminantes, sobre la base de una metodología pertinente para determinar su valor económico. La metodología para el cálculo de los costes de utilización durante la vida útil con arreglo a la Directiva 2009/33/UE ***es poco utilizada y, de acuerdo con*** la información facilitada por los poderes y entidades adjudicadores, ***en su lugar utilizan*** metodologías propias adaptadas a sus propias circunstancias y necesidades específicas. ***Sin embargo, para permitir una mejor legibilidad a escala de la Unión, es preciso que haya de manera complementaria una*** metodología ***armonizada*** de uso obligatorio ***para calcular el conjunto de las emisiones del ciclo de vida de los vehículos y que, por lo menos, se utilice a efectos de seguimiento e información. Con todo,*** los poderes y entidades adjudicadores o los operadores han de poder elegir la metodología del cálculo del coste del ciclo de vida para apoyar sus procedimientos de contratación.

Or. fr

**Enmienda 92**  
**Tania González Peñas**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 14**

*Texto de la Comisión*

(14) El cálculo del coste del ciclo de vida es un instrumento importante para que los poderes y entidades adjudicadores tengan en cuenta los costes energéticos y medioambientales durante el ciclo de vida de un vehículo, incluido el coste de las emisiones de gases de efecto invernadero y de las emisiones de otros contaminantes, sobre la base de una metodología pertinente para determinar su valor económico. Habida cuenta del escaso uso de la metodología para el cálculo de los costes de utilización durante la vida útil con arreglo a la Directiva 2009/33/UE, y de la información facilitada por los poderes y entidades adjudicadores sobre el uso de metodologías propias adaptadas a sus propias circunstancias y necesidades específicas, no debe haber ninguna metodología de uso obligatorio, sino que los poderes y entidades adjudicadores o los operadores han de poder elegir la metodología del cálculo del coste del ciclo de vida para apoyar sus procedimientos de contratación.

*Enmienda*

(14) El cálculo del coste del ciclo de vida es un instrumento importante para que los poderes y entidades adjudicadores tengan en cuenta los costes energéticos y medioambientales durante el ciclo de vida de un vehículo, incluido el coste de las emisiones de gases de efecto invernadero y de las emisiones de otros contaminantes, sobre la base de una metodología pertinente para determinar su valor económico. Habida cuenta del escaso uso de la metodología para el cálculo de los costes de utilización durante la vida útil con arreglo a la Directiva 2009/33/UE, y de la información facilitada por los poderes y entidades adjudicadores sobre el uso de metodologías propias adaptadas a sus propias circunstancias y necesidades específicas, no debe haber ninguna metodología de uso obligatorio, sino que los poderes y entidades adjudicadores o los operadores han de poder elegir la metodología del cálculo del coste del ciclo de vida para apoyar sus procedimientos de contratación. ***La Comisión presentará antes de 2020 una evaluación completa del estado actual de las metodologías existentes en la Unión.***

Or. en

**Enmienda 93**  
**Marie-Christine Arnautu**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 15**

*Texto de la Comisión*

(15) La presentación de informes sobre

*Enmienda*

(15) La presentación de informes sobre

contratación pública con arreglo a la presente Directiva modificada debe ofrecer una visión clara del mercado para permitir un seguimiento eficaz de su aplicación. Debe comenzar con un informe intermedio en 2023 y seguir con un primer informe completo sobre la aplicación de los objetivos mínimos en 2026 y, a continuación, cada tres años. Para reducir al mínimo la carga administrativa de los distintos organismos públicos y establecer una visión general eficaz del mercado, debe simplificarse la presentación de informes. La Comisión garantizará la presentación de informes completos sobre vehículos de bajas emisiones y de emisión cero y otros vehículos que usan combustibles alternativos en el contexto del Vocabulario común de contratos públicos de la Unión. Los códigos específicos del Vocabulario común de contratos públicos contribuirán al registro y al seguimiento de los datos dentro de la base de datos del diario electrónico de licitaciones.

contratación pública con arreglo a la presente Directiva modificada debe ofrecer una visión clara del mercado para permitir un seguimiento eficaz de su aplicación. Debe comenzar con un informe intermedio en 2023 y seguir con un primer informe completo sobre la aplicación de los objetivos mínimos en 2026 y, a continuación, cada tres años: ***este nuevo informe debe tener en cuenta la evolución de la situación ecológica y las prioridades medioambientales de los Estados miembros durante los últimos tres años y siguiendo los mismos criterios definidos para todos los Estados miembros.*** Para reducir al mínimo la carga administrativa de los distintos organismos públicos y establecer una visión general eficaz del mercado, debe simplificarse la presentación de informes. La Comisión garantizará la presentación de informes completos sobre vehículos de bajas emisiones y de emisión cero y otros vehículos que usan combustibles alternativos en el contexto del Vocabulario común de contratos públicos de la Unión. Los códigos específicos del Vocabulario común de contratos públicos contribuirán al registro y al seguimiento de los datos dentro de la base de datos del diario electrónico de licitaciones.

Or. fr

#### *Justificación*

*Podrían preverse criterios administrativos y de redacción para simplificar lo máximo posible la redacción de estos informes (habida cuenta de su complejidad técnica en relación con el tema medioambiental).*

**Enmienda 94**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 15**

*Texto de la Comisión*

(15) La presentación de informes sobre contratación pública con arreglo a la presente Directiva modificada debe ofrecer una visión clara del mercado para permitir un seguimiento eficaz de su aplicación. Debe comenzar con un informe intermedio en 2023 y seguir con un primer informe completo sobre la aplicación de los objetivos mínimos en 2026 y, a continuación, cada tres años. Para reducir al mínimo la carga administrativa de los distintos organismos públicos y establecer una visión general eficaz del mercado, debe simplificarse la presentación de informes. La Comisión garantizará la presentación de informes completos sobre vehículos de bajas emisiones y de emisión cero y otros vehículos que usan combustibles alternativos en el contexto del Vocabulario común de contratos públicos de la Unión. Los códigos específicos del Vocabulario común de contratos públicos contribuirán al registro y al seguimiento de los datos dentro de la base de datos del diario electrónico de licitaciones.

*Enmienda*

(15) La presentación de informes sobre contratación pública con arreglo a la presente Directiva modificada debe ofrecer una visión clara del mercado para permitir un seguimiento eficaz de su aplicación. Debe comenzar con un informe intermedio en 2023 y seguir con un primer informe completo sobre la aplicación de los objetivos mínimos en 2026 y, a continuación, cada tres años. Para reducir al mínimo la carga administrativa de los distintos organismos públicos y establecer una visión general eficaz del mercado, debe simplificarse la presentación de informes **y los procedimientos de licitación deben llevarse a cabo en línea para aumentar el nivel de transparencia**. La Comisión garantizará la presentación de informes completos sobre vehículos de bajas emisiones y de emisión cero y otros vehículos que usan combustibles alternativos en el contexto del Vocabulario común de contratos públicos de la Unión. Los códigos específicos del Vocabulario común de contratos públicos contribuirán al registro y al seguimiento de los datos dentro de la base de datos del diario electrónico de licitaciones.

Or. en

**Enmienda 95**  
**Maria Grapini**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 15**

*Texto de la Comisión*

(15) La presentación de informes sobre contratación pública con arreglo a la presente Directiva modificada debe ofrecer una visión clara del mercado para permitir un seguimiento eficaz de su aplicación.

*Enmienda*

(15) La presentación de informes sobre contratación pública con arreglo a la presente Directiva modificada debe ofrecer una visión clara del mercado para permitir un seguimiento eficaz de su aplicación.

Debe comenzar con un informe intermedio en 2023 y seguir con un primer informe completo sobre la aplicación de los objetivos mínimos en 2026 y, a continuación, cada tres años. Para reducir al mínimo la carga administrativa de los distintos organismos públicos y establecer una visión general eficaz del mercado, debe simplificarse la presentación de informes. La Comisión garantizará la presentación de informes completos sobre vehículos de bajas emisiones y de emisión cero y otros vehículos que usan combustibles alternativos en el contexto del Vocabulario común de contratos públicos de la Unión. Los códigos específicos del Vocabulario común de contratos públicos contribuirán al registro y al seguimiento de los datos dentro de la base de datos del diario electrónico de licitaciones.

Debe comenzar con un informe intermedio en 2023 y seguir con un primer informe completo sobre la aplicación de los objetivos mínimos en 2026 y, a continuación, cada tres años. Para reducir al mínimo la carga administrativa **y los costes adicionales** de los distintos organismos públicos y establecer una visión general eficaz del mercado, debe simplificarse la presentación de informes. La Comisión garantizará la presentación de informes completos sobre vehículos de bajas emisiones y de emisión cero y otros vehículos que usan combustibles alternativos en el contexto del Vocabulario común de contratos públicos de la Unión. Los códigos específicos del Vocabulario común de contratos públicos contribuirán al registro y al seguimiento de los datos dentro de la base de datos del diario electrónico de licitaciones.

Or. ro

**Enmienda 96**  
**Merja Kyllönen**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 15**

*Texto de la Comisión*

(15) La presentación de informes sobre contratación pública con arreglo a la presente Directiva modificada debe ofrecer una visión clara del mercado para permitir un seguimiento eficaz de su aplicación. Debe comenzar con un informe intermedio en **2023** y seguir con un primer informe completo sobre la aplicación de los objetivos mínimos en **2026** y, a continuación, cada tres años. Para reducir al mínimo la carga administrativa de los distintos organismos públicos y establecer una visión general eficaz del mercado, debe simplificarse la presentación de

*Enmienda*

(15) La presentación de informes sobre contratación pública con arreglo a la presente Directiva modificada debe ofrecer una visión clara del mercado para permitir un seguimiento eficaz de su aplicación. Debe comenzar con un informe intermedio en **2022** y seguir con un primer informe completo sobre la aplicación de los objetivos mínimos en **2025** y, a continuación, cada tres años. Para reducir al mínimo la carga administrativa de los distintos organismos públicos y establecer una visión general eficaz del mercado, debe simplificarse la presentación de

informes. La Comisión garantizará la presentación de informes completos sobre vehículos de bajas emisiones y de emisión cero y otros vehículos que usan combustibles alternativos en el contexto del Vocabulario común de contratos públicos de la Unión. Los códigos específicos del Vocabulario común de contratos públicos contribuirán al registro y al seguimiento de los datos dentro de la base de datos del diario electrónico de licitaciones.

informes. La Comisión garantizará la presentación de informes completos sobre vehículos de bajas emisiones y de emisión cero y otros vehículos que usan combustibles alternativos en el contexto del Vocabulario común de contratos públicos de la Unión. Los códigos específicos del Vocabulario común de contratos públicos contribuirán al registro y al seguimiento de los datos dentro de la base de datos del diario electrónico de licitaciones.

Or. en

### *Justificación*

*El sector del transporte se está quedando rezagado con respecto a otros sectores en materia de descarbonización. No debe perderse tiempo en planificar la introducción progresiva de tecnologías de emisión cero y de bajas emisiones.*

### **Enmienda 97** **Isabella De Monte**

### **Propuesta de Directiva** **Considerando 16**

#### *Texto de la Comisión*

(16) Puede lograrse más apoyo para la aceptación de vehículos limpios por el mercado con medidas específicas de apoyo público a escala nacional y de la Unión. Esto incluye la mejora del intercambio de conocimientos y la alineación de la contratación pública, a fin de permitir que las actividades tengan una escala suficientemente grande como para reducir los costes y tener impacto en el mercado. La posibilidad de apoyo público al fomento del desarrollo de las infraestructuras necesarias para la distribución de combustibles alternativos está reconocida en las Directrices sobre ayudas estatales en materia de protección del medio ambiente y energía 2014-2020<sup>27</sup>. Ahora bien, a estas

#### *Enmienda*

(16) Puede lograrse más apoyo para la aceptación de vehículos limpios por el mercado con medidas específicas de apoyo público a escala nacional y de la Unión. Esto incluye la mejora del intercambio de conocimientos y la alineación de la contratación pública, a fin de permitir que las actividades tengan una escala suficientemente grande como para reducir los costes y tener impacto en el mercado, **además de los ingresos del denominado principio de «quien contamina paga»**. La posibilidad de apoyo público al fomento del desarrollo de las infraestructuras necesarias para la distribución de combustibles alternativos está reconocida en las Directrices sobre ayudas estatales en

ayudas públicas se les seguirán aplicando las disposiciones del Tratado y, en particular, sus artículos 107 y 108.

---

<sup>27</sup> DO C 200 de 28.6.2014, p. 1.

materia de protección del medio ambiente y energía 2014-2020<sup>27</sup>. ***Es esencial prever una flexibilidad de los gastos de inversión, que deberían deducirse, por tanto, del cómputo del Pacto de Estabilidad y Crecimiento.*** Ahora bien, a estas ayudas públicas se les seguirán aplicando las disposiciones del Tratado y, en particular, sus artículos 107 y 108.

---

<sup>27</sup> DO C 200 de 28.6.2014, p. 1.

Or. it

**Enmienda 98**  
**Nicola Caputo**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 16 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(16 bis) En el actual marco financiero plurianual (MFP), la Unión dispone de distintos fondos para apoyar a los Estados miembros, las autoridades locales y los operadores pertinentes en su transición hacia una movilidad sostenible. Para el período 2014-2020, la Unión ha asignado 13 700 millones EUR procedentes de los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos para financiar la movilidad urbana. El programa de investigación de la Unión Horizonte 2020 proporcionará alrededor de 200 millones EUR para la movilidad urbana y 650 millones EUR para las ciudades inteligentes, y el Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) asignará unos 200 millones EUR para las convocatorias de propuestas para los nodos urbanos. En el próximo MFP, la Comisión y los Estados miembros deben continuar apoyando los proyectos de movilidad urbana sostenible y reforzando las sinergias necesarias entre los diversos programas y fuentes de financiación. En***

*particular, deben reforzarse los vínculos entre la movilidad urbana, la nueva Agenda Digital y la Unión de la Energía, previendo, por ejemplo, la posibilidad de que el MCE financie proyectos sinérgicos, con una tasa de cofinanciación adicional para los proyectos de transporte que contienen elementos relativos a la energía y las telecomunicaciones y que presentan un potencial enorme para los proyectos urbanos.*

Or. en

#### **Enmienda 99**

**Peter Kouroumbashev, István Ujhelyi, Maria Grapini, Isabella De Monte, Miltiadis Kyrkos, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy**

#### **Propuesta de Directiva**

#### **Considerando 16 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(16 bis) Es necesario movilizar instrumentos financieros de la Unión para ayudar a los Estados miembros a escala nacional, regional y local a alcanzar los objetivos de la presente Directiva. Debe pensarse asimismo en establecer unos objetivos mínimos vinculantes para los puntos de recarga por Estado miembro, junto con financiación directa de infraestructuras y financiación de puntos de recarga de vehículos eléctricos y estaciones de servicio para vehículos con motor de hidrógeno, en caso de que no sean comercialmente viables por sí mismos. Para este fin, podrían mobilizarse instrumentos de financiación como el Mecanismo «Conectar Europa», que apoya el desarrollo de unas redes transeuropeas en el sector del transporte de alto rendimiento, sostenibles y eficazmente interconectadas, y el Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas o*

*el Mecanismo para un Transporte más Limpio que apoya el desarrollo de unos medios de transporte más limpios y de las infraestructuras asociadas a estos. Los centros de asesoramiento han de desempeñar un papel clave en esta transición, facilitando y promoviendo las inversiones y apoyando las capacidades institucionales.*

Or. en

### *Justificación*

*La infraestructura es necesaria para poder desarrollar unos medios de transporte limpios. La única manera de alcanzar los objetivos de transporte y garantizar una transición sin problemas es movilizar los fondos de la Unión y desarrollar infraestructuras. Debe plantearse la financiación directa de infraestructuras y la financiación de puntos de recarga de vehículos eléctricos y estaciones de servicio de vehículos con motor de hidrógeno, pues este tipo de vehículos no puede funcionar sin estas infraestructuras.*

### **Enmienda 100**

**Tania González Peñas, Jakop Dalunde**

### **Propuesta de Directiva**

**Considerando 16 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(16 bis)** *Con el fin de maximizar el impacto de las inversiones, se deben coordinar mejor la movilidad y la planificación urbana, por ejemplo, recurriendo a los planes de movilidad urbana sostenible. Estos planes se elaboran en ámbitos de actuación concretos y en cooperación con diferentes niveles de gobernanza que combinan varios modos de transporte, la seguridad vial, la entrega de mercancías, la gestión de la movilidad y los sistemas de transporte inteligentes. La aplicación de los planes de movilidad urbana sostenible debe ser un elemento importante que debe tenerse en cuenta en la financiación de proyectos de la Unión en el ámbito del transporte*

*urbano, también en el marco de la aplicación de la presente Directiva modificada. En este contexto, pide a la Comisión que proporcione a las autoridades competentes el asesoramiento y la asistencia técnica necesarios para la elaboración de los planes de movilidad urbana sostenible, respetando plenamente el principio de subsidiariedad.*

Or. en

**Enmienda 101**

**Lucy Anderson, Isabella De Monte, Theresa Griffin, Karoline Graswander-Hainz, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Ismail Ertug**

**Propuesta de Directiva  
Considerando 16 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(16 bis) Los Estados miembros deben velar por que los costes del cumplimiento de los objetivos mínimos de contratación establecidos en la presente Directiva no repercutan en las autoridades locales y por que se pongan a disposición de los poderes y entidades adjudicadores recursos financieros suficientes.*

Or. en

**Enmienda 102**

**Nicola Caputo**

**Propuesta de Directiva  
Considerando 16 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(16 ter) Además de que respalda la aceptación de vehículos limpios, la contratación pública es una fuerza*

*impulsora de nuevas formas de movilidad. Aunque se promoverán los vehículos limpios y se conseguirá una implantación más rápida de infraestructuras en las zonas urbanas, la digitalización optimizará la eficiencia en el transporte de viajeros y de mercancías. La movilidad compartida y multimodal, así como las soluciones de sistemas integrados de expedición de billetes son fundamentales en la transición a la movilidad como servicio.*

Or. en

### Enmienda 103

Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy

#### Propuesta de Directiva Considerando 17

##### *Texto de la Comisión*

(17) Con el fin de alcanzar los objetivos de la presente Directiva, la competencia para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea debe delegarse en la Comisión a fin de actualizar las disposiciones relativas a las normas de emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados durante un período de cinco años a partir *de [Please insert the date of entry into force]*. Este período debe prorrogarse tácitamente por períodos de la misma duración, a menos que el Parlamento Europeo o el Consejo se opongan a tal prórroga. Reviste especial importancia que, durante sus trabajos preparatorios, la Comisión celebre las consultas apropiadas, en particular con expertos. Al preparar y elaborar actos delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada.

##### *Enmienda*

(17) Con el fin de alcanzar los objetivos de la presente Directiva, la competencia para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea debe delegarse en la Comisión a fin de actualizar las disposiciones relativas a las normas de emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados, *en consonancia con el futuro Reglamento por el que se instauran comportamientos respecto de las emisiones de CO<sub>2</sub> para vehículos pesados nuevos (COM(2018)284)*, durante un período de cinco años a partir *del 1 de enero de 2025*. Este período debe prorrogarse tácitamente por períodos de la misma duración, a menos que el Parlamento Europeo o el Consejo se opongan a tal prórroga. Reviste especial importancia que, durante sus trabajos preparatorios, la Comisión celebre las consultas apropiadas, en particular con expertos. Al preparar y elaborar actos

delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada.

Or. fr

**Enmienda 104**  
**Marie-Christine Arnautu**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 18**

*Texto de la Comisión*

(18) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, proporcionar un estímulo a la demanda de vehículos limpios en apoyo de una transición hacia una movilidad con bajo nivel de emisiones, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros solos, sino que más bien pueden lograrse mejor a nivel de la Unión, en razón de la existencia de un marco estratégico común y a largo plazo y por razones de escala, la Unión puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.

*Enmienda*

(18) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, proporcionar un estímulo a la demanda de vehículos limpios en apoyo de una transición hacia una movilidad con bajo nivel de emisiones, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros solos, sino que más bien pueden lograrse mejor a nivel de la Unión, en razón de la existencia de un marco estratégico común y a largo plazo y por razones de escala, la Unión puede adoptar, ***de acuerdo con los Estados miembros y previa concertación con los mismos***, medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.

Or. fr

*Justificación*

*Las medidas deben adoptarse de acuerdo con los Estados miembros y previa concertación con los mismos para no reducir su autonomía a la hora de tomar decisiones.*

**Enmienda 105**

**Maria Grapini**

**Propuesta de Directiva  
Considerando 18**

*Texto de la Comisión*

(18) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, proporcionar un estímulo a la demanda de vehículos limpios en apoyo de una transición hacia una movilidad con bajo nivel de emisiones, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros solos, sino que más bien pueden lograrse mejor a nivel de la Unión, en razón de la existencia de un marco estratégico común y a largo plazo y por razones de escala, la Unión puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.

*Enmienda*

(18) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, proporcionar un estímulo a la demanda de vehículos limpios en apoyo de una transición hacia una movilidad con bajo nivel de emisiones, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros solos, sino que más bien pueden lograrse mejor a nivel de la Unión, en razón de la existencia de un marco estratégico común y a largo plazo y por razones de escala, la Unión puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad **y de proporcionalidad** consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.

Or. ro

**Enmienda 106**

**Lucy Anderson, Isabella De Monte, Theresa Griffin, Enrico Gasbarra, Karoline Graswander-Hainz, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Ismail Ertug, Miltiadis Kyrkos**

**Propuesta de Directiva  
Considerando 18 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(18 bis) Con el fin de incentivar a las autoridades públicas para que adquieran vehículos limpios y de que los Estados miembros inviertan en el despliegue de la infraestructura para los combustibles alternativos, pero también para evitar el riesgo de que tales adquisiciones se traduzcan en precios más elevados para los viajeros, la política**

*presupuestaria y financiera de la Unión a partir de 2020 debe apoyar a las entidades adjudicadoras. Esto debe quedar reflejado en el futuro marco financiero plurianual y en las normas sobre unas finanzas sostenibles y las instituciones financieras de la Unión.*

*Además, los Estados miembros ampliarán los incentivos financieros y no financieros para acelerar la incorporación de vehículos limpios al mercado. Estos esfuerzos reducirán la elevada inversión inicial que requieren los cambios infraestructurales y ayudarán al sector a avanzar con mucha más rapidez en la dirección promovida por la Comisión Europea.*

*La creación de un Fondo Europeo de Movilidad Limpia podría ayudar a cubrir las inversiones necesarias para el establecimiento de infraestructuras para los combustibles alternativos y, posteriormente, acelerar la comercialización de vehículos limpios.*

Or. en

#### **Enmienda 107**

**Peter Kouroumbashev, István Ujhelyi, Maria Grapini, Isabella De Monte, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy**

#### **Propuesta de Directiva Considerando 18 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(18 bis) Las disposiciones de la presente Directiva y los nuevos objetivos mínimos de contratación pública podrían requerir recursos financieros suplementarios para los poderes adjudicadores. Por tanto, convendría buscar mecanismos financieros que permitan cumplir con los requisitos de la presente Directiva. La política financiera*

*de la Unión y, en particular, el futuro marco financiero plurianual para después de 2020 deben ajustarse a los nuevos requisitos de promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y eficientes energéticamente y apoyo a la descarbonización del transporte, y a la utilización de vehículos de transporte por carretera más limpios.*

Or. en

*Justificación*

*Si queremos una transición fluida hacia un transporte descarbonizado, debemos asegurarnos de que la política financiera de la Unión se ajuste a los objetivos que es necesario lograr en el sector del transporte. El nuevo marco financiero plurianual para después de 2020 debe estar en consonancia con las políticas de transporte, pues estas no podrán llegar a buen puerto sin la financiación adecuada.*

**Enmienda 108**

**Peter Kouroumbashev, István Ujhelyi, Maria Grapini, Isabella De Monte, Miltiadis Kyrkos**

**Propuesta de Directiva  
Considerando 18 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(18 ter) Es necesario introducir reformas a escala local y nacional, con señales de inversión claras y combinando las distintas fuentes para alcanzar el objetivo fijado en la presente Directiva.**

Or. en

*Justificación*

*Unas señales claras de inversión son fundamentales si queremos generar seguridad jurídica para los inversores y los fabricantes. Las reformas de la política de transportes deberían hacerse a nivel local y nacional dependiendo de sus diferentes necesidades y teniendo en cuenta los diferentes niveles de contaminación en las distintas regiones, pero también los presupuestos de que se dispone o los déficits presupuestarios y sus necesidades financieras.*

## Enmienda 109

Peter Kouroumbashev, István Ujhelyi, Maria Grapini, Isabella De Monte, Miltiadis Kyrkos, Nicola Caputo

### Propuesta de Directiva

Considerando 19 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(19 bis)** *Debe contemplarse una mejora de las auditorías y las pruebas ambientales, animando a las autoridades locales a la compra, alquiler y arrendamiento financiero de vehículos de transporte por carretera energéticamente eficientes. Con este fin, convendría desarrollar mecanismos financieros de la Unión para ayudar a aplicar los requisitos de la presente Directiva.*

Or. en

### *Justificación*

*La presente Directiva prevé auditorías y pruebas medioambientales. Esto generará unas cargas administrativas y financieras adicionales para las administraciones nacionales y locales. Se necesitará financiación complementaria para apoyar a estas autoridades y facilitar estas pruebas y auditorías.*

## Enmienda 110

Jakop Dalunde, Tania González Peñas

### Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1

Directiva 2009/33/CE

Título

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

Directiva 2009/33/CE, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera *limpios* en favor de la movilidad *de bajas emisiones*

Directiva 2009/33/CE, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera *de bajas emisiones* en favor de la movilidad *en la contratación pública sostenible*

Or. en

### *Justificación*

*El ámbito de aplicación de la Directiva debe reflejarse claramente en el título.*

*«Vehículo de transporte por carretera de emisiones muy bajas», en consonancia con la modificación del artículo 4, punto 4.*

#### **Enmienda 111** **Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 bis (nuevo)**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 2

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***1 bis) El artículo 2 se sustituye por el texto siguiente:***

***«Artículo 2***

***Exenciones***

***Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación de los requisitos establecidos en la presente Directiva los contratos de compra, arrendamiento financiero, alquiler o alquiler con opción de compra de los vehículos mencionados en el artículo 2, apartado 3, de la Directiva 2007/46/CE que no estén sujetos a homologación de tipo u homologación individual en su territorio.».***

Or. de

### *Justificación*

*El artículo 3 de la propuesta de Directiva prevé una ampliación del ámbito de aplicación de la misma a los contratos de arrendamiento financiero, alquiler y alquiler con opción de compra de vehículos de transporte por carretera. Por consiguiente, debe ampliarse la autorización otorgada a los Estados miembros que se establece en el artículo 2 a fin de abarcar estos casos.*

#### **Enmienda 112** **Tania González Peñas**

## **Propuesta de Directiva**

### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 bis (nuevo)**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 2 – párrafo 1

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**1 bis) En el artículo 2, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:**

**«Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación de los requisitos establecidos en la presente Directiva únicamente los contratos de compra de los vehículos mencionados en el artículo 2, apartado 3, de la Directiva 2007/46/CE, que no estén sujetos a homologación de tipo u homologación individual en su territorio.»**

*(Modificación del texto original de la Directiva.*

*<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0033&from=ES>)*

Or. en

## **Enmienda 113**

**Karoline Graswander-Hainz**

## **Propuesta de Directiva**

### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 bis (nuevo)**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 2

*Texto en vigor*

*Enmienda*

Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación de los requisitos establecidos en la presente Directiva los contratos de compra de los vehículos mencionados en el artículo 2, apartado 3, de la Directiva 2007/46/CE, que no estén

**1 bis) El artículo 2 se sustituye por el texto siguiente:**

«Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación de los requisitos establecidos en la presente Directiva los contratos de compra de los vehículos mencionados en el artículo 2, apartado 3, de la Directiva 2007/46/CE, que no estén

sujetos a homologación de tipo u homologación individual en su territorio.

sujetos a homologación de tipo u homologación individual en su territorio y **los vehículos a que se hace referencia en el artículo 13, letra h), del Reglamento (CE) n.º 561/2006.**».

Or. en

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0033&qid=1528462394783&from=ES>)

## Enmienda 114

Pavel Telička, Jozo Radoš

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 bis (nuevo)

Directiva 2009/33/CE

Artículo 1

#### *Texto en vigor*

La presente Directiva ordena a los poderes adjudicadores, a las entidades adjudicadoras y a determinados operadores que tengan en cuenta los impactos energético y medioambiental durante su vida útil, incluidos el consumo de energía y las emisiones de CO<sub>2</sub> y de determinados contaminantes, **a la hora de comprar** vehículos de transporte por carretera, a fin de promover y estimular el mercado de vehículos limpios y energéticamente eficientes y aumentar la contribución del sector del transporte a las políticas en materia de medio ambiente, clima y energía de la **Comunidad**.

#### *Enmienda*

#### **1 bis) El artículo 1, apartado 1, se modifica como sigue:**

«La presente Directiva ordena a los poderes adjudicadores, a las entidades adjudicadoras y a determinados operadores que tengan en cuenta los impactos energético y medioambiental durante su vida útil, incluidos el consumo de energía y las emisiones de CO<sub>2</sub> y de determinados contaminantes, **para la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler o el alquiler con opción de compra de** vehículos de transporte por carretera, a fin de promover y estimular el mercado de vehículos limpios y energéticamente eficientes y aumentar la contribución del sector del transporte a las políticas en materia de medio ambiente, clima y energía de la **Unión**.».

Or. en

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009L0033&from=ES>)

## Enmienda 115

Peter Kouroumbashev, István Ujhelyi, Maria Grapini, Isabella De Monte

### Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – parte introductoria

Directiva 2009/33/CE

Artículo 3

#### *Texto de la Comisión*

2) *El artículo 3 se sustituye por el texto siguiente:*

#### *Enmienda*

2) *A más tardar el [dieciocho meses después de la entrada en vigor], los Estados miembros prepararán —y presentarán a la Comisión— un informe sobre el transporte ferroviario que incluya lo siguiente:*

- a) todos los servicios nacionales que utilizan gasóleo, tanto de transporte de pasajeros como de mercancías;*
- b) el potencial de sustitución de los trenes de gasóleo por soluciones alternativas, como trenes híbridos, trenes con pilas de combustible y eléctricos;*
- c) un calendario para la transición.*

Or. en

#### *Justificación*

*Todos los modos de transporte deben descarbonizarse para contribuir a los objetivos de la política de la Unión para combatir el cambio climático.*

## Enmienda 116

Jakop Dalunde

### Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 2009/33/CE

Artículo 3

#### *Texto de la Comisión*

La presente Directiva se aplicará a los contratos de compra, arrendamiento financiero, alquiler o alquiler con opción de compra de vehículos de transporte por

#### *Enmienda*

La presente Directiva se aplicará a los contratos de compra, arrendamiento financiero, alquiler o alquiler con opción de compra *y retroadaptación* de vehículos de transporte por carretera *utilizados en los*

carretera:

*servicios públicos:*

Or. en

**Enmienda 117**  
**Georg Mayer**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2**  
Directiva 2009/33/CE  
Punto 2

*Texto de la Comisión*

La presente Directiva se aplicará a los contratos de compra, arrendamiento financiero, alquiler o alquiler con opción de compra de vehículos de transporte por carretera:

*Enmienda*

La presente Directiva se aplicará a los contratos de compra, arrendamiento financiero, alquiler o alquiler con opción de compra de vehículos de transporte por carretera **celebrados a partir del 1.1.2025:**

*(Esta enmienda se aplica a la totalidad del texto legislativo; si se aprueba esta propuesta de enmienda será necesario adaptar todo el texto.)*

Or. xm

*(Véase el texto del artículo 3 de la Directiva 2009/33/CE)*

*Justificación*

*Debe aclararse que el ámbito de aplicación de la Directiva abarca los contratos celebrados a partir del 1.1.2025. Una ampliación con carácter retroactivo a los contratos vigentes pone en riesgo la seguridad jurídica y se sitúa al margen de la realidad, debido a la falta de una oferta de mercado acorde y a los costes elevados.*

**Enmienda 118**  
**Tania González Peñas**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 3

*Texto de la Comisión*

La presente Directiva se aplicará a los

*Enmienda*

La presente Directiva se aplicará a los

contratos de compra, arrendamiento financiero, alquiler *o* alquiler con opción de compra de vehículos de transporte por carretera:

contratos de compra, arrendamiento financiero, alquiler, alquiler con opción de compra *o retroadaptación* de vehículos de transporte por carretera:

Or. en

### **Enmienda 119**

**Lucy Anderson, Theresa Griffin, Enrico Gasbarra, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy**

#### **Propuesta de Directiva**

##### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 3

#### *Texto de la Comisión*

La presente Directiva se aplicará a los contratos de compra, arrendamiento financiero, alquiler o alquiler con opción de compra de vehículos de transporte por carretera:

#### *Enmienda*

La presente Directiva se aplicará a los contratos de compra, arrendamiento financiero, alquiler o alquiler con opción de compra de vehículos de transporte por carretera *y neumáticos*:

Or. en

### **Enmienda 120**

**Ismail Ertug, Nicola Caputo, Karoline Graswander-Hainz, Theresa Griffin**

#### **Propuesta de Directiva**

##### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 3 – parte introductoria

#### *Texto de la Comisión*

La presente Directiva se aplicará a los contratos de compra, arrendamiento financiero, alquiler o alquiler con opción de compra de vehículos de transporte por carretera:

#### *Enmienda*

La presente Directiva se aplicará a los *nuevos* contratos de compra, arrendamiento financiero, alquiler o alquiler con opción de compra de vehículos de transporte por carretera:

Or. en

## Justificación

*Debe quedar claro que los contratos vigentes y los procedimientos de contratación existentes no se ven afectados por los cambios. Solo deben tenerse en cuenta los nuevos contratos celebrados después de la entrada en vigor del Reglamento modificado.*

### Enmienda 121

Andor Deli

#### Propuesta de Directiva

##### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 2009/33/CE

Artículo 3 – letra b

#### *Texto de la Comisión*

b) por parte de operadores que ejecutan obligaciones de servicio público en el marco de un contrato de servicio público en el sentido del Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>29</sup>;

---

<sup>29</sup> Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo (DO L 315 de 3.12.2007, p. 1).

#### *Enmienda*

b) por parte de operadores que ejecutan **nuevas** obligaciones de servicio público en el marco de un contrato de servicio público **celebrado después de la entrada en vigor de la presente Directiva**, en el sentido del Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>29</sup>;

---

<sup>29</sup> Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo (DO L 315 de 3.12.2007, p. 1).

Or. en

## Justificación

*Debe garantizarse el respeto de los contratos vigentes y que la revisión de la Directiva sobre vehículos limpios solo se aplica a los contratos nuevos.*

### Enmienda 122

Lucy Anderson, Theresa Griffin, Enrico Gasbarra, Karoline Graswander-Hainz, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Ismail Ertug

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 3 – párrafo 1 – letra c bis (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*c bis) por parte de las instituciones,  
agencias y organismos de la Unión.*

Or. en

**Enmienda 123**

**Jakop Dalunde**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 3 – párrafo 2 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*Los Estados miembros podrán decidir  
regular la adquisición de vehículos de  
bajas emisiones por otros propietarios de  
flotas, como las empresas de taxis, de  
alquiler de coches y de transporte  
compartido.*

Or. en

**Enmienda 124**

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

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 4 – punto 4

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

4. “vehículo limpio”:

4. «vehículo limpio»: *un vehículo de  
la categoría M1, M2, M3, N1, N2 o N3  
que usa combustibles alternativos según*

*se definen en el artículo 2, punto 1), de la Directiva 2014/94/UE.*

*(Esta enmienda requiere eliminar las letras a), b) y c), de la propuesta de la Comisión.)*

Or. en

*Justificación*

*Debería aplicarse una definición estricta de vehículos limpios en toda la legislación.*

**Enmienda 125**  
**Jakop Dalunde**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 4 – punto 4

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

4. “vehículo *limpio*”:

4. «vehículo *de emisiones bajas*»:

Or. en

*Justificación*

*Esta modificación se aplica a la totalidad del texto.*

**Enmienda 126**  
**Ismail Ertug, Nicola Caputo, Karoline Graswander-Hainz**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 4 – punto 4 – letra a

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

a) *un vehículo de la categoría M1 o M2 con unas emisiones del tubo de escape máximas expresadas en g CO<sub>2</sub>/km y unas emisiones de contaminantes en*

*suprimida*

*condiciones reales de conducción por debajo de un porcentaje de los límites de emisiones aplicables como se contempla en el cuadro 2 del anexo, o,*

Or. en

### **Enmienda 127**

**Pavel Telička, Jozo Radoš**

#### **Propuesta de Directiva**

##### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 4 – punto 4 – letra a

#### *Texto de la Comisión*

a) un vehículo de la categoría M1 o M2 con unas emisiones del tubo de escape máximas expresadas en g CO<sub>2</sub>/km y unas emisiones de contaminantes en condiciones reales de conducción por debajo de un porcentaje de los límites de emisiones aplicables como se contempla en el cuadro 2 del anexo, o,

#### *Enmienda*

a) un vehículo de la categoría M1 o M2 **que usa combustibles alternativos con arreglo al artículo 2 de la Directiva 2014/94/UE** y con unas emisiones del tubo de escape máximas expresadas en g CO<sub>2</sub>/km y unas emisiones de contaminantes en condiciones reales de conducción por debajo de un porcentaje de los límites de emisiones aplicables como se contempla en el cuadro 2 del anexo, o,

Or. en

### **Enmienda 128**

**Massimiliano Salini, Georges Bach**

#### **Propuesta de Directiva**

##### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 4 – punto 4 – letra a

#### *Texto de la Comisión*

a) un vehículo de la categoría M1 o M2 **con unas emisiones del tubo de escape máximas expresadas en g CO<sub>2</sub>/km y unas emisiones de contaminantes en**

#### *Enmienda*

a) un vehículo de la categoría M1 o M2 **que usa los combustibles alternativos enumerados en el artículo 2, punto 1), de la Directiva 2014/94/UE, o,**

*condiciones reales de conducción por debajo de un porcentaje de los límites de emisiones aplicables como se contempla en el cuadro 2 del anexo, o,*

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

Or. en

#### *Justificación*

*Es necesario para mantener la situación vigente en la actualidad.*

### **Enmienda 129**

**Henna Virkkunen, Merja Kyllönen**

#### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 4 – punto 4 – letra a

#### *Texto de la Comisión*

a) un vehículo de la categoría M1 o M2 *con unas emisiones del tubo de escape máximas expresadas en g CO<sub>2</sub>/km y unas emisiones de contaminantes en condiciones reales de conducción por debajo de un porcentaje de los límites de emisiones aplicables como se contempla en el cuadro 2 del anexo, o,*

#### *Enmienda*

a) un vehículo de la categoría M1, M2, **M3, N1, N2 o N3 homologado para el uso de electricidad, hidrógeno, gas natural —incluido el biometano— en forma gaseosa [gas natural comprimido (GNC)] y en forma licuada [gas natural licuado (GNL)], combustibles sintéticos y parafínicos y biocombustibles puros y con porcentaje elevado de mezcla sostenibles,**

Or. en

#### *Justificación*

*Es importante garantizar una definición tecnológicamente neutra y coherencia con el resto de la legislación de la Unión en la materia. Esta definición es coherente con la Directiva 2014/94/UE sobre infraestructuras para combustibles alternativos. La inclusión de «homologado para el uso de combustibles alternativos» en las categorías de vehículos impulsa la adopción de combustibles alternativos, contribuyendo así a los objetivos de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>. Limitar los biocarburantes alternativos solo a los puros o*

*con un porcentaje elevado de mezcla permitirá una importante reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>.*

### **Enmienda 130**

**Lucy Anderson, Theresa Griffin, Enrico Gasbarra, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy**

#### **Propuesta de Directiva**

##### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 4 – punto 4 – letra a

#### *Texto de la Comisión*

a) un vehículo de la categoría M1 o M2 con unas emisiones del tubo de escape máximas expresadas en g CO<sub>2</sub>/km y unas emisiones de contaminantes en condiciones reales de conducción por debajo de un porcentaje de los límites de emisiones aplicables como se contempla en el cuadro 2 del anexo, o,

#### *Enmienda*

a) un vehículo de la categoría **L**, M1 o M2 con unas emisiones del tubo de escape máximas expresadas en g CO<sub>2</sub>/km y unas emisiones de contaminantes en condiciones reales de conducción por debajo de un porcentaje de los límites de emisiones aplicables como se contempla en el cuadro 2 del anexo, o,

Or. en

### **Enmienda 131**

**Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy**

#### **Propuesta de Directiva**

##### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**

Directiva 2009/33/UE

Artículo 4 – punto 4 – letra a

#### *Texto de la Comisión*

a) un vehículo de la categoría M1 o M2 con unas emisiones del tubo de escape máximas expresadas en g CO<sub>2</sub>/km y unas emisiones de contaminantes en condiciones reales de conducción por debajo de un porcentaje de los límites de emisiones aplicables como se contempla en el cuadro 2 del anexo, o,

#### *Enmienda*

a) un vehículo de la categoría **L**, M1 o M2 con unas emisiones del tubo de escape máximas expresadas en g CO<sub>2</sub>/km y unas emisiones de contaminantes en condiciones reales de conducción por debajo de un porcentaje de los límites de emisiones aplicables como se contempla en el cuadro 2 del anexo, o,

## Enmienda 132

Jakop Dalunde, Tania González Peñas

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3

Directiva 2009/33/CE

Artículo 4 – punto 4 – letra a

#### *Texto de la Comisión*

a) un vehículo de la categoría M1 o M2 con unas emisiones del tubo de escape máximas expresadas en g CO<sub>2</sub>/km y unas emisiones de contaminantes en condiciones reales de conducción por debajo de un porcentaje de los límites de emisiones aplicables como se contempla en el cuadro 2 del anexo, o,

#### *Enmienda*

a) un vehículo de la categoría **L**, M1 o M2 con unas emisiones del tubo de escape máximas expresadas en g CO<sub>2</sub>/km y unas emisiones de contaminantes en condiciones reales de conducción por debajo de un porcentaje de los límites de emisiones aplicables como se contempla en el cuadro 2 del anexo, o,

Or. en

## Enmienda 133

Markus Ferber

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3

Directiva 2009/33/CE

Artículo 4 – punto 4 – letra a

#### *Texto de la Comisión*

a) un vehículo de la categoría M1 o M2 con unas emisiones del tubo de escape máximas **expresadas en g CO<sub>2</sub>/km** y unas emisiones de contaminantes en condiciones reales de conducción **por debajo de un porcentaje de los límites de emisiones aplicables como se contempla en el cuadro 2 del anexo, o,**

#### *Enmienda*

a) un vehículo **de bajas emisiones o de emisión cero** de la categoría M1, M2, **M3 o N1** con unas emisiones del tubo de escape máximas **de 50 g CO<sub>2</sub>/km** y unas emisiones de contaminantes en condiciones reales de conducción **que se ajusten a los límites de emisiones establecidos en el Reglamento (UE) 2017/1151 o se sitúen por debajo de estos.**

Or. de

## *Justificación*

*La definición de los vehículos de emisión cero o de bajas emisiones no debe efectuarse sobre la base de los combustibles utilizados, sino en función de las emisiones del tubo de escape y los límites de emisiones, garantizando así un enfoque neutro desde un punto de vista tecnológico. Este tipo de clasificación debe aplicarse además a los vehículos para el transporte de pasajeros con una masa total autorizada superior a 5 toneladas, a fin de abarcar así los tipos modernos de autobuses diésel e híbridos, los cuales cumplen los límites relativos a los contaminantes también en condiciones de conducción real.*

### **Enmienda 134**

**Lucy Anderson, Theresa Griffin, Enrico Gasbarra, Karoline Graswander-Hainz, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Ismail Ertug, Gabriele Preuß**

#### **Propuesta de Directiva**

##### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 4 – punto 4 – letra a bis (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*a bis) «vehículo retroadaptado a la norma de vehículo limpio»: un vehículo cuyo motor ha sido retroadaptado a la norma de vehículo limpio según se define en el artículo 4 de la presente Directiva.*

Or. en

### **Enmienda 135**

**Lucy Anderson, Theresa Griffin, Enrico Gasbarra, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy**

#### **Propuesta de Directiva**

##### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 4 – punto 4 – letra a ter (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*a ter) 4 bis. «neumáticos mejor clasificados»: neumáticos con clasificación C y superiores en cuanto a resistencia a la rodadura y adherencia en superficie mojada de acuerdo con el*

**Reglamento sobre el etiquetado de los neumáticos.**

**4 ter. «Neumáticos recauchutados»: el término genérico que designa el reacondicionamiento de un neumático usado mediante la sustitución de la banda de rodadura usada por un material nuevo.**

Or. en

**Enmienda 136**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 4 – punto 4 – letra b

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**b) un vehículo de la categoría N1 con unas emisiones del tubo de escape máximas expresadas en g CO<sub>2</sub>/km y unas emisiones de contaminantes en condiciones reales de conducción por debajo de un porcentaje de los límites de emisiones aplicables como se contempla en el cuadro 2 del anexo, o,**

**suprimida**

Or. de

**Enmienda 137**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 4 – punto 4 – letra b

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**b) un vehículo de la categoría N1 con unas emisiones del tubo de escape máximas expresadas en g CO<sub>2</sub>/km y unas**

**suprimida**

*emisiones de contaminantes en condiciones reales de conducción por debajo de un porcentaje de los límites de emisiones aplicables como se contempla en el cuadro 2 del anexo, o,*

Or. en

*Justificación*

*En relación con la enmienda anterior.*

**Enmienda 138**  
**Henna Virkkunen, Merja Kyllönen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 4 – punto 4 – letra b

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*b) un vehículo de la categoría N1 con unas emisiones del tubo de escape máximas expresadas en g CO<sub>2</sub>/km y unas emisiones de contaminantes en condiciones reales de conducción por debajo de un porcentaje de los límites de emisiones aplicables como se contempla en el cuadro 2 del anexo, o,*

*suprimida*

Or. en

**Enmienda 139**  
**Ismail Ertug, Nicola Caputo, Karoline Graswander-Hainz**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 4 – punto 4 – letra b

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*b) un vehículo de la categoría N1 con unas emisiones del tubo de escape*

*suprimida*

*máximas expresadas en g CO<sub>2</sub>/km y unas emisiones de contaminantes en condiciones reales de conducción por debajo de un porcentaje de los límites de emisiones aplicables como se contempla en el cuadro 2 del anexo, o,*

Or. en

#### **Enmienda 140**

**Pavel Telička, Jozo Radoš**

#### **Propuesta de Directiva**

##### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 4 – punto 4 – letra b

#### *Texto de la Comisión*

b) un vehículo de la categoría N1 con unas emisiones del tubo de escape máximas expresadas en g CO<sub>2</sub>/km y unas emisiones de contaminantes en condiciones reales de conducción por debajo de un porcentaje de los límites de emisiones aplicables como se contempla en el cuadro 2 del anexo, o,

#### *Enmienda*

b) un vehículo de la categoría N1 ***que usa combustibles alternativos con arreglo al artículo 2 de la Directiva 2014/94/UE*** y con unas emisiones del tubo de escape máximas expresadas en g CO<sub>2</sub>/km y unas emisiones de contaminantes en condiciones reales de conducción por debajo de un porcentaje de los límites de emisiones aplicables como se contempla en el cuadro 2 del anexo, o,

Or. en

#### **Enmienda 141**

**Massimiliano Salini, Georges Bach**

#### **Propuesta de Directiva**

##### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 4 – punto 4 – letra b

#### *Texto de la Comisión*

b) un vehículo de la categoría N1 ***con unas emisiones del tubo de escape***

#### *Enmienda*

b) un vehículo de la categoría N1 ***que usa los combustibles alternativos***

*máximas expresadas en g CO<sub>2</sub>/km y unas emisiones de contaminantes en condiciones reales de conducción por debajo de un porcentaje de los límites de emisiones aplicables como se contempla en el cuadro 2 del anexo, o,*

*enumerados en el artículo 2, punto 1), de la Directiva 2014/94/UE, o,*

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

Or. en

#### *Justificación*

*Es necesario para mantener la situación vigente en la actualidad.*

#### **Enmienda 142 Jakop Dalunde**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 4 – punto 4 – letra b

#### *Texto de la Comisión*

b) un vehículo de la categoría N1 con unas emisiones del tubo de escape máximas expresadas en g CO<sub>2</sub>/km y unas emisiones de contaminantes en condiciones reales de conducción por debajo de un porcentaje de los límites de emisiones aplicables como se contempla en el cuadro 2 del anexo, o,

#### *Enmienda*

b) un vehículo de la categoría N1 con unas emisiones del tubo de escape máximas expresadas en g CO<sub>2</sub>/km, ***otras emisiones de gases de efecto invernadero*** y unas emisiones de contaminantes en condiciones reales de conducción por debajo de un porcentaje de los límites de emisiones aplicables como se contempla en el cuadro 2 del anexo, o,

Or. en

#### **Enmienda 143 Ismail Ertug, Nicola Caputo, Karoline Graswander-Hainz**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**

Directiva 2009/33/CE  
Artículo 4 – punto 4 – letra c

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*c) un vehículo de categoría M3, N2 o N3 como se definen en el cuadro 3 del anexo.*

*suprimida*

Or. en

**Enmienda 144**  
**Henna Virkkunen, Merja Kyllönen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 4 – punto 4 – letra c

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*c) un vehículo de categoría M3, N2 o N3 como se definen en el cuadro 3 del anexo.*

*suprimida*

Or. en

**Enmienda 145**  
**Jakop Dalunde**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 4 – punto 4 – letra c

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*c) un vehículo de categoría M3, N2 o N3 como se definen en el cuadro 3 del anexo.*

*c) un vehículo de categoría M3, N2 o N3 que usa los combustibles alternativos definidos en el artículo 2, punto 1), de la Directiva 2014/94/UE relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos, incluidos los vehículos híbridos en los que la electricidad solo se utiliza para una parte*

*del funcionamiento del vehículo.*

Or. en

**Enmienda 146**  
**Daniel Dalton**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 4 – punto 4 – letra c

*Texto de la Comisión*

c) un vehículo de categoría M3, N2 o N3 como se *definen* en el cuadro 3 del anexo.

*Enmienda*

c) un vehículo de categoría M3, *clase 1 (según se define en el Reglamento n.º 107 de las Naciones Unidas)*, N2 o N3 *que usa combustibles alternativos tal como se define en el artículo 2, punto 1, de la Directiva 2014/94/UE* y como se *define* en el cuadro 3 del anexo.

Or. en

**Enmienda 147**  
**Tania González Peñas**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 4 – punto 4 – letra c

*Texto de la Comisión*

c) un vehículo de categoría M3, N2 o N3 como se *definen* en el cuadro 3 del anexo.

*Enmienda*

c) un vehículo de categoría M3, N2 o N3 *con unas emisiones del tubo de escape máximas expresadas en g CO<sub>2</sub>/km* como se *define* en el cuadro 3 del anexo.

Or. en

**Enmienda 148**

**Massimiliano Salini, Georges Bach**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 4 – punto 4 – letra c

*Texto de la Comisión*

c) un vehículo de categoría M3, N2 o N3 *como se definen en el cuadro 3 del anexo.*

*Enmienda*

c) un vehículo de categoría M3, N2 o N3 *que usa los combustibles alternativos enumerados en el artículo 2, punto 1), de la Directiva 2014/94/UE.*

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

Or. en

*Justificación*

*Es necesario para mantener la situación vigente en la actualidad.*

**Enmienda 149**

**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 4 – punto 4 – letra c

*Texto de la Comisión*

c) un vehículo de categoría **M3**, N2 o N3 como se definen en el cuadro 3 del anexo.

*Enmienda*

c) un vehículo de categoría N2 o N3 como se definen en el cuadro 3 del anexo.

Or. de

**Enmienda 150**

**Jakop Dalunde**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 4 – punto 4 – letra c bis (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*c bis) un vehículo eléctrico como se define en el artículo 2, apartado 2, de la Directiva 2014/94/UE, de emisión cero en el tubo de escape, siempre que se demuestre, de conformidad con la Directiva 2009/228/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 151**

**Peter Kouroumbashev, István Ujhelyi, Maria Grapini, Isabella De Monte**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 4 – apartado 4 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*4 bis. «batería sostenible»: batería para la que se tiene en cuenta toda la cadena de valor y cuyo producto final es apto para la reutilización o el reciclado.*

*La Comisión estará facultada para adoptar un acto delegado a más tardar el [dieciocho meses después de la entrada en vigor] con una definición más precisa basada en una evaluación de las emisiones de CO<sub>2</sub> considerando toda la cadena, es decir, todo el ciclo de vida de la batería incluido el ciclo de vida completo de las emisiones de carbono durante el proceso de fabricación y la huella de carbono de la batería al final de su vida*

*útil.*

Or. en

*Justificación*

*Una solución sostenible para reciclar las baterías es indispensable. Algunas baterías contaminan mucho más al final de la vida útil del vehículo que otros vehículos durante el período de utilización.*

**Enmienda 152**

**Peter Kouroumbashev, István Ujhelyi, Maria Grapini, Isabella De Monte**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 4 – apartado 4 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***4 bis. «vehículo de ciclo de vida sostenible»: un vehículo en cuya fabricación se ha generado una cantidad significativamente inferior de emisiones que en la de tipos de vehículo comparables y concebido para permitir una mayor sostenibilidad al final de su vida útil, incluida la posibilidad de reutilizar y reciclar sus componentes. La Comisión estará facultada para adoptar un acto delegado a más tardar el [dieciocho meses después de la entrada en vigor] en el que se establezca una definición más precisa.***

Or. en

*Justificación*

*Al calcular las emisiones de CO<sub>2</sub>, es importante tener en cuenta todo el ciclo vital del producto (fabricación, uso y final de vida útil) y no solo sus componentes. Algunos vehículos contaminan más al final de su vida útil por la imposibilidad de reciclar algunas de sus piezas. Muy a menudo, esta contaminación es mucho más elevada que la que otros vehículos provocan durante el período de utilización.*

**Enmienda 153**  
**Jakop Dalunde**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 4 – apartado 4 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**4 bis.** *«retroadaptación de los equipos»: la modificación total o parcial del motor de un vehículo mediante tecnologías de reducción de la contaminación o de ahorro de combustible; entre estas se incluyen las tecnologías de tratamiento de gases de escape, como la tecnología de reducción catalítica selectiva, así como las tecnologías de ahorro de combustible, como la hibridación o modificaciones más importantes de la tecnología eléctrica o de hidrógeno.*

Or. en

**Enmienda 154**  
**Jakop Dalunde**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 4 – apartado 4 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**4 ter.** *«vehículo adaptado a la norma de vehículo de bajas emisiones»: un vehículo cuyo motor ha sido adaptado a la norma de vehículo de bajas emisiones según se define en el párrafo primero, punto 4), del presente artículo.*

Or. en

**Enmienda 155**  
**Jakop Dalunde**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 4 – apartado 4 quater (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**4 quater.**      **«vehículo adaptado a la norma de vehículo de emisiones muy bajas»: un vehículo con cero emisiones de CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> y partículas finas en el tubo de escape después de la adaptación.**

Or. en

**Enmienda 156**  
**Karoline Graswander-Hainz**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 4 bis

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***Delegación de poderes***

***suprimido***

Or. en

*Justificación*

*Los actos delegados están fuera de la competencia del Parlamento Europeo y del Consejo, por lo que no son transparentes y, por lo tanto, deben rechazarse.*

**Enmienda 157**  
**Henna Virkkunen, Merja Kyllönen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 4 bis

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***Delegación de poderes***

***suprimido***

Or. en

**Enmienda 158**

**Peter Kouroumbashev, István Ujhelyi, Maria Grapini, Isabella De Monte**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 4 bis

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***Delegación de poderes***

***suprimido***

Or. en

*Justificación*

*Los elementos esenciales del informe se mencionan en el cuadro 3. La Comisión no debería estar facultada para modificar dicho cuadro. En caso de que sea necesario modificarlo, esta deberá considerar la posibilidad de presentar una nueva propuesta legislativa. La modificación de este cuadro debe realizarse exclusivamente mediante el procedimiento legislativo ordinario de modo que el Parlamento y el Consejo puedan expresar su posición al respecto.*

**Enmienda 159**

**Georg Mayer**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**

Directiva 2009/33/CE

**«Artículo 4 bis**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 8 bis con el fin de actualizar el cuadro 3 del anexo con los umbrales de emisiones del tubo de escape de CO<sub>2</sub> y contaminantes atmosféricos***

***suprimido***

*para los vehículos pesados cuando hayan entrado en vigor a escala de la Unión las correspondientes normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados.».*

*(La enmienda se aplica a la totalidad del texto)*

Or. de

*(Artículo 4 bis de la Directiva 2009/33/CE)*

*Justificación*

*La delegación de poderes en la Comisión a través de actos delegados es demasiado amplia. Los actos delegados están excluidos del conjunto de competencias del Parlamento Europeo y el Consejo; por tanto, carecen de transparencia y deben rechazarse.*

**Enmienda 160**

**Henna Virkkunen, Merja Kyllönen**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 4 bis

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 8 bis con el fin de actualizar el cuadro 3 del anexo con los umbrales de emisiones del tubo de escape de CO<sub>2</sub> y contaminantes atmosféricos para los vehículos pesados cuando hayan entrado en vigor a escala de la Unión las correspondientes normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados.*

*suprimido*

Or. en

*Justificación*

*Este artículo ya no es necesario, dado que se ha propuesto una enmienda para adaptar los requisitos de combustibles alternativos para vehículos pesados a la definición de*

*combustibles alternativos que figura en el artículo 2, punto 1), de la Directiva 2014/94/UE, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos.*

## **Enmienda 161**

**Karoline Graswander-Hainz**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 4 bis

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 8 bis con el fin de actualizar el cuadro 3 del anexo con los umbrales de emisiones del tubo de escape de CO<sub>2</sub> y contaminantes atmosféricos para los vehículos pesados cuando hayan entrado en vigor a escala de la Unión las correspondientes normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados.*

*suprimido*

Or. en

*Justificación*

*Los actos delegados están fuera de la competencia del Parlamento Europeo y del Consejo, por lo que no son transparentes y, por lo tanto, deben rechazarse.*

## **Enmienda 162**

**Peter Kouroumbashev, István Ujhelyi, Maria Grapini, Isabella De Monte**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 1

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 8 bis con el fin de*

*suprimido*

*actualizar el cuadro 3 del anexo con los umbrales de emisiones del tubo de escape de CO<sub>2</sub> y contaminantes atmosféricos para los vehículos pesados cuando hayan entrado en vigor a escala de la Unión las correspondientes normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados.*

Or. en

#### *Justificación*

*Los elementos esenciales del informe se mencionan en el cuadro 3. La Comisión no debería estar facultada para modificar dicho cuadro. En caso de que sea necesario modificarlo, esta deberá considerar la posibilidad de presentar una nueva propuesta legislativa. La modificación de este cuadro debe realizarse exclusivamente mediante el procedimiento legislativo ordinario de modo que el Parlamento y el Consejo puedan expresar su posición al respecto.*

#### **Enmienda 163**

**Massimiliano Salini, Georges Bach**

#### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 4 bis

#### *Texto de la Comisión*

*La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 8 bis con el fin de actualizar el cuadro 3 del anexo con los umbrales de emisiones del tubo de escape de CO<sub>2</sub> y contaminantes atmosféricos para los vehículos pesados cuando hayan entrado en vigor a escala de la Unión las correspondientes normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados.*

#### *Enmienda*

*suprimido*

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

*Justificación*

*Es necesario para mantener la situación vigente en la actualidad.*

**Enmienda 164**

**Lucy Anderson, Theresa Griffin, Enrico Gasbarra, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 4 bis – párrafo 1

*Texto de la Comisión*

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 8 bis con el fin de actualizar el cuadro 3 del anexo con los umbrales de emisiones del tubo de escape de CO<sub>2</sub> y contaminantes atmosféricos para los vehículos pesados cuando hayan entrado en vigor a escala de la Unión las correspondientes normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados.

*Enmienda*

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 8 bis con el fin de actualizar el cuadro 3 del anexo con los umbrales de emisiones del tubo de escape de CO<sub>2</sub> y contaminantes atmosféricos para los vehículos pesados cuando hayan entrado en vigor a escala de la Unión las correspondientes normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados. ***Estos umbrales no deben representar más del 50 % como porcentaje de las normas de comportamiento relevantes en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados y deben ser inmediatamente aplicables a partir de la adopción del acto delegado.***

**Enmienda 165**

**Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**

Directiva 2009/33/UE

Artículo 4 bis

*Texto de la Comisión*

La Comisión ***estará facultada para*** adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 8 bis con el fin de actualizar el cuadro 3 del anexo con los umbrales de emisiones del tubo de escape de CO<sub>2</sub> y contaminantes atmosféricos para los vehículos pesados cuando hayan entrado en vigor a escala de la Unión las correspondientes normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados.

*Enmienda*

La Comisión ***deberá*** adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 8 bis con el fin de actualizar el cuadro 3 del anexo con los umbrales de emisiones del tubo de escape de CO<sub>2</sub> y contaminantes atmosféricos para los vehículos pesados cuando hayan entrado en vigor a escala de la Unión las correspondientes normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados, ***a fin de que dichos comportamientos se utilicen a efectos reglamentarios a partir de 2025.***

Or. fr

**Enmienda 166**

**Lucy Anderson, Theresa Griffin, Enrico Gasbarra, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 5 – apartado 1 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***Los neumáticos adquiridos para los vehículos que entran en el ámbito de aplicación del artículo 3 de la presente Directiva cumplen los objetivos mínimos de contratación a que se refiere el cuadro 6 del anexo.***

Or. en

**Enmienda 167**

**Lucy Anderson, Theresa Griffin, Enrico Gasbarra, Karoline Graswander-Hainz, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Ismail Ertug, Gabriele Preuß**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 5 – apartado 1 bis (nuevo)

***Los Estados miembros deben velar por que los costes del cumplimiento de los objetivos mínimos de contratación establecidos en la presente Directiva no repercutan en las autoridades locales y por que se pongan a disposición de los poderes y entidades adjudicadores recursos financieros suficientes.***

Or. en

**Enmienda 168**  
**Jakop Dalunde**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 5 – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

1. Los Estados miembros velarán por que la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler *o* el alquiler con opción de compra de vehículos de transporte por carretera, y los contratos de servicio público en el transporte público de pasajeros por carretera y ferrocarril y los contratos de servicio público a que se refiere el artículo 3 de la presente Directiva cumplan los objetivos mínimos de contratación pública para los vehículos ligeros a que se refiere el cuadro 4 del anexo, y para los vehículos pesados a que se refiere el cuadro 5 del anexo.

1. Los Estados miembros velarán por que la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler, el alquiler con opción de compra ***o la retroadaptación a la norma de vehículo de emisiones bajas y muy bajas*** de vehículos de transporte por carretera ***que se utilicen en servicios públicos***, y los contratos de servicio público en el transporte público de pasajeros por carretera y ferrocarril ***en los servicios públicos*** y los contratos de servicio público a que se refiere el artículo 3 de la presente Directiva cumplan los objetivos mínimos de contratación pública para los vehículos ligeros a que se refiere el cuadro 4 del anexo, y para los vehículos pesados a que se refiere el cuadro 5 del anexo. ***El incremento del número de vehículos ferroviarios urbanos, como los tranvías o los trenes de metro, en las redes públicas también se podrá tener en cuenta a efectos de la consecución de los***

*objetivos mínimos de contratación pública para autobuses establecidos en el cuadro 5 del anexo.*

Or. en

**Enmienda 169**

**Lucy Anderson, Theresa Griffin, Enrico Gasbarra, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Karoline Graswander-Hainz, Ismail Ertug**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 5 – apartado 1

*Texto de la Comisión*

1. Los Estados miembros velarán por que la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler o el alquiler con opción de compra de vehículos de transporte por carretera, y los contratos de servicio público en el transporte público de pasajeros por carretera y ferrocarril y los contratos de servicio público a que se refiere el artículo 3 de la presente Directiva cumplan los objetivos mínimos de contratación pública para los vehículos ligeros a que se refiere el cuadro 4 del anexo, y para los vehículos pesados a que se refiere el cuadro 5 del anexo.

*Enmienda*

1. Los Estados miembros velarán por que la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler o el alquiler con opción de compra de vehículos de transporte por carretera, y los contratos de servicio público en el transporte público de pasajeros por carretera y ferrocarril y los contratos de servicio público a que se refiere el artículo 3 de la presente Directiva cumplan los objetivos mínimos de contratación pública para los vehículos ligeros a que se refiere el cuadro 4 del anexo, y para los vehículos pesados a que se refiere el cuadro 5 del anexo, ***e incluyan disposiciones contractuales para garantizar el uso real de combustibles alternativos. Estos objetivos representan los porcentajes mínimos de vehículos limpios del total de vehículos de transporte por carretera cubiertos por los contratos mencionados en el artículo 3, firmados después de la fecha de aplicación de la presente Directiva.***

Or. en

**Enmienda 170**

**Henna Virkkunen, Merja Kyllönen**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 5 – apartado 1

*Texto de la Comisión*

1. Los Estados miembros velarán por que la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler o el alquiler con opción de compra de vehículos de transporte por carretera, y los contratos de servicio público en el transporte público de pasajeros por carretera y ferrocarril y los contratos de servicio público a que se refiere el artículo 3 de la presente Directiva cumplan los objetivos mínimos de contratación pública para los vehículos ligeros a que se refiere el cuadro 4 del anexo, y para los vehículos pesados a que se refiere el cuadro 5 del anexo.

*Enmienda*

1. Los Estados miembros velarán por que la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler o el alquiler con opción de compra de vehículos de transporte por carretera, y los contratos de servicio público en el transporte público de pasajeros por carretera y ferrocarril y los contratos de servicio público a que se refiere el artículo 3 de la presente Directiva cumplan los objetivos mínimos de contratación pública para los vehículos ligeros a que se refiere el cuadro 4 del anexo, y para los vehículos pesados a que se refiere el cuadro 5 del anexo, ***e incluyan disposiciones contractuales para garantizar el uso real de combustibles alternativos.***

Or. en

**Enmienda 171**

**Lucy Anderson, Theresa Griffin, Enrico Gasbarra, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Ismail Ertug, Miltiadis Kyrkos, Gabriele Preuß**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 5 – apartado 1

*Texto de la Comisión*

1. Los Estados miembros velarán por que la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler ***o*** el alquiler con opción de compra de vehículos de transporte por carretera, y los contratos de servicio público en el transporte público de

*Enmienda*

1. Los Estados miembros velarán por que la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler, el alquiler con opción de compra ***o la retroadaptación a la norma de vehículo limpio o de emisión cero*** de vehículos de transporte por carretera, y los

pasajeros por carretera y ferrocarril y los contratos de servicio público a que se refiere el artículo 3 de la presente Directiva cumplan los objetivos mínimos de contratación pública para los vehículos ligeros a que se refiere el cuadro 4 del anexo, y para los vehículos pesados a que se refiere el cuadro 5 del anexo.

contratos de servicio público en el transporte público de pasajeros por carretera y ferrocarril y los contratos de servicio público a que se refiere el artículo 3 de la presente Directiva cumplan los objetivos mínimos de contratación pública para los vehículos ligeros a que se refiere el cuadro 4 del anexo, y para los vehículos pesados a que se refiere el cuadro 5 del anexo.

Or. en

**Enmienda 172**  
**Rolandas Paksas**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 5 – apartado 1

*Texto de la Comisión*

1. Los Estados miembros velarán por que la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler o el alquiler con opción de compra de vehículos de transporte por carretera, y los contratos de servicio público en el transporte público de pasajeros por carretera y ferrocarril y los contratos de servicio público a que se refiere el artículo 3 de la presente Directiva cumplan los objetivos mínimos de contratación pública para los vehículos ligeros a que se refiere el cuadro 4 del anexo, y para los vehículos pesados a que se refiere el cuadro 5 del anexo.

*Enmienda*

1. Los Estados miembros velarán por que la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler o el alquiler con opción de compra de vehículos de transporte por carretera, y los contratos de servicio público en el transporte público de pasajeros por carretera (*incluidos los taxis*) y ferrocarril y los contratos de servicio público a que se refiere el artículo 3 de la presente Directiva cumplan los objetivos mínimos de contratación pública para los vehículos ligeros a que se refiere el cuadro 4 del anexo, y para los vehículos pesados a que se refiere el cuadro 5 del anexo.

Or. en

*Justificación*

*La enmienda es necesaria para eliminar la inseguridad jurídica y aclarar el ámbito de aplicación de la Directiva, ya que el artículo 5 propuesto por la Comisión no especifica explícitamente si el transporte público individual se ve afectado o no.*

**Enmienda 173**

**Lucy Anderson, Theresa Griffin, Enrico Gasbarra, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Karoline Graswander-Hainz, Ismail Ertug**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 5 – apartado 1 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***1 bis. Plataforma de la Unión para la contratación pública conjunta transfronteriza de vehículos de transporte por carretera limpios***

***Para facilitar la consecución de los objetivos establecidos en el anexo a la presente Directiva, conseguir economías de escala y promover la transparencia, la Comisión establecerá una plataforma de la Unión para la contratación pública conjunta transfronteriza de vehículos de transporte por carretera de emisiones muy bajas y energéticamente eficientes. Los poderes y entidades adjudicadores y los operadores a que se refiere el artículo 3 pueden participar en esta plataforma para la adquisición conjunta de vehículos.***

***La Comisión velará por que la plataforma sea accesible para el público y reúna eficazmente a todas las partes interesadas en la puesta en común de sus recursos. Para facilitar el establecimiento y la ejecución de dicha contratación pública conjunta, la Comisión proporcionará asistencia técnica y elaborará modelos de acuerdos de cooperación. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 8 bis en lo referente al establecimiento de la plataforma de la Unión para la contratación pública conjunta de vehículos de transporte por carretera de emisiones muy bajas y energéticamente eficientes.***

**Enmienda 174**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 5 – apartado 1 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*1 bis. A más tardar en 2025, los Estados miembros introducirán un objetivo mínimo para la cuota de vehículos ligeros en la contratación pública, según el cual los vehículos ligeros de bajas emisiones o de emisión cero, o una combinación de ambos, constituirán por lo menos el 25 % del total nacional de contratación pública de vehículos ligeros. Cada vehículo ligero de bajas emisiones o de emisión cero que satisfaga los requisitos del artículo 4, punto 4, se contará como 1 vehículo que contribuye al cumplimiento del mandato.*

Or. de

**Enmienda 175**  
**Jakop Dalunde**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 5 – apartado 1 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*1 bis. Los objetivos mínimos de contratación pública establecidos en los cuadros 4 y 5 del anexo se empezarán a aplicar en las fechas enumeradas en dichos cuadros y se alcanzarán en períodos de cinco años. La fecha de finalización del procedimiento de*

*contratación pública mediante la firma del contrato será considerada la fecha del contrato público a los efectos de cumplimiento del mandato.*

Or. en

### **Enmienda 176**

**Karoline Graswander-Hainz, Ismail Ertug**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 5 – apartado 1 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***1 bis. Los Estados miembros ofrecerán financiación adicional para la adquisición de vehículos que no estén afectados por la legislación sobre ayudas estatales.***

Or. en

*Justificación*

*Es indispensable aprobar medidas de apoyo específicas para la adquisición de vehículos limpios. La propuesta de la Comisión ejerce una presión adicional, especialmente sobre los servicios de interés general, por lo que es importante proteger este ámbito para seguir garantizando una movilidad limpia, segura y asequible.*

### **Enmienda 177**

**Lucy Anderson, Theresa Griffin, Enrico Gasbarra, Karoline Graswander-Hainz, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Ismail Ertug**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 5 – apartado 1 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***1 ter. Para alcanzar los objetivos de contratación pública, las entidades***

*adjudicadoras basarán la adjudicación de los contratos en la oferta económicamente más ventajosa, tal como se describe en el artículo 82 de la Directiva 2014/25/UE. Las especificaciones de la licitación deben definirse teniendo en cuenta no solo el coste total de propiedad, sino también otras características del vehículo, como la accesibilidad, la inserción en el paisaje urbano, los niveles de ruido, la eficiencia energética, la reciclabilidad de las baterías y los componentes del vehículo.*

Or. en

**Enmienda 178**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 5 – apartado 1 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*1 ter. A más tardar en 2030, los Estados miembros introducirán un objetivo mínimo para la cuota de vehículos ligeros en la contratación pública, según el cual los vehículos ligeros de emisión cero constituirán por lo menos el 25 % del total nacional de contratación pública de vehículos ligeros. Cada vehículo ligero de emisión cero que satisfaga los requisitos del artículo 4, punto 4, se contará como 1 vehículo que contribuye al cumplimiento del mandato.*

Or. de

**Enmienda 179**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 5 – apartado 1 quater (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**1 quater.** *Los Estados miembros introducirán un objetivo mínimo para la cuota de camiones de bajas emisiones o de emisión cero en la contratación pública, según el cual:*

*— a más tardar en 2025, los camiones de bajas emisiones o de emisión cero, o una combinación de ambos, constituirán por lo menos el 10 % del total nacional de contratación pública de camiones, y*

*— a más tardar en 2030, los camiones de bajas emisiones o de emisión cero, o una combinación de ambos, constituirán por lo menos el 15 % del total nacional de contratación pública de camiones.*

*Cada camión de bajas emisiones o de emisión cero que satisfaga los requisitos del artículo 4, punto 4, se contará como 1 vehículo que contribuye al cumplimiento del mandato.*

Or. de

**Enmienda 180**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 5 – apartado 1 quinquies (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**1 quinquies.** *Los Estados miembros introducirán un objetivo mínimo para la cuota de autobuses en la contratación pública, según el cual:*

*— a más tardar en 2025, los autobuses de bajas emisiones o de emisión cero, o una*

*combinación de ambos, constituirán por lo menos el 35 % del total nacional de contratación pública de autobuses, y*

*— a más tardar en 2030, los autobuses de bajas emisiones o de emisión cero, o una combinación de ambos, constituirán por lo menos el 50 % del total nacional de contratación pública de autobuses.*

*Cada autobús de bajas emisiones o de emisión cero que satisfaga los requisitos del artículo 4, punto 4, se contará como 1 vehículo que contribuye al cumplimiento del mandato.*

Or. de

### *Justificación*

*Los objetivos mínimos para los autobuses establecidos por la Comisión son mucho más elevados que para los camiones y vehículos ligeros, lo que se traduciría en una carga desproporcionada para el transporte público local, a pesar de que sus vehículos tan solo son responsables de una parte reducida de las emisiones totales del sector del transporte. Al fin de evitar el aumento del precio de los títulos de transporte y una disminución de la oferta en el transporte público de pasajeros, deben definirse unos objetivos mínimos más bajos.*

**Enmienda 181**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 5 – apartado 1 sexies (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*1 sexies. La aplicación de los objetivos mínimos establecidos en el presente artículo será difícil de lograr sin el desarrollo de productos comercializables y avanzados desde el punto de vista técnico. Por tanto, a efectos de la evaluación periódica del estado de desarrollo, la Comisión presentará un informe bianual en el que se determinará si existen soluciones comercializables*

*para los vehículos ligeros y pesados.*

Or. de

**Enmienda 182**  
**Henna Virkkunen, Merja Kyllönen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 5 – apartado 2

*Texto de la Comisión*

2. Las autoridades de los Estados miembros podrán aplicar objetivos mínimos más elevados que los indicados en el anexo de la presente Directiva.

*Enmienda*

2. Las autoridades de los Estados miembros podrán aplicar objetivos mínimos más elevados que los indicados en el anexo de la presente Directiva. ***Las autoridades de los Estados miembros también podrán aplicar objetivos menos exigentes si así lo justifican las circunstancias nacionales o regionales, como las distancias y las condiciones topológicas y climáticas, o la capacidad de alcanzar los mismos resultados medioambientales con otras soluciones que hayan demostrado tener una mejor relación coste-eficacia.***

Or. en

*Justificación*

*A fin de tener en cuenta las circunstancias geográficas nacionales y regionales de los países periféricos, los Estados miembros deben poder aplicar objetivos de contratación pública en el ámbito del transporte con un nivel de exigencia inferior, puesto que, debido a dificultades relacionadas con la infraestructura, no siempre se dispone de electricidad en las zonas escasamente pobladas.*

**Enmienda 183**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5**

*Texto de la Comisión*

2. Las autoridades de los Estados miembros podrán **aplicar** objetivos mínimos más elevados que los indicados en el **anexo** de la presente Directiva.

*Enmienda*

2. Las autoridades de los Estados miembros podrán **fixar** objetivos mínimos más elevados que los indicados en el **presente artículo, apartados 1 bis a 1 quinquies**, de la presente Directiva **en función de sus resultados económicos (producto interior bruto per cápita) y de la exposición a la contaminación (densidad de la población urbana)**.

Or. de

**Enmienda 184**

**Lucy Anderson, Theresa Griffin, Enrico Gasbarra, Karoline Graswander-Hainz, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Ismail Ertug, Miltiadis Kyrkos**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 5 – apartado 2

*Texto de la Comisión*

2. Las autoridades de los Estados miembros **podrán aplicar** objetivos mínimos más elevados que los indicados en el anexo de la presente Directiva.

*Enmienda*

2. **Dado que la presente Directiva tiene por objeto fomentar el mercado de vehículos limpios y mejorar la calidad del aire, se anima a** las autoridades de los Estados miembros **a que apliquen** objetivos mínimos más elevados que los indicados en el anexo de la presente Directiva.

Or. en

**Enmienda 185**

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

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***2 bis. Los Estados miembros podrán subvencionar las actividades de contratación pública de las entidades mencionadas en el artículo 3. Tales subvenciones deben quedar exentas de la legislación sobre ayudas estatales.***

Or. en

*Justificación*

*La adquisición de vehículos de emisión cero y de bajas emisiones puede suponer costes adicionales, especialmente para los proveedores de transporte público. Es probable que estos costes aumenten el precio de los billetes, lo que a su vez hace que el uso del transporte público resulte menos atractivo y, por lo tanto, puede dar lugar a un aumento del tráfico por carretera. Por consiguiente, deben permitirse las subvenciones para que los precios de los billetes se mantengan dentro de lo razonable.*

## **Enmienda 186**

**Jakop Dalunde, Tania González Peñas**

### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 bis (nuevo)**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 5 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***5 bis) Se inserta el artículo 5 bis siguiente:***

***«Artículo 5 bis***

***Retroadaptación de los equipos***

***1. Cuando no se cumplan los objetivos relativos a la calidad del aire ambiente establecidos en la Directiva 2008/50/CE, los Estados miembros establecerán una plataforma multinivel de retroadaptación que reúna a las autoridades locales, la comunidad empresarial y otras partes interesadas para analizar y aplicar, a más***

*tardar el 31 de diciembre de 2020, planes de acción de retroadaptación de los equipos para los vehículos M3, N2 y N3, a fin de respetar los valores límite y los niveles críticos y alcanzar los valores objetivo y los objetivos a largo plazo establecidos en la Directiva 2008/50/CE.*

*2. La Comisión apoyará a los Estados miembros, las autoridades locales y los operadores interesados facilitando orientaciones sobre el uso de los diversos fondos para la retroadaptación de los equipos en el contexto del marco financiero plurianual (MFP) actual y futuro, tales como los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos o el Mecanismo «Conectar Europa» (MCE).*

*3. La retroadaptación de los equipos para los vehículos de las categorías M3, N2 y N3 podrá contribuir a los objetivos definidos en el cuadro 5 hasta el 31 de diciembre de 2021.».*

Or. en

**Enmienda 187**  
**Jakop Dalunde**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 ter (nuevo)**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 5 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*5 ter) Se inserta el artículo 5 ter siguiente:*

*«Artículo 5 ter*

*Plataforma de la Unión para la contratación pública conjunta transfronteriza de vehículos de transporte por carretera de emisiones muy bajas*

*Para facilitar la consecución de los objetivos establecidos en el anexo a la presente Directiva y conseguir economías de escala, la Comisión establecerá una plataforma de la Unión para la contratación pública conjunta transfronteriza de vehículos de transporte por carretera de emisiones bajas y muy bajas. Los poderes y entidades adjudicadores y los operadores a que se refiere el artículo 3 pueden participar en esta plataforma para la contratación conjunta de vehículos. La Comisión velará por que la plataforma sea accesible para el público y reúna eficazmente a todas las partes interesadas en la puesta en común de sus recursos. Para facilitar el establecimiento y la ejecución de dicha contratación pública conjunta, la Comisión proporcionará asistencia técnica y elaborará modelos de acuerdos de cooperación. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 8 bis en lo referente al establecimiento de la plataforma de la Unión para la contratación conjunta de vehículos de transporte por carretera de emisiones bajas y muy bajas.».*

Or. en

**Enmienda 188**  
**Jakop Dalunde**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 quater (nuevo)**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 5 quater (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*5 quater) Se inserta el artículo 5 quater siguiente:*

*«Artículo 5 quater*

***Plan de acción sobre los combustibles alternativos para el transporte público***

***1. A más tardar el 31 de diciembre de 2020, la Comisión Europea presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un plan de acción para acelerar la creación de infraestructuras de recarga y repostaje para los vehículos pesados propiedad de las empresas de transporte en sus propios depósitos y zonas de mantenimiento, así como en el espacio público.***

***2. Dicho plan de acción incluirá información sobre los instrumentos de financiación de la Unión disponibles y establecerá claramente los procedimientos y la forma en que puede prestarse dicho apoyo, incluida su relación con la normativa europea vigente sobre ayudas estatales.***

***3. El informe también debe incluir una evaluación de cómo podrían revisarse los instrumentos de financiación europeos para dar prioridad a la financiación de las empresas de transporte público de todos los tamaños para sustituir sus vehículos.».***

Or. en

**Enmienda 189**

**Lucy Anderson, Theresa Griffin, Enrico Gasbarra, Karoline Graswander-Hainz, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Ismail Ertug**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6 bis (nuevo)**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 6 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***6 bis) Se inserta el artículo 6 bis siguiente:***

***«Artículo 6 bis***

***Recursos financieros***

*1. Los Estados miembros proporcionarán una financiación adecuada para la adquisición de vehículos limpios y la instalación de sus infraestructuras correspondientes, para lo que entablarán un diálogo con las autoridades públicas y las entidades adjudicadoras.*

*2. La Unión facilitará instrumentos de financiación adicionales para apoyar la incorporación de vehículos limpios y la instalación de su infraestructura correspondiente en los Estados miembros.*

*3. Se creará un fondo europeo entre cuyos objetivos figurará el de ayudar a cubrir las inversiones necesarias para la creación de infraestructuras para los combustibles alternativos. Dicho fondo podría cofinanciarse con una contribución de la Unión Europea del 15 % y otro 85 % procedente de la industria, en particular de fabricantes, proveedores, productores de energía y combustible y otras partes interesadas, así como de las primas por exceso de emisiones que se determinen en el Reglamento por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos ligeros y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007.».*

Or. en

**Enmienda 190**  
**Karoline Graswander-Hainz**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 8 bis (nuevo)

7) *Se añade el artículo 8 bis siguiente:* *suprimido*

*«Artículo 8 bis*

*Ejercicio de la delegación*

*1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.*

*2. La delegación de poderes mencionada en el artículo 4 bis se otorga a la Comisión por un período de cinco años a partir del [Please insert the date of entry into force]. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.*

*3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 4 bis podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.*

*4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016.*

*5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará*

*simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.*

**6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 4 bis entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.».**

Or. en

*Justificación*

*Los actos delegados están fuera de la competencia del Parlamento Europeo y del Consejo, por lo que no son transparentes y, por lo tanto, deben rechazarse.*

**Enmienda 191  
Georg Mayer**

**Propuesta de Directiva  
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 8 bis – apartado 1**

*Texto de la Comisión*

**1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.**

*Enmienda*

**suprimido**

*(La enmienda se aplica a la totalidad del texto)*

Or. de

*(Artículo 8 bis, apartados 1 a 3, de la Directiva 2009/33/CE)*

### *Justificación*

*Los actos delegados están excluidos del conjunto de competencias del Parlamento Europeo y el Consejo; por tanto, carecen de transparencia y deben rechazarse.*

#### **Enmienda 192**

**Georg Mayer**

#### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 8 bis – apartado 2

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

**2. La delegación de poderes mencionada en el artículo 4 bis se otorga a la Comisión por un período de cinco años a partir del [Please insert the date of entry into force]. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.**

**suprimido**

*(La enmienda se aplica a la totalidad del texto)*

Or. de

*(Artículo 8 bis, apartados 1 a 3, de la Directiva 2009/33/CE)*

### *Justificación*

*Los actos delegados están excluidos del conjunto de competencias del Parlamento Europeo y el Consejo; por tanto, carecen de transparencia y deben rechazarse.*

#### **Enmienda 193**

**Georg Mayer**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 8 bis – apartado 3

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 4 bis podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.**

**suprimido**

*(La enmienda se aplica a la totalidad del texto)*

Or. de

*(Artículo 8 bis, apartado 3, de la Directiva 2009/33/CE)*

*Justificación*

*Los actos delegados están excluidos del conjunto de competencias del Parlamento Europeo y el Consejo; por tanto, carecen de transparencia y deben rechazarse.*

**Enmienda 194**  
**Georg Mayer**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 8 bis – apartado 4

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo**

**suprimido**

*interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016.*

*(La enmienda se aplica a la totalidad del texto)*

Or. de

*(Artículo 8 bis, apartado 4, de la Directiva 2009/33/CE)*

*Justificación*

*Los actos delegados están excluidos del conjunto de competencias del Parlamento Europeo y el Consejo; por tanto, carecen de transparencia y deben rechazarse.*

**Enmienda 195**  
**Georg Mayer**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 8 bis – apartado 5

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.**

**suprimido**

*(La enmienda se aplica a la totalidad del texto)*

Or. de

*(Artículo 8 bis, apartado 5, de la Directiva 2009/33/CE)*

*Justificación*

*Los actos delegados están excluidos del conjunto de competencias del Parlamento Europeo y el Consejo; por tanto, carecen de transparencia y deben rechazarse.*

**Enmienda 196**  
**Georg Mayer**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 8 bis – apartado 6

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 4 bis entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.**

**suprimido**

*(La enmienda se aplica a la totalidad del texto)*

Or. de

*(Artículo 8 bis, apartado 6, de la Directiva 2009/33/CE)*

*Justificación*

*Los actos delegados están excluidos del conjunto de competencias del Parlamento Europeo y el Consejo; por tanto, carecen de transparencia y deben rechazarse.*

**Enmienda 197**

**Pavel Telička, Jozo Radoš**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra a**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 10 – apartado 1

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

1. La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación de la presente Directiva y sobre las medidas adoptadas por los distintos Estados miembros para la aplicación efectiva de la presente

1. La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación de la presente Directiva y sobre las medidas adoptadas por los distintos Estados miembros para la aplicación efectiva de la presente

Directiva, cada tres años, a partir del 1 de enero de 2027, siguiendo los informes presentados por los Estados miembros.

Directiva, cada tres años, a partir del 1 de enero de 2027, siguiendo los informes presentados por los Estados miembros.

***Dicho informe se integrará en la evaluación global de las políticas de la Unión en materia de transporte, medio ambiente, clima y energía. A más tardar el 1 de enero de 2024, la Comisión presentará un informe intermedio sobre las medidas adoptadas para aplicar la presente Directiva, siguiendo los informes presentados por los Estados miembros.***

Or. en

## **Enmienda 198**

**Pavel Telička, Jozo Radoš**

### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra a bis (nueva)**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 10 – apartado 2

*Texto en vigor*

*Enmienda*

2. Dichos informes evaluarán los efectos de la presente Directiva, especialmente de las opciones mencionadas en el artículo 5, apartado 3, y la necesidad de adoptar nuevas medidas, e incluirá, en su caso, las propuestas oportunas.

En dichos informes, la Comisión comparará el número absoluto y relativo de vehículos **comprados** con arreglo a la mejor alternativa de mercado en términos de impacto energético y medioambiental de los vehículos durante su vida útil, dentro de cada una de las categorías de vehículos que figuran en **cuadro 3 del anexo**, con el mercado total para estos vehículos y calculará el impacto en el mercado de **las**

***a bis) El apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:***

«2. Dichos informes evaluarán los efectos de la presente Directiva, especialmente de las opciones mencionadas en el artículo 5, ***a fin de promover y estimular el mercado de vehículos limpios y energéticamente eficientes***, y la necesidad de adoptar nuevas medidas, e incluirá, en su caso, las propuestas oportunas.

En dichos informes, la Comisión comparará el número absoluto y relativo de vehículos ***objeto de compra, arrendamiento financiero, alquiler o alquiler con opción de compra*** con arreglo a la mejor alternativa de mercado en términos de impacto energético y medioambiental de los vehículos durante su vida útil, dentro de cada una de las categorías de vehículos que figuran en ***el***

*opciones mencionadas* en el artículo 5, apartado 3. La Comisión evaluará la necesidad de nuevas medidas e incluirá, en su caso, las propuestas oportunas.

*artículo 4, punto 4)*, con el mercado total para estos vehículos y calculará el impacto en el mercado de *los objetivos mínimos mencionados* en el artículo 5, *en el conjunto de la Unión y en cada uno de los Estados miembros. Además, la Comisión evaluará los efectos de la presente Directiva en la industria europea.* La Comisión evaluará la necesidad de nuevas medidas e incluirá, en su caso, las propuestas oportunas.».

Or. en

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009L0033&from=ES>)

### Enmienda 199

Pavel Telička, Jozo Radoš

#### Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra a ter (nueva)

Directiva 2009/33/CE

Artículo 10 – apartado 3

*Texto en vigor*

*Enmienda*

3. A más tardar en la fecha del primer informe, la Comisión examinará *las opciones* a que se refiere el artículo 5, apartado 3, presentará una evaluación de la metodología *definida en el artículo 6* y propondrá los ajustes adecuados, si fuera necesario.

*a ter) El apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:*

«3. A más tardar en la fecha del primer informe, la Comisión examinará *el cumplimiento por parte de los Estados miembros de los objetivos mínimos* a que se refiere el artículo 5, presentará una evaluación de la metodología *utilizada para definir estos objetivos* y propondrá los ajustes adecuados *de la metodología o de los objetivos*, si fuera necesario.

Or. en

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009L0033&from=ES>)

### Enmienda 200

**Peter Kouroumbashev, István Ujhelyi, Maria Grapini, Isabella De Monte, Miltiadis Kyrkos**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra b – parte introductoria**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 10

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

b) *Se añaden los apartados 4 y 5 siguientes:*

b) *5 bis. La Comisión proporcionará orientaciones a los Estados miembros en relación con los distintos fondos de la Unión que pueden utilizarse a los efectos de la presente Directiva, como el Mecanismo «Conectar Europa», que apoya el desarrollo de unas redes transeuropeas en el sector del transporte de alto rendimiento, sostenibles y eficazmente interconectadas, el Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas o el Mecanismo para un Transporte Más Limpio, que apoya el desarrollo de unos medios de transporte más limpios y de las infraestructuras asociadas a estos.*

Or. en

*Justificación*

*Si queremos una transición fluida hacia un transporte descarbonizado, debemos asegurarnos de que la política financiera de la Unión se ajuste a los objetivos que es necesario lograr en el sector del transporte. El nuevo marco financiero plurianual para después de 2020 debe estar en consonancia con las políticas de transporte, pues estas no podrán llegar a buen puerto sin la financiación adecuada.*

**Enmienda 201**

**Peter Kouroumbashev, István Ujhelyi, Maria Grapini, Isabella De Monte, Nicola Caputo, Miltiadis Kyrkos**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra b – parte introductoria**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 10

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

b) *Se añaden los apartados 4 y 5 siguientes:*

b) *5 ter. Los centros de asesoramiento han de desempeñar un papel clave en esta transición, facilitando y promoviendo las inversiones y apoyando las capacidades institucionales. Por consiguiente, la Comisión debe reforzar sustancialmente la función y la capacidad del Centro Europeo de Asesoramiento para la Inversión, en particular dotándolo de presencia local y de un papel proactivo en la preparación de los proyectos.*

Or. en

#### *Justificación*

*Los centros de asesoramiento han de desempeñar un papel clave en esta transición hacia un transporte descarbonizado, facilitando y promoviendo las inversiones y apoyando las capacidades institucionales. La Comisión debe reforzar sustancialmente la función y la capacidad del Centro Europeo de Asesoramiento para la Inversión, en particular dotándolo de presencia local y de un papel proactivo en la preparación de los proyectos. Los inversores deben disponer de información sobre la disponibilidad de diferentes proyectos y las diversas necesidades de la región. Los centros de asesoramiento deben facilitar el acceso a la información y proporcionar información exhaustiva sobre los distintos procedimientos.*

#### **Enmienda 202**

**Lucy Anderson, Theresa Griffin, Enrico Gasbarra, Karoline Graswander-Hainz, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Ismail Ertug**

#### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra b**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 10 – apartado 4

#### *Texto de la Comisión*

4. Los Estados miembros presentarán a la Comisión un informe sobre la aplicación de la presente Directiva para el jueves, 1 de enero de 2026, y cada tres años a partir de entonces. Los Estados miembros presentarán a la Comisión un informe intermedio antes del 1 de enero de 2023. Dicho informe contendrá información sobre las medidas adoptadas en aplicación de la presente Directiva,

#### *Enmienda*

4. Los Estados miembros presentarán a la Comisión un informe sobre la aplicación de la presente Directiva para el jueves, 1 de enero de 2026, y cada tres años a partir de entonces. Los Estados miembros presentarán a la Comisión un informe intermedio antes del 1 de enero de 2023. Dicho informe contendrá información sobre las medidas adoptadas en aplicación de la presente Directiva,

incluyendo la relativa al número y a las categorías de los vehículos adquiridos por los poderes y entidades, al diálogo realizado entre los distintos niveles de gobernanza, y a las intenciones de los Estados miembros en relación con estas actividades de presentación de informes, así como **cualquier otra información útil**. La información deberá ajustarse a las categorías contenidas en el Reglamento (CE) n.º 2195/2002, por el que se aprueba el Vocabulario común de contratos públicos (CPV)<sup>31</sup>, como se indica en el anexo.

---

<sup>31</sup> DO L 340 de 16.12.2002, p. 1.

incluyendo la relativa al número y a las categorías de los vehículos adquiridos por los poderes y entidades, al diálogo realizado entre los distintos niveles de gobernanza, y a las intenciones de los Estados miembros en relación con estas actividades de presentación de informes, así como información **sobre los instrumentos financieros ya disponibles o en fase de preparación y sobre las estrategias de los Estados miembros para fomentar el despliegue de infraestructuras para los combustibles alternativos, en particular para las redes de transporte público**. La información deberá ajustarse a las categorías contenidas en el Reglamento (CE) n.º 2195/2002, por el que se aprueba el Vocabulario común de contratos públicos (CPV)<sup>31</sup>, como se indica en el anexo.

---

<sup>31</sup> DO L 340 de 16.12.2002, p. 1.

Or. en

## **Enmienda 203**

### **Merja Kyllönen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra b**  
Directiva 2009/33/CE  
Artículo 10 – apartado 4

#### *Texto de la Comisión*

4. Los Estados miembros presentarán a la Comisión un informe sobre la aplicación de la presente Directiva para el 1 de enero de **2026**, y cada tres años a partir de entonces. Los Estados miembros presentarán a la Comisión un informe intermedio antes del 1 de enero de **2023**. Dicho informe contendrá información sobre las medidas adoptadas en aplicación de la presente Directiva, incluyendo la

#### *Enmienda*

4. Los Estados miembros presentarán a la Comisión un informe sobre la aplicación de la presente Directiva para el 1 de enero de **2022**, y cada tres años a partir de entonces. Los Estados miembros presentarán a la Comisión un informe intermedio antes del 1 de enero de **2022**. Dicho informe contendrá información sobre las medidas adoptadas en aplicación de la presente Directiva, incluyendo la

relativa al número y a las categorías de los vehículos adquiridos por los poderes y entidades, al diálogo realizado entre los distintos niveles de gobernanza, y a las intenciones de los Estados miembros en relación con estas actividades de presentación de informes, así como cualquier otra información útil. La información deberá ajustarse a las categorías contenidas en el Reglamento (CE) n.º 2195/2002, por el que se aprueba el Vocabulario común de contratos públicos (CPV)<sup>31</sup>, como se indica en el anexo.

---

<sup>31</sup> DO L 340 de 16.12.2002, p. 1.

relativa al número y a las categorías de los vehículos adquiridos por los poderes y entidades, al diálogo realizado entre los distintos niveles de gobernanza, y a las intenciones de los Estados miembros en relación con estas actividades de presentación de informes, así como cualquier otra información útil. La información deberá ajustarse a las categorías contenidas en el Reglamento (CE) n.º 2195/2002, por el que se aprueba el Vocabulario común de contratos públicos (CPV)<sup>31</sup>, como se indica en el anexo.

---

<sup>31</sup> DO L 340 de 16.12.2002, p. 1.

Or. en

### *Justificación*

*El sector del transporte se está quedando rezagado con respecto a otros sectores en materia de descarbonización. No debe perderse tiempo en planificar la introducción progresiva de tecnologías de emisión cero y de bajas emisiones.*

### **Enmienda 204**

**Lucy Anderson, Theresa Griffin, Enrico Gasbarra, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Ismail Ertug**

### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra b**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 10 – apartado 4 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***4 bis. La Comisión y los Estados miembros velarán por que los planes de calidad del aire a nivel local, regional y nacional, adoptados de conformidad con el artículo 23 y el anexo XV de la Directiva 2008/50/CE relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, para las zonas y aglomeraciones donde los niveles de***

*contaminantes en el aire ambiente superen los valores límite incluyan también información detallada sobre la adquisición de vehículos limpios y sobre la retroadaptación de los equipos a la norma de vehículo limpio.*

Or. en

**Enmienda 205**

**Pavel Telička, Jozo Radoš**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra b**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 10 – apartado 4 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*4 bis. A más tardar en la fecha del primer informe, la Comisión examinará la viabilidad y las posibilidades de ampliar el ámbito de aplicación de la presente Directiva al transporte ferroviario, en particular teniendo en cuenta los últimos avances tecnológicos del sector, y, en su caso, incluirá propuestas concretas respaldadas por una evaluación de impacto exhaustiva.*

Or. en

**Enmienda 206**

**Peter Kouroumbashev, István Ujhelyi, Maria Grapini, Isabella De Monte, Miltiadis Kyrkos**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra b**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 10 – apartado 5 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*5 bis. La Comisión proporcionará*

*orientaciones a los Estados miembros en relación con los distintos fondos de la Unión que pueden utilizarse a los efectos de la presente Directiva, como el Mecanismo «Conectar Europa», que apoya el desarrollo de unas redes transeuropeas en el sector del transporte de alto rendimiento, sostenibles y eficazmente interconectadas, el Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas o el Mecanismo para un Transporte Más Limpio, que apoya el desarrollo de unos medios de transporte más limpios y de las infraestructuras asociadas a estos.*

Or. en

### *Justificación*

*Si queremos una transición fluida hacia un transporte descarbonizado, debemos asegurarnos de que la política financiera de la Unión se ajuste a los objetivos que es necesario lograr en el sector del transporte. El nuevo marco financiero plurianual para después de 2020 debe estar en consonancia con las políticas de transporte, pues estas no podrán llegar a buen puerto sin la financiación adecuada.*

### **Enmienda 207**

**Peter Kouroumbashev, István Ujhelyi, Maria Grapini, Isabella De Monte, Miltiadis Kyrkos**

### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra b**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 10 – apartado 5 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***5 ter. Los centros de asesoramiento han de desempeñar un papel clave en esta transición, facilitando y promoviendo las inversiones y apoyando las capacidades institucionales. Por consiguiente, la Comisión debe reforzar sustancialmente la función y la capacidad del Centro Europeo de Asesoramiento para la Inversión, en particular dotándolo de presencia local y de un papel proactivo en***

*la preparación de los proyectos.*

Or. en

*Justificación*

*Los centros de asesoramiento han de desempeñar un papel clave en esta transición hacia un transporte descarbonizado, facilitando y promoviendo las inversiones y apoyando las capacidades institucionales. La Comisión debe reforzar sustancialmente la función y la capacidad del Centro Europeo de Asesoramiento para la Inversión, en particular dotándolo de presencia local y de un papel proactivo en la preparación de los proyectos. Los inversores deben disponer de información sobre la disponibilidad de diferentes proyectos y las diversas necesidades de la región. Los centros de asesoramiento deben facilitar el acceso a la información y proporcionar información exhaustiva sobre los distintos procedimientos.*

**Enmienda 208**

**Lucy Anderson, Theresa Griffin, Enrico Gasbarra, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Ismail Ertug, Karoline Graswander-Hainz**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra b bis (nueva)**

Directiva 2009/33/CE

Artículo 10 – apartado 4 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***b bis) A más tardar el [tres años después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva], la Comisión propondrá una metodología para evaluar las emisiones de CO<sub>2</sub> en el ciclo de vida de los vehículos. A más tardar el [cuatro años después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva], la Comisión publicará directrices que aclaren cómo se comparan los distintos tipos de vehículos cubiertos por la Directiva sobre vehículos limpios, por lo que se refiere a las emisiones de CO<sub>2</sub> del tubo de escape y las emisiones de CO<sub>2</sub> en el ciclo de vida. Las directrices y los resultados se pondrán a disposición del público.***

***A partir del 1 de enero de 2026, los fabricantes informarán a la Comisión sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> en el ciclo de***

*vida de los tipos de vehículos que comercialicen después de esa fecha, sobre la base de una metodología armonizada de la Unión.*

*La Comisión revisará la presente Directiva sobre la base de esta información.*

Or. en

### **Enmienda 209**

**Lucy Anderson, Theresa Griffin, Enrico Gasbarra, Karoline Graswander-Hainz, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Ismail Ertug**

#### **Propuesta de Directiva**

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

Directiva 2009/33/CE

#### *Texto de la Comisión*

Los Estados miembros pondrán en vigor, a más tardar el XXXX [Please insert the date **24** months following the date of entry into force], las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

#### *Enmienda*

Los Estados miembros pondrán en vigor, a más tardar el XXXX [Please insert the date **12** months following the date of entry into force], las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Or. en

### **Enmienda 210**

**Georg Mayer**

#### **Propuesta de Directiva**

##### **Artículo 2 – apartado 2 – punto 1 (nuevo)**

Directiva 2009/33/CE

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

**1) En la medida en que más del 70 % de los servicios de transporte ya sean prestados por una empresa mediante**

*energía eléctrica (pkm), estos quedarán excluidos del ámbito de aplicación (conforme al artículo 3 de la presente Directiva) de los requisitos de la presente Directiva.*

Or. de

*Justificación*

*Puesto que los proveedores de servicios municipales ya operan mediante el uso de energía eléctrica una parte considerable del conjunto de los transportes, contribuyendo así a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos, deben quedar excluidos del ámbito de aplicación de la Directiva para poder seguir garantizando una movilidad segura y asequible.*

**Enmienda 211**  
**Massimiliano Salini, Georges Bach**

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

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

*suprimido*

Or. en

**Enmienda 212**  
**Ismail Ertug, Nicola Caputo, Karoline Graswander-Hainz**

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

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

*suprimido*

*(Se suprime todo el cuadro)*

**Enmienda 213**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Anexo I – párrafo 2**  
Directiva 2009/33/CE  
Anexo 1 – cuadro 2 – nota a pie de página \*

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*\* Emisiones en condiciones reales de conducción de partículas ultrafinas en #/km (número de partículas suspendidas, PN), óxidos de nitrógeno en mg/km (NO<sub>x</sub>) medidas de acuerdo con la versión aplicable del anexo IIIA del Reglamento (UE) 2017/1151.*

*suprimida*

Or. de

**Enmienda 214**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Anexo I – párrafo 3**  
Directiva 2009/33/CE  
Anexo 1 – cuadro 2 – nota a pie de página \*

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

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

*suprimida*

Or. de

**Enmienda 215**  
**Massimiliano Salini, Georges Bach**

**Propuesta de Directiva**  
**Anexo I – subtítulo 3**

Directiva 2009/33/CE  
Anexo 1 – cuadro 3

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

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

***suprimido***

Or. en

### **Enmienda 216**

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

#### **Propuesta de Directiva**

##### **Anexo I – subtítulo 3**

Directiva 2009/33/CE

Anexo 1 – cuadro 3

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

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

***suprimido***

*(Se suprime todo el cuadro)*

Or. en

### **Enmienda 217**

**Georg Mayer**

#### **Propuesta de Directiva**

##### **Anexo I – subtítulo 3**

Directiva 2009/33/CE

Anexo 1 – cuadro 3 – título

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

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

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

Or. de

## 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 218

Daniel Dalton

#### Propuesta de Directiva

##### Anexo I – subtítulo 4

Directiva 2009/33/CE

Anexo 1 – cuadro 3 – título

#### *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\*

#### *Enmienda*

Cuadro 4: Objetivo mínimo para la cuota de vehículos ligeros ***limpios*** con arreglo ***a la definición del artículo 4 de la presente Directiva*** en el total de la contratación pública de vehículos ligeros a nivel de los Estados miembros\*

Or. en

### Enmienda 219

Markus Ferber

#### Propuesta de Directiva

##### Anexo I – párrafo 5

Directiva 2009/33/CE

Anexo 1 – cuadro 4 – nota a pie de página \*

#### *Texto de la Comisión*

***\* 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***

#### *Enmienda*

***suprimida***

*requisitos del cuadro 2 del presente anexo se contarán como 0,5 vehículos que contribuyen a dicho cumplimiento.*

Or. de

**Enmienda 220**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Anexo I – párrafo 6**  
Directiva 2009/33/CE  
Anexo 1 – cuadro 5 – nota a pie de página \*

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*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.*

*suprimida*

Or. de

**Enmienda 221**  
**Rolandas Paksas**

**Propuesta de Directiva**  
**Anexo I – párrafo 6**  
Directiva 2009/33/CE  
Anexo 1 – cuadro 5 – nota al pie \*

*Texto de la Comisión*

\* 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*

\* Los vehículos con emisión cero en el tubo de escape se contarán como 1 vehículo 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

*Justificación*

*Los vehículos con emisión cero en el tubo de escape deben contabilizarse como 1 y este sistema debe mantenerse independientemente del objetivo mínimo de contratación pública del Estado miembro. Cabe señalar que los criterios de sostenibilidad deben ser tenidos en cuenta a la hora de dar ventajas al biometano.*

**Enmienda 222**

**Peter Kouroumbashev, István Ujhelyi, Maria Grapini, Isabella De Monte**

**Propuesta de Directiva**

**Anexo I – párrafo 6**

Directiva 2009/33/CE

Anexo 1 – cuadro 5 – nota al pie \*

*Texto de la Comisión*

\* 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

*Enmienda*

\* Los vehículos con emisión cero en el tubo de escape se contarán como 1 vehículo que contribuye al cumplimiento del mandato ***y los que utilicen baterías sostenibles se contarán como 1,25 vehículos***. Todos los demás vehículos que cumplan los requisitos del cuadro 2 se

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.

contarán como 0,5 vehículos que contribuyen al cumplimiento del mandato. ***Los vehículos que se ajusten a la definición de «vehículo de ciclo de vida sostenible» recibirán, además, un crédito extra de 0,25.***

Or. en