



---

TEXTOS APROVADOS

---

**P8\_TA(2018)0424**

**Promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes \*\*\*I**

Alterações aprovadas pelo Parlamento Europeu, em 25 de outubro de 2018, sobre a proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2009/33/CE relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes (COM(2017)0653 – C8-0393/2017 – 2017/0291(COD))<sup>1</sup>

(Processo legislativo ordinário: primeira leitura)

**Alteração 1**

**Proposta de diretiva  
Considerando 2**

*Texto da Comissão*

(2) Na sua Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica<sup>21</sup>, a Comissão anunciava que, de maneira a cumprir os compromissos assumidos pela União na 21.ª Conferência das Partes na Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas (COP 21), que teve lugar em Paris, em 2015, a descarbonização do setor dos transportes deve ser acelerada e as emissões de gases com efeito de estufa e de poluentes atmosféricos provenientes desse setor também deveriam tender resolutamente para taxas nulas até meados do século. Além disso, as emissões de poluentes atmosféricos provenientes dos transportes que prejudicam a saúde humana têm de ser significativamente reduzidas sem demora,

*Alteração*

(2) Na sua Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica<sup>21</sup>, a Comissão anunciava que, de maneira a cumprir os compromissos assumidos pela União na 21.ª Conferência das Partes na Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas (COP 21), que teve lugar em Paris, em 2015, a descarbonização do setor dos transportes deve ser acelerada e as emissões de gases com efeito de estufa e de poluentes atmosféricos provenientes desse setor também deveriam tender resolutamente para taxas nulas até meados do século. Além disso, as emissões de poluentes atmosféricos provenientes dos transportes que prejudicam a saúde humana **e o ambiente** têm de ser significativamente

---

<sup>1</sup> O assunto foi devolvido à comissão competente para negociações interinstitucionais, nos termos do artigo 59.º, n.º 4, quarto parágrafo, do Regimento (A8-0321/2018).

o que pode ser alcançado através de uma série de iniciativas políticas, incluindo a utilização da contratação pública respeitantes a veículos não poluentes.

---

<sup>21</sup> COM(2016)0501 final.

## **Alteração 2**

### **Proposta de diretiva Considerando 4**

#### *Texto da Comissão*

(4) Tal como fora anunciado na Comunicação da Comissão «A Europa em movimento: uma agenda para uma transição socialmente justa para uma mobilidade ecológica, competitiva e conectada para todos»<sup>23</sup>, esta proposta faz parte de um segundo pacote de propostas que contribuirá para o empenho da União na mobilidade com baixas emissões. Este pacote, apresentado na Comunicação da Comissão «Realizar os objetivos em matéria de mobilidade hipocarbónica – Uma União Europeia que protege o planeta, capacita os consumidores e defende a indústria e os trabalhadores», inclui uma combinação de medidas orientadas para a oferta e a procura a fim de orientar a UE para a mobilidade com baixas emissões e simultaneamente reforçar a competitividade do ecossistema de mobilidade da UE.

---

<sup>23</sup> COM(2017)0283 final.

reduzidas sem demora, o que pode ser alcançado através de uma série de iniciativas políticas, incluindo ***a adoção de medidas que apoiem uma transferência modal para o transporte público e a utilização da contratação pública respeitantes a veículos não poluentes.***

---

<sup>21</sup> COM(2016)0501 final.

#### *Alteração*

(4) Tal como fora anunciado na Comunicação da Comissão «A Europa em movimento: uma agenda para uma transição socialmente justa para uma mobilidade ecológica, competitiva e conectada para todos»<sup>23</sup>, esta proposta faz parte de um segundo pacote de propostas que contribuirá para o empenho da União na mobilidade com baixas emissões. Este pacote, apresentado na Comunicação da Comissão «Realizar os objetivos em matéria de mobilidade hipocarbónica – Uma União Europeia que protege o planeta, capacita os consumidores e defende a indústria e os trabalhadores», inclui uma combinação de medidas orientadas para a oferta e a procura a fim de orientar a UE para a mobilidade com baixas emissões e simultaneamente reforçar a competitividade do ecossistema de mobilidade da UE. ***A promoção de veículos sustentáveis deve ser realizada em paralelo com o desenvolvimento dos transportes públicos, dado que esta é a forma mais rápida e económica de reduzir o número de veículos em circulação e, conseqüentemente, melhorar a qualidade do ar e reduzir as emissões.***

---

<sup>23</sup> COM(2017)0283 final.

### Alteração 3

#### Proposta de diretiva Considerando 5

##### *Texto da Comissão*

(5) A inovação das novas tecnologias contribui para reduzir as emissões de veículos, apoiando a descarbonização do setor dos transportes. Um aumento da aceitação pelo mercado de veículos com emissões baixas ou nulas *é suscetível de* reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> e de determinados poluentes (partículas, óxidos de azoto e hidrocarbonetos não *metânicos*) e *de promover* a competitividade e o crescimento da indústria europeia nos mercados cada vez mais mundializados desse tipo de veículos.

##### *Alteração*

(5) A inovação das novas tecnologias contribui para reduzir as emissões de veículos *e a poluição sonora*, apoiando *simultaneamente* a descarbonização do setor dos transportes. Um aumento da aceitação pelo mercado de veículos com emissões baixas ou nulas *irá* reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> e de determinados poluentes (partículas, óxidos de azoto e hidrocarbonetos não *metânicos*) e, *assim, melhorar a qualidade do ar nas cidades e em outras áreas poluídas, contribuindo simultaneamente para* a competitividade e o crescimento da indústria europeia nos mercados cada vez mais mundializados desse tipo de veículos *e assegurando o desenvolvimento de infraestruturas de combustíveis alternativos. Além disso, o princípio da neutralidade tecnológica tem de ser o princípio basilar de todo e qualquer esforço tendente a garantir e estimular um clima de competitividade e encorajar o desenvolvimento de mais investigação e inovação neste domínio. A fim de reduzir a poluição sonora e atmosférica e de respeitar as regras da UE relativas à qualidade do ar nas zonas urbanas e rurais, são necessárias políticas e medidas concretas e ambiciosas, designadamente o recurso à contratação pública de veículos com emissões não poluentes.*

### Alteração 4

#### Proposta de diretiva Considerando 5-A (novo)

##### *Texto da Comissão*

##### *Alteração*

*(5-A) As estimativas relativas ao ano da ocorrência da paridade de preços entre os veículos com motores de combustão interna e os veículos elétricos a bateria*

*variam entre 2020 e 2028. Além disso, vários fabricantes de equipamento de origem indicaram exemplos de paridade de preços para alguns novos modelos em 2020. Com base nos custos operacionais mais baixos dos veículos elétricos a bateria, o ponto de paridade do custo total da propriedade ocorrerá, geralmente, entre 2 a 6 antes do ano de paridade do preço de compra.*

## **Alteração 5**

### **Proposta de diretiva Considerando 5-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(5-B) As previsões do mercado estimam que os veículos não poluentes, como os veículos totalmente elétricos, registrarão uma descida de preços substancial e tornar-se-ão altamente competitivos e até mais baratos em termos de manutenção do que os veículos convencionais na década de 2020, em particular quando se tem em conta o custo total da propriedade, devido à redução do custo das baterias, mas também devido a custos mais baixos com o combustível e com a manutenção, associados ao funcionamento de um veículo elétrico.*

## **Alteração 6**

### **Proposta de diretiva Considerando 5-C (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(5-C) Embora a União seja uma das principais regiões em termos de investigação e ecoinovação de elevado valor, a região Ásia-Pacífico alberga os maiores produtores de autocarros e baterias. Do mesmo modo, os desenvolvimentos no mercado mundial dos veículos elétricos a bateria são liderados pelos mercados da China e dos Estados Unidos que, em conjunto,*

*representam cerca de 60 % do mercado mundial, em comparação com 28 % da União. Por conseguinte, é necessário um quadro político ambicioso da União para fomentar a inovação e promover mais a competitividade e o crescimento da indústria europeia nos mercados mundiais em expansão relativos aos veículos não poluentes e infraestruturas tecnológicas conexas.*

#### **Alteração 7**

**Proposta de diretiva  
Considerando 5-D (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(5-D) A União tem de aumentar os incentivos de apoio ao desenvolvimento tecnológico de baterias sustentáveis e recicláveis, que devem ser produzidas tendo presente a necessidade de minimizar a sua pegada ecológica.*

#### **Alteração 8**

**Proposta de diretiva  
Considerando 5-E (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(5-E) Para assegurar a conformidade com os objetivos de sustentabilidade, as baterias devem ser produzidas com o mínimo impacto ambiental no interior e no exterior da União, em especial no que se refere ao processo de extração dos materiais utilizados para o seu fabrico. As emissões de gases com efeito de estufa que ocorrem durante todo o processo devem ser tidas em conta. A Comissão deve, na linha da revisão da Diretiva 2006/66/CE, apresentar objetivos ambiciosos no que respeita à reciclabilidade das baterias.*

#### **Alteração 9**

**Proposta de diretiva  
Considerando 6**

*Texto da Comissão*

(6) *As autoridades públicas, através da sua política de contratação pública, podem estabelecer e apoiar os mercados vocacionados para bens e serviços inovadores. As Diretivas 2014/24/UE<sup>24</sup> e 2014/25/UE<sup>25</sup> estabelecem regras mínimas harmonizadas em matéria de contratação pública que harmonizam o modo como as autoridades públicas e determinados operadores de serviços de utilidade pública adquirem bens e serviços. Em particular, definem limiares globais para o volume dos contratos a sujeitar ao direito da União, limiares esses que também se aplicam à Diretiva Veículos Não Poluentes.*

---

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

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

## **Alteração 10**

### **Proposta de diretiva Considerando 6-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(6) ***Tendo em conta que a despesa pública em bens e serviços representa cerca de 14 % do PIB, ascendendo a quase 1,8 biliões de euros anualmente, as autoridades públicas, através da sua política de contratação pública, podem estabelecer e apoiar os mercados vocacionados para bens e serviços inovadores. As Diretivas 2014/24/UE<sup>24</sup> e 2014/25/UE<sup>25</sup> estabelecem regras mínimas harmonizadas em matéria de contratação pública que harmonizam o modo como as autoridades públicas e determinados operadores de serviços de utilidade pública adquirem bens e serviços, em conformidade com os requisitos ambientais dos bens adquiridos (incluindo veículos).*** Em particular, definem limiares globais para o volume dos contratos a sujeitar ao direito da União, limiares esses que também se aplicam à Diretiva Veículos Não Poluentes. ***Por forma a alcançar tal objetivo, a diretiva deve estabelecer orientações claras e transparentes e definir um método simples para calcular os seus objetivos mínimos de adjudicação.***

---

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

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

*Alteração*

***(6-A) A disponibilidade de uma infraestrutura de carregamento e reabastecimento é uma condição prévia para a operação de qualquer serviço de transporte com veículos movidos a combustíveis alternativos, incluindo os de transporte público. Consequentemente, a vertente de desenvolvimento da infraestrutura de abastecimento de***

*combustíveis alternativos para transportes públicos deve ser reforçada na Diretiva 2014/94/UE. Na ausência de uma revisão, a Comissão deve estabelecer um plano de ação para a infraestrutura de transportes públicos.*

### **Alteração 11**

#### **Proposta de diretiva Considerando 6-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(6-B) Os Estados-Membros devem poder encarregar os operadores de redes de distribuição (ORD) de possuir, desenvolver, gerir e operar uma massa crítica mínima de estações de carregamento de domínio público e de livre acesso a todos os fornecedores de eletricidade, por forma a garantir uma disponibilidade suficiente de pontos de carregamento.***

### **Alteração 12**

#### **Proposta de diretiva Considerando 6-C (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(6-C) Os Estados-Membros devem ser encorajados a explorar possibilidades de apoiarem a operação e reduzirem os custos de operação dos veículos com emissões ultrabaixas nos serviços públicos, por exemplo concedendo isenções ou reduções dos impostos sobre a energia para os veículos com emissões ultrabaixas.***

### **Alteração 13**

#### **Proposta de diretiva Considerando 8**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(8) A avaliação de impacto realizada

(8) A avaliação de impacto realizada

sublinha os benefícios de mudar a abordagem geral da governação da contratação pública no domínio dos veículos não poluentes ao nível da União. Estabelecer objetivos mínimos em matéria de contratação pública pode alcançar eficazmente o objetivo de influenciar a aceitação pelo mercado de veículos não poluentes, em vez de depender da internalização dos custos externos no conjunto das decisões de contratação, sem deixar de ter em consideração os aspetos ambientais em todas essas decisões. Os benefícios a médio e a longo prazo para os cidadãos e as empresas europeias justificam plenamente esta abordagem na medida em que ela não preconiza uma tecnologia específica a utilizar pelos organismos, operadores e entidades adjudicantes.

## **Alteração 14**

### **Proposta de diretiva Considerando 9**

#### *Texto da Comissão*

(9) Alargar o âmbito da diretiva através da inclusão de práticas como o aluguer, a locação financeira ou a locação-venda de veículos, assim como os contratos relativos a serviços de transporte público rodoviário, serviços de transporte rodoviário de passageiros para fins especiais, transportes não regulares de passageiros e aluguer de autocarros e autocarros de turismo com condutor, assim como os serviços postais e de correio rápido e os serviços relativos a resíduos assegura que se encontram abrangidas todas as práticas de contratação pública.

sublinha os benefícios de mudar a abordagem geral da governação da contratação pública no domínio dos veículos não poluentes ***e energeticamente eficientes*** ao nível da União. Estabelecer objetivos mínimos em matéria de contratação pública pode alcançar eficazmente o objetivo de influenciar a aceitação pelo mercado de veículos não poluentes, em vez de depender da internalização dos custos externos no conjunto das decisões de contratação, sem deixar de ter em consideração os aspetos ambientais em todas essas decisões. Os benefícios a médio e a longo prazo para os cidadãos e as empresas europeias justificam plenamente esta abordagem na medida em que ela não preconiza uma tecnologia específica a utilizar pelos organismos, operadores e entidades adjudicantes.

#### *Alteração*

(9) Alargar o âmbito da diretiva através da inclusão de práticas como o aluguer, a locação financeira ou a locação-venda ***e o acondicionamento*** de veículos, assim como os contratos relativos a serviços de transporte público rodoviário, serviços de transporte rodoviário de passageiros para fins especiais, transportes não regulares de passageiros e aluguer de autocarros e autocarros de turismo com condutor, assim como os serviços postais e de correio rápido e os serviços relativos a resíduos assegura que se encontram abrangidas todas as práticas de contratação pública, ***tendo em conta que os contratos existentes não devem ser abrangidos retroativamente pela presente diretiva. Além disso, a Comissão deve analisar a viabilidade de contratos ecológicos noutros modos de transporte.***



## Alteração 15

### Proposta de diretiva Considerando 10

#### *Texto da Comissão*

(10) ***Os intervenientes-chave apoiam em grande medida uma definição de veículos não poluentes que tenha em conta os requisitos de*** redução dos gases com efeito de estufa e das emissões de poluentes atmosféricos provenientes dos veículos ligeiros e pesados. A fim de assegurar que existem incentivos adequados para apoiar a aceitação pelo mercado de veículos com emissões ***baixas ou nulas*** na União, as disposições relativas à contratação pública referentes a este tipo de veículos deveriam ser harmonizadas com as disposições do direito da União sobre o desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos ligeiros de passageiros e veículos comerciais ligeiros para o período pós-2020<sup>26</sup>. As medidas tomadas ***ao abrigo da*** diretiva ***alterada irão*** contribuir para a conformidade com as exigências destas normas. Uma abordagem mais ambiciosa em matéria de contratação pública ***pode constituir*** um importante estímulo adicional para o mercado.

---

<sup>26</sup> COM(2017)0676.

## Alteração 16

### Proposta de diretiva Considerando 10-A (novo)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

(10) ***A diretiva alterada deverá contribuir para a*** redução dos gases com efeito de estufa e das emissões de poluentes atmosféricos provenientes dos veículos ligeiros e pesados. A fim de assegurar que existem incentivos adequados para apoiar a aceitação pelo mercado de veículos com emissões ***nulas e baixas*** na União, as disposições relativas à contratação pública referentes a este tipo de veículos deveriam ser harmonizadas com as disposições do direito da União sobre o desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos ligeiros de passageiros e veículos comerciais ligeiros para o período pós-2020<sup>26</sup>. As medidas tomadas ***em conformidade com a presente*** diretiva ***irão igualmente*** contribuir para a conformidade com as exigências destas normas ***e facilitar a implantação da infraestrutura de recarregamento conexa***. Uma abordagem mais ambiciosa em matéria de contratação pública ***constituirá*** um importante estímulo adicional para o mercado.

---

<sup>26</sup> COM(2017)0676.

***(10-A) No intuito de melhorar a qualidade do ar nos municípios, é fundamental renovar a frota de transporte para que respeite a norma sobre veículos não poluentes. Além disso, os princípios da economia circular impõem o prolongamento da vida útil dos produtos. Consequentemente, os veículos***

*recondicionados segundo as normas sobre veículos não poluentes devem também ser tidos em conta para efeitos do cumprimento dos objetivos mínimos em matéria de contratação pública definidos nos quadros 4 e 5 do anexo.*

## **Alteração 17**

**Proposta de diretiva  
Considerando 10-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(10-B) Os veículos com um nível nulo de emissões de escape podem também deixar uma pegada ambiental considerável em virtude do processo de fabrico dos componentes e do nível de reciclagem ou da eficiência da produção de combustível. Por conseguinte, as tecnologias que enfrentam este desafio, como as pilhas sustentáveis e recicláveis, devem receber um nível de apoio mais elevado em termos de cumprimento dos objetivos mínimos em matéria de contratação definidos nos quadros 4 e 5 do anexo. A investigação e o desenvolvimento dessas tecnologias devem também ser fomentados no âmbito de outras políticas da União.*

## **Alteração 18**

**Proposta de diretiva  
Considerando 10-C (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(10-C) A contabilização das emissões de CO<sub>2</sub> deve basear-se numa abordagem «do poço à roda», para que toda a cadeia de abastecimento dos combustíveis, da fase de extração ao tubo de escape, seja devidamente tida em consideração. Isto proporcionará uma contabilização mais rigorosa das emissões totais de um determinado veículo. Por conseguinte, a Comissão deve estabelecer a metodologia de registo das emissões do poço à roda o mais tardar até 31 de dezembro de 2022.*

## Alteração 19

### Proposta de diretiva Considerando 11

#### *Texto da Comissão*

(11) Os veículos ligeiros e os veículos pesados são utilizados para diferentes fins e possuem diferentes níveis de maturidade mercantil, e seria benéfico se as disposições em matéria de contratação pública refletissem estas diferenças. *A avaliação de impacto ilustrou o valor acrescentado da adoção de uma abordagem baseada em combustíveis alternativos até que sejam definidos requisitos tecnologicamente neutros para as emissões de CO<sub>2</sub> provenientes dos veículos pesados a nível da União, coisa que a Comissão tenciona propor no futuro. Além disso, a avaliação de impacto reconhecia* ainda que os mercados para os autocarros urbanos com emissões baixas ou nulas se caracterizam por uma *crescente maturidade mercantil*, enquanto os mercados relativos aos pesados de mercadorias do mesmo género ainda se encontram numa fase *anterior* de desenvolvimento.

## Alteração 20

### Proposta de diretiva Considerando 11-A (novo)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

(11) Os veículos *motorizados de duas e três rodas, os veículos* ligeiros e os veículos pesados são utilizados para diferentes fins e possuem diferentes níveis de maturidade mercantil, e seria benéfico se as disposições em matéria de contratação pública refletissem estas diferenças. *Cumprir reconhecer* ainda que os mercados para os autocarros urbanos com emissões baixas ou nulas se caracterizam por uma *progressão recente*, enquanto os mercados relativos aos pesados de mercadorias do mesmo género ainda se encontram numa fase *inicial* de desenvolvimento.

*(11-A) O potencial de redução das emissões apenas através da contratação pública é limitado e o transporte público apenas contribui com uma pequena parte das emissões provenientes do setor dos transportes. Os Estados-Membros devem, por conseguinte, ser incentivados a regulamentar a aquisição de veículos não poluentes por outros proprietários de frotas, tais como as empresas de táxis, de aluguer de automóveis e de partilha de trajetos.*

## Alteração 21

### Proposta de diretiva Considerando 12

#### *Texto da Comissão*

(12) Estabelecer objetivos mínimos para a contratação pública relativa a veículos não poluentes até 2025 e até 2030 a nível dos Estados-Membros deverá contribuir para transmitir certeza política aos mercados onde se justificam os investimentos na mobilidade com emissões baixas ou nulas. Os objetivos mínimos apoiam a criação de um mercado em toda a União. Proporcionam tempo suficiente para a adaptação dos processos de contratação pública e dão um sinal claro ao mercado. A avaliação de impacto observa que os Estados-Membros estabelecem cada vez mais objetivos, consoante a sua capacidade económica e a gravidade do problema. Diferentes Estados-Membros pedem diferentes objetivos, em conformidade com a respetiva capacidade económica (PIB per capita) e com a exposição de cada um à poluição (densidade populacional urbana). Os objetivos mínimos de contratação pública devem ser complementados pela obrigação, por parte dos organismos, dos operadores e das entidades adjudicantes, de considerar aspetos energéticos e ambientais importantes em todos os seus procedimentos de contratação. A avaliação do impacto territorial da presente diretiva alterada demonstrou que o impacto será distribuído uniformemente entre as regiões da União.

## Alteração 22

### Proposta de diretiva Considerando 12-A (novo)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

(12) Estabelecer objetivos mínimos para a contratação pública relativa a veículos não poluentes **a alcançar** até 2025 e até 2030 a nível dos Estados-Membros deverá contribuir para transmitir certeza política aos mercados onde se justificam os investimentos na mobilidade com emissões baixas ou nulas. Os objetivos mínimos apoiam a criação de um mercado em toda a União. Proporcionam tempo suficiente para a adaptação dos processos de contratação pública e dão um sinal claro ao mercado. A avaliação de impacto observa que os Estados-Membros estabelecem cada vez mais objetivos, consoante a sua capacidade económica e a gravidade do problema. Diferentes Estados-Membros pedem diferentes objetivos, em conformidade com a respetiva capacidade económica (PIB per capita) e com a exposição de cada um à poluição (densidade populacional urbana). Os objetivos mínimos de contratação pública devem ser complementados pela obrigação, por parte dos organismos, dos operadores e das entidades adjudicantes, de considerar aspetos energéticos e ambientais importantes em todos os seus procedimentos de contratação. A avaliação do impacto territorial da presente diretiva alterada demonstrou que o impacto será distribuído uniformemente entre as regiões da União.

***(12-A) Na sua recomendação ao Conselho e à Comissão, de 4 de abril de 2017, na sequência do inquérito sobre a medição das emissões no setor***

*automóvel<sup>10-A</sup>, o Parlamento Europeu convidou os Estados-Membros a promoverem políticas em matéria de contratos públicos «verdes», através da aquisição de veículos de emissões zero e de veículos de emissões ultrabaixas pelas autoridades públicas para o seu próprio parque automóvel ou para programas de partilha de automóveis com participação pública, e a eliminarem progressivamente, até 2035, os veículos novos emissores de CO<sub>2</sub>.*

---

*<sup>10-A</sup> JO C 298 de 23.8.2018, p. 140.*

## **Alteração 23**

### **Proposta de diretiva Considerando 13**

#### *Texto da Comissão*

(13) O impacto máximo pode ser alcançado se a contratação pública respeitante aos veículos não poluentes for orientada para áreas com um grau relativamente elevado de poluição atmosférica. As autoridades públicas dos Estados-Membros são incentivadas a incidir particularmente nessas áreas quando procedem à conclusão da implementação dos seus objetivos nacionais mínimos e a refletir as medidas correlatas nos seus relatórios ao abrigo da presente diretiva alterada.

#### *Alteração*

(13) O impacto máximo pode ser alcançado se a contratação pública respeitante aos veículos não poluentes for orientada para áreas com um grau relativamente elevado de poluição atmosférica *e sonora*. As autoridades públicas dos Estados-Membros são incentivadas a incidir particularmente nessas áreas quando procedem à conclusão da implementação dos seus objetivos nacionais mínimos e a refletir as medidas correlatas nos seus relatórios ao abrigo da presente diretiva alterada. *A fim de prevenir encargos desproporcionados e de otimizar os resultados potenciais da presente diretiva, deve ser prestada assistência técnica adequada às autoridades públicas.*

## **Alteração 24**

### **Proposta de diretiva Considerando 13-A (novo)**

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

*(13-A) A diretiva alterada deve contribuir para a redução das emissões de gases com efeito de estufa e de poluentes atmosféricos, assim como para a promoção do transporte rodoviário público não poluente. Deve evitar desincentivar o desenvolvimento de modos de transporte não rodoviário não poluente, como os elétricos e metropolitanos.*

## **Alteração 25**

**Proposta de diretiva  
Considerando 13-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(13-B) A aplicação dos limiares estabelecidos na presente diretiva é difícil de alcançar sem o desenvolvimento de produtos comercializáveis e tecnicamente maduros. Com vista a uma atualização regular do estado de desenvolvimento, a Comissão deve apresentar um relatório de dois em dois anos para avaliar se existem soluções comercializáveis para veículos não poluentes. Além disso, a Comissão e os Estados-Membros devem proporcionar um maior dinamismo financeiro e não financeiro, de forma a colocar mais rapidamente esses veículos não poluentes no mercado.*

## **Alteração 26**

**Proposta de diretiva  
Considerando 13-C (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(13-C) Tendo em conta a diferença significativa de margem de manobra financeira dos operadores de transportes privados para a utilização de veículos a combustíveis alternativos potencialmente mais caros, devem ser disponibilizados mecanismos que assegurem condições de concorrência equitativas entre os operadores de transportes públicos e*

*privados nos processos de concurso e de adjudicação e que os custos de conformidade com os objetivos mínimos de contratação estabelecidos na presente diretiva não sejam transferidos para as autoridades locais, em especial para os municípios mais pequenos, ou conduzam a uma externalização dos custos incorridos mais elevados, através de bilhetes mais caros, do aumento dos impostos locais ou de uma redução dos serviços de transportes públicos.*

## Alteração 27

### Proposta de diretiva Considerando 15

#### *Texto da Comissão*

(15) Os relatórios sobre a contratação pública ao abrigo da presente diretiva alterada deveriam fornecer uma clara panorâmica do mercado a fim de permitir um controlo eficaz da execução. Deveria ter início com um relatório *intercalar* em 2023 e continuar com um primeiro relatório completo sobre a execução dos objetivos mínimos em 2026 e, a partir daí, de três em três anos. A fim de minimizar o ónus administrativo que recai sobre os organismos públicos e de estabelecer uma panorâmica do mercado eficaz, deveriam ser previstas modalidades simples de apresentação de relatórios. *A Comissão assegurará a apresentação de relatórios completos respeitantes aos veículos com emissões baixas ou nulas e outros veículos movidos a combustíveis alternativos dentro do contexto do Vocabulário Comum para os Contratos Públicos da União. Os códigos específicos constantes desse vocabulário ajudarão o registo e o controlo no âmbito do diário eletrónico de concursos.*

#### *Alteração*

(15) Os relatórios sobre a contratação pública ao abrigo da presente diretiva alterada deveriam fornecer uma clara panorâmica do mercado a fim de permitir um controlo eficaz da execução. Deveria ter início com um relatório *preliminar* em 2023 *dos Estados-Membros à Comissão, apresentado no âmbito dos relatórios elaborados ao abrigo dos atos legislativos da União relativos aos contratos públicos e à adjudicação de contratos pelas entidades que operam nos setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais*, e continuar com um primeiro relatório completo sobre a execução dos objetivos mínimos em 2026 e, a partir daí, de três em três anos. A fim de minimizar o ónus administrativo que recai sobre os organismos públicos e de estabelecer uma panorâmica do mercado eficaz, deveriam ser previstas modalidades simples de apresentação de relatórios. *Esses relatórios devem conter informações sobre as medidas tomadas para aplicar a Diretiva 2009/33/CE e respeitar as categorias previstas no Vocabulário Comum para os Contratos Públicos da União. A Comissão deve apresentar regularmente relatórios ao Parlamento Europeu e ao Conselho, dando conta da*

*aplicação da Diretiva 2009/33/CE. A Comissão deve igualmente avaliar se a maquinaria de construção pode ser incluída no âmbito de aplicação da Diretiva 2009/33/CE e, em caso afirmativo, trabalhar sobre uma metodologia para definir «maquinaria de construção não poluente».*

## **Alteração 28**

### **Proposta de diretiva Considerando 15-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(15-A) A fim de melhor informar a futura formulação de políticas no setor mediante o fornecimento de uma contabilização mais rigorosa das emissões totais de um determinado veículo, incluindo toda a cadeia de valor, a Comissão deve propor um método para o levantamento das emissões de CO<sub>2</sub> ao longo de todo o ciclo de vida útil dos veículos, bem como das emissões de CO<sub>2</sub> «well-to-wheel» (do poço às rodas) dos veículos. Essas emissões devem ser tidas em conta quando a Comissão efetuar uma revisão da Diretiva 2009/33/CE e de qualquer outra legislação pertinente relacionada com combustíveis alternativos.*

## **Alteração 29**

### **Proposta de diretiva Considerando 16**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(16) Um maior apoio à aceitação pelo mercado de veículos não poluentes pode ser conseguido através da adoção de medidas de apoio público direcionado a nível nacional e da União, que incluem um melhor intercâmbio de conhecimentos e uma melhor harmonização da contratação a fim de permitir ações a uma escala suficientemente lata para comportar reduções de custos e impacto no mercado.

(16) Um maior apoio à aceitação pelo mercado de veículos não poluentes pode ser conseguido através da adoção de medidas de apoio público direcionado a nível nacional e da União, que incluem um melhor intercâmbio de conhecimentos e uma melhor harmonização da contratação a fim de permitir ações a uma escala suficientemente lata para comportar reduções de custos e impacto no mercado.



A possibilidade de apoio público a favor da promoção do desenvolvimento das infraestruturas necessárias à distribuição de combustíveis alternativos é reconhecida nas orientações em matéria de ajudas estatais para a proteção ambiental e a energia 2014-2020<sup>27</sup>. Todavia, as regras do Tratado, nomeadamente os artigos 107.º e 108.º, continuam a aplicar-se no que respeita ao referido apoio público.

---

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

### **Alteração 30**

#### **Proposta de diretiva Considerando 16-A (novo)**

*Texto da Comissão*

***Os projetos-piloto regionais devem ser igualmente incentivados, sobretudo no âmbito da ligação de espaços urbanos e rurais.*** A possibilidade de apoio público a favor da promoção do desenvolvimento das infraestruturas necessárias à distribuição de combustíveis alternativos é reconhecida nas orientações em matéria de ajudas estatais para a proteção ambiental e a energia 2014-2020<sup>27</sup>. Todavia, as regras do Tratado, nomeadamente os artigos 107.º e 108.º, continuam a aplicar-se no que respeita ao referido apoio público.

---

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

*Alteração*

***(16-A) A fim de obter maiores reduções das emissões e dos poluentes atmosféricos, os Estados-Membros devem ser encorajados a aplicar, sempre que tal se revele adequado, diferentes incentivos e mecanismos de desenvolvimento de frotas noutros setores para além dos que são regulamentados na diretiva alterada.***

### **Alteração 31**

#### **Proposta de diretiva Considerando 16-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(16-B) Os Estados-Membros devem assegurar que os custos decorrentes do cumprimento dos objetivos mínimos em matéria de contratação estabelecidos na presente diretiva não sejam repercutidos nas autoridades locais, e que sejam disponibilizados recursos financeiros suficientes às autoridades e entidades adjudicantes.***

## Alteração 32

### Proposta de diretiva Considerando 16-C (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(16-C) São fundamentais medidas de apoio personalizadas para a adjudicação de contratos relacionados com veículos não poluentes. A fim de contribuir para a realização dos objetivos da presente diretiva, os Estados-Membros devem aumentar os seus incentivos financeiros e não financeiros para acelerar a aceitação de tais veículos pelo mercado.***

## Alteração 33

### Proposta de diretiva Considerando 16-D (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(16-D) A imposição pela presente diretiva de objetivos mínimos em matéria de contratação para os veículos ligeiros e pesados torna necessários recursos financeiros adicionais para os poderes públicos e as entidades adjudicantes. Por conseguinte, a política orçamental e financeira da União após 2020 deve considerar a disponibilização de apoio financeiro suficiente aos poderes públicos e às entidades adjudicantes. Tal deve refletir-se no futuro Quadro Financeiro Plurianual e na regulamentação sobre o financiamento sustentável e as instituições financeiras da União.***

## Alteração 34

### Proposta de diretiva Considerando 16-E (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(16-E) Para assegurar que as autoridades públicas sejam incentivadas a adquirir veículos não poluentes e que os Estados-Membros invistam na implantação da***

*infraestrutura de abastecimento de combustíveis alternativos, mas também para evitar o risco de tais aquisições induzirem aumentos dos preços cobrados aos passageiros, a política orçamental e financeira da União no pós-2020 deve prever o apoio às entidades adjudicantes. Tal deve refletir-se no futuro Quadro Financeiro Plurianual e na regulamentação sobre o financiamento sustentável e as instituições financeiras da União. Os Estados-Membros devem ainda alargar os incentivos financeiros e não financeiros, e prever auditorias ambientais, a fim de acelerarem a penetração no mercado dos veículos não poluentes. Estes esforços irão reduzir o elevado investimento inicial relativo às alterações das infraestruturas e apoiar a descarbonização dos transportes.*

## **Alteração 35**

### **Proposta de diretiva Considerando 16-F (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(16-F) Ao abrigo do atual quadro financeiro plurianual (QFP), a União tem ao dispor um conjunto de fundos diferentes para apoiar os Estados-Membros, as autoridades locais e os operadores em causa na sua transição para a mobilidade sustentável. No período de 2014-2020, a União destinou 13,7 mil milhões de euros dos Fundos Europeus Estruturais e de Investimento ao financiamento da mobilidade urbana. O Horizonte 2020, programa de investigação da União, disponibilizará cerca de 200 milhões de euros para a mobilidade urbana e 650 milhões de euros para as cidades inteligentes, e o Mecanismo Interligar a Europa afetará aproximadamente 200 milhões de euros a convites à apresentação de propostas para nós urbanos. No âmbito do próximo QFP, a Comissão e os Estados-Membros devem continuar a apoiar projetos de mobilidade*

*urbana sustentável e a reforçar as sinergias necessárias entre as várias fontes e programas de financiamento. Em particular, as ligações entre a mobilidade urbana, a nova Agenda Digital e a União da Energia têm de ser reforçadas, assim como a possibilidade de o Mecanismo Interligar a Europa (MIE) financiar projetos de sinergias com uma taxa de cofinanciamento extra para os projetos relativos a transportes com elementos relacionados com a energia e as telecomunicações que contenham grande potencial para projetos urbanos.*

### **Alteração 36**

**Proposta de diretiva  
Considerando 16-G (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(16-G) Deve ser promovida uma utilização mais orientada dos instrumentos financeiros da União, como o Fundo Europeu para Investimentos Estratégicos ou o Mecanismo para Transportes Mais Limpos do Banco Europeu de Investimento, que possam ajudar a financiar as frotas e os equipamentos. Para este efeito, deve ser reforçada a disponibilidade de serviços de aconselhamento financeiro e técnico às autoridades locais e aos operadores, nomeadamente através da Plataforma Europeia de Aconselhamento ao Investimento, a JASPERS, a JESSICA, ou o instrumento financeiro COMPASS, a fim de reforçar a sua capacidade institucional, a preparação e a execução de projetos e alcançar uma utilização otimizada dos fundos e instrumentos financeiros da União, incluindo a redução do risco de propostas inovadoras.*

### **Alteração 37**

**Proposta de diretiva  
Considerando 16-H (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(16-H) As autoridades públicas devem igualmente ser incentivadas a adquirir veículos, adotando o critério da proposta economicamente mais vantajosa, conforme descrito no artigo 82.º da Diretiva 2014/25/UE, tendo em consideração a eficiência em termos de custos ao longo do tempo de vida do veículo, assim como aspetos ambientais e sociais.***

### **Alteração 38**

**Proposta de diretiva  
Considerando 16-I (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(16-I) A fim de maximizar o impacto dos investimentos, o planeamento urbano e da mobilidade tem de ser mais bem coordenado, designadamente através da utilização de planos de mobilidade urbana sustentável. Estes planos são desenvolvidos em determinados domínios de ação e em cooperação com diferentes níveis de governação, combinando diferentes modos de transporte, segurança rodoviária, transporte de mercadorias, gestão da mobilidade e sistemas de transporte inteligentes. Podem também desempenhar um papel importante na concretização das metas da União relativas às emissões de CO<sub>2</sub> e à redução da poluição atmosférica e sonora. Deste modo, a aplicação dos planos deve ser um elemento importante a ponderar no financiamento de projetos da UE no domínio dos transportes urbanos, designadamente na execução da presente diretiva alterada. Neste contexto, a Comissão deve prestar às autoridades competentes a consultoria e a assistência técnica necessárias para o desenvolvimento dos planos, no pleno respeito do princípio da subsidiariedade.***

### **Alteração 39**

**Proposta de diretiva**  
**Considerando 16-J (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(16-J) Além de apoiarem a aceitação de veículos não poluentes, os contratos públicos são impulsionadores de novas formas de mobilidade. Enquanto os incentivos a veículos não poluentes aceleram a implantação de infraestruturas nas zonas urbanas, a digitalização aumentará a eficiência do transporte de passageiros e de mercadorias. A mobilidade multimodal e partilhada, assim como soluções de bilhética integradas, são fundamentais na transição para a mobilidade enquanto serviço.***

**Alteração 40**

**Proposta de diretiva**  
**Considerando 17**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(17) A fim de alcançar os objetivos da presente diretiva, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão para atualizar as disposições relativas às normas de emissão de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados por um período de cinco anos a partir de [inserir a data de entrada em vigor]. Este período deve ser tacitamente prorrogado por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho se opuserem a essa prorrogação. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível dos peritos. Ao preparar e redigir atos delegados, a Comissão deve assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.***

***Suprimido***

## Alteração 41

### Proposta de diretiva Considerando 18-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(18-A) Segundo o Acordo Interinstitucional sobre legislar melhor<sup>1a</sup>, de 13 de abril de 2016, deve ser dada especial atenção ao acompanhamento do impacto da legislação da União. A avaliação da Diretiva 2009/33/CE deve servir de base para a avaliação do impacto das opções relativas a medidas ulteriores. Por conseguinte, com base nos melhores e mais recentes dados científicos disponíveis, a Comissão deverá avaliar a necessidade de rever a referida diretiva tendo em conta as emissões de CO<sub>2</sub> ao longo do ciclo de vida e as emissões de CO<sub>2</sub> em todo o ciclo de produção e utilização («well-to-wheel») dos veículos, a fim de garantir a transparência e a responsabilidade no que respeita ao cumprimento dos objetivos políticos, devendo propor melhoramentos, se necessário. Se adequado, a Comissão deve, neste contexto, examinar igualmente outros textos legislativos pertinentes relacionados com combustíveis alternativos.***

---

<sup>1a</sup> JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

## Alteração 42

### Proposta de diretiva Considerando 18-B (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(18-B) A maioria dos contratos públicos no domínio dos transportes está relacionada com organismos locais de transportes públicos, que são geralmente da responsabilidade de autoridades locais e regionais com meios financeiros limitados. As regras relativas à aquisição de veículos ecológicos não devem, por***

*consequente, criar um encargo financeiro adicional significativo, nem provocar a externalização de custos incorridos mais elevados através de um aumento dos preços dos bilhetes, de impostos locais mais elevados ou de uma redução dos transportes públicos.*

#### **Alteração 43**

##### **Proposta de diretiva Considerando 18-C (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(18-C) A União tem de proteger os seus fabricantes contra a concorrência desleal em países terceiros, onde os fabricantes da UE não têm acesso aos concursos públicos para a compra, o aluguer, a locação financeira ou a locação-compra de veículos de transporte rodoviário. Por conseguinte, a Comissão deve analisar as práticas de concorrência desleal em países terceiros e adotar as medidas adequadas para garantir a proteção da indústria europeia.*

#### **Alteração 44**

##### **Proposta de diretiva Artigo 1 – n.º 1 – ponto 1 Diretiva 2009/33/CE Título**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

Diretiva 2009/33/CE relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes em apoio da mobilidade com baixas emissões

Diretiva 2009/33/CE relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes ***no âmbito da contratação pública***, em apoio da mobilidade com baixas emissões

#### **Alteração 45**

##### **Proposta de diretiva Artigo 1 – n.º 1 – ponto 1-A (novo) Diretiva 2009/33/CE Artigo 1 – n.º 1**



*Texto em vigor*

A presente diretiva exige que os poderes públicos, as entidades adjudicantes e alguns operadores tenham em conta os impactos energético e ambiental durante o tempo de vida, incluindo o consumo de energia e as emissões de CO<sub>2</sub> e de determinados poluentes, **ao comprarem** veículos de transporte rodoviário, a fim de promover e estimular o mercado de veículos não poluentes e energeticamente eficientes e de melhorar a contribuição do setor dos transportes para as políticas da **Comunidade** nos domínios do ambiente, do clima e da energia.

**Alteração 46**

**Proposta de diretiva**

**Artigo 1 – n.º 1 – ponto 1-B (novo)**

Diretiva 2009/33/CE

Artigo 2 – parágrafo 1

*Texto em vigor*

Os Estados-Membros podem isentar do cumprimento dos requisitos estabelecidos na presente diretiva, **exclusivamente**, os contratos de compra e venda de veículos de transporte rodoviário referidos no n.º 3 do artigo 2.º da Diretiva 2007/46/CE não sujeitos a homologação ou a aprovação individual no seu território.

**Alteração 47**

**Proposta de diretiva**

**Artigo 1 – n.º 1 – ponto 2**

Diretiva 2009/33/CE

Artigo 3 – parágrafo 1 – parte introdutória

*Alteração*

**(1-A) O artigo 1.º, n.º 1 passa a ter a seguinte redação:**

“A presente diretiva exige que os poderes públicos, as entidades adjudicantes e alguns operadores tenham em conta os impactos energético e ambiental durante o tempo de vida, incluindo o consumo de energia e as emissões de CO<sub>2</sub> e de determinados poluentes, **no aluguer, na locação financeira ou na locação-venda de** veículos de transporte rodoviário, a fim de promover e estimular o mercado de veículos não poluentes e energeticamente eficientes e de melhorar a contribuição do setor dos transportes para as políticas da **União** nos domínios do ambiente, do clima e da energia.”.

*Alteração*

**(1-B) No artigo 2.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:**

“Os Estados-Membros podem isentar do cumprimento dos requisitos estabelecidos na presente diretiva os contratos de compra e venda, **aluguer, locação financeira e locação-venda** de veículos de transporte rodoviário referidos no n.º 3 do artigo 2.º da Diretiva 2007/46/CE não sujeitos a homologação ou a aprovação individual no seu território.”.

*Texto da Comissão*

A presente diretiva aplica-se aos contratos de compra e venda, aluguer, locação financeira ou **locação-venda** de veículos de transporte rodoviário por parte de:

**Alteração 48**

**Proposta de diretiva**

**Artigo 1 – n.º 1 – ponto 2**

Diretiva 2009/33/CE

Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea c-A) (nova)

*Texto da Comissão*

**Alteração 49**

**Proposta de diretiva**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3**

Diretiva 2009/33/CE

Artigo 4 – parágrafo 1 – n.º 4

*Texto da Comissão*

4. «Veículo não poluente»,

*Alteração*

A presente diretiva aplica-se aos contratos de compra e venda, aluguer, locação financeira, **locação-venda** ou **recondicionamento** de veículos de transporte rodoviário por parte de:

*Alteração*

**c-A) Instituições, organismos e agências da União Europeia.**

*Alteração*

4. «Veículo não poluente», **um veículo, independentemente da categoria, alimentado por combustíveis alternativos, tal como definidos no artigo 2.º, primeiro parágrafo, ponto 1, da Diretiva 2014/94/UE, excluindo os biocombustíveis que não são produzidos a partir das matérias-primas constantes do anexo IX, parte A, da Diretiva 2018/... (RED II), ou que são produzidos a partir de óleo de palma\*, e incluindo os veículos híbridos nos quais a eletricidade é usada apenas para parte da utilização operacional do veículo, os veículos com baixo nível de emissões e os veículos com taxas nulas de emissões. Para os veículos com motor de combustão interna, as emissões em condições reais de condução (RDE)\*\* em percentagem de limites de emissão\*\*\* não podem ser superiores a 80 %.**

- a) *Um veículo da categoria M1 ou M2 com um máximo de emissões de gases de escape expressas em g/km de CO<sub>2</sub> e emissões de poluentes em condições reais de condução inferiores a uma percentagem dos limiares aplicáveis de emissões tal como referidos no quadro 2 do anexo, ou;*
- b) *Um veículo da categoria N1 com um máximo de emissões de gases de escape expressas em g/km de CO<sub>2</sub> e emissões de poluentes em condições reais de condução inferiores a uma percentagem dos limiares aplicáveis de emissões tal como referidos no quadro 2 do anexo, ou;*
- c) *Um veículo da categoria M3, N2 ou N3, tal como definido no quadro 3 do anexo.»*

---

\* *A demonstrar mediante um contrato de adjudicação do biocombustível ou de outros meios de acesso ao biocombustível.*

\*\* *Emissões em condições reais de condução de partículas ultrafinas em #/km (PN), óxidos de azoto em mg/km (NO<sub>x</sub>), medidas em conformidade com a versão aplicável do anexo III-A do Regulamento 2017/1151.*

\*\*\* *Limite de emissões aplicável tal como consta do anexo I do Regulamento (CE) n.º 715/2007.*

## **Alteração 50**

### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3**

Diretiva 2009/33/CE

Artigo 4 – n.º 1 – ponto 4-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**4-A. «Veículo com emissões de escape nulas», um veículo com emissões de escape nulas de CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> e partículas finas.**

## **Alteração 51**

### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3**

Diretiva 2009/33/CE

Artigo 4 – n.º 1 – ponto 4-B (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**4-B. «Veículo com emissões de escape baixas», um veículo com níveis máximos de emissões tal como referidos no quadro 2 do anexo.**

## **Alteração 52**

### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3**

Diretiva 2009/33/CE

Artigo 4 – n.º 1 – ponto 4-C (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**4-C. «Veículo recondicionado segundo a norma sobre veículos não poluentes», um veículo cujo motor foi recondicionado segundo a norma sobre veículos não poluentes, na aceção do n.º 1, ponto 4, do presente artigo. No caso de um motor recondicionado que utilize biocombustíveis, na aceção do artigo 2.º, segundo parágrafo, alínea i), da Diretiva 2009/28/CE, combustíveis sintéticos ou combustíveis parafínicos, o veículo tem de satisfazer as normas Euro mais recentes ou as normas ulteriores.**

## **Alteração 53**

### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4**

Diretiva 2009/33/CE

Artigo 4-A

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**(4) É inserido o seguinte artigo 4.º-A:**

**Suprimido**

**«Artigo 4.º-A**

**Delegação de poderes**

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 8.º-A, a fim de atualizar o quadro 3 do anexo com os limiares de emissão de tubo de escape de CO<sub>2</sub> e de poluentes atmosféricos provenientes de veículos pesados quando as respetivas normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> estiverem em vigor a nível da União».

## **Alteração 54**

### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 1 – n.º 1 – ponto 5**

Diretiva 2009/33/CE

Artigo 5 – n.º 1

#### *Texto da Comissão*

1. Os Estados-Membros devem assegurar que a compra, o aluguer, a locação financeira ou a **locação-venda** de veículos de transporte rodoviário e que os contratos públicos de serviços relativos aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros e, bem assim, os contratos públicos de serviços referidos no artigo 3.º, cumprem os objetivos mínimos em matéria de contratação pública para os veículos ligeiros referidos no quadro 4 do anexo e, para os veículos pesados, referidos no quadro 5 do anexo.

#### *Alteração*

**1.** Os Estados-Membros devem assegurar que a compra, o aluguer, a locação financeira, **a locação-venda** ou **o acondicionamento segundo a norma sobre veículos não poluentes** de veículos de transporte rodoviário e que os contratos públicos de serviços relativos aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros e, bem assim, os contratos públicos de serviços referidos no artigo 3.º, cumprem os objetivos mínimos em matéria de contratação pública para os veículos ligeiros **não poluentes** referidos no quadro 4 do anexo e, para os veículos pesados, referidos no quadro 5 do anexo.

## **Alteração 55**

### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5**

Diretiva 2009/33/CE

Artigo 5 – n.º 1-A (novo)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

**1-A.** **Para efeitos do cálculo dos objetivos mínimos em matéria de contratação pública, a data a ter em conta é a data de conclusão do procedimento de contratação pública, mediante a assinatura do contrato.**

*Os objetivos mínimos em matéria de contratação pública devem ser calculados, para o primeiro período de referência, como uma média de todos os contratos assinados entre o dia que se segue à data de transposição da presente diretiva e 31 de dezembro de 2024 e, para o segundo período de referência, entre 1 de janeiro de 2025 e 31 de dezembro de 2029.*

*Caso não sejam atempadamente adotados novos objetivos para o período de referência após 1 de janeiro de 2030, continuarão a aplicar-se os objetivos fixados para 2030.*

## **Alteração 56**

**Proposta de diretiva**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5**

Diretiva 2009/33/CE

Artigo 5 – n.º 1-B (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*1-B. Para que os objetivos mínimos em matéria de contratação sejam atingidos, as entidades adjudicantes devem basear as decisões de atribuição de contratos no critério da proposta economicamente mais vantajosa descrito no artigo 82.º da Diretiva 2014/25/UE. O caderno de encargos deve ser definido em função não apenas do Custo Total da Propriedade, mas também de outras características do veículo, como a acessibilidade, a inserção na paisagem urbana, os níveis de ruído, a eficiência energética, a possibilidade de reciclagem das baterias e de outros componentes.*

## **Alteração 57**

**Proposta de diretiva**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5-A (novo)**

Diretiva 2009/33/CE

Artigo 5-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(5-A) É inserido o seguinte artigo:***

***«Artigo 5.º-A***

***Recursos financeiros***

***1. Os Estados-Membros devem disponibilizar instrumentos de financiamento suficientes para a contratação pública relativa a veículos não poluentes e a instalação das respetivas infraestruturas no seu território. O estabelecimento dos fundos deve ser objeto de uma avaliação exaustiva das necessidades financeiras das autoridades públicas e entidades adjudicantes ligadas aos objetivos em matéria de contratação definidos a nível nacional.***

***2. A União deve disponibilizar instrumentos de financiamento adicionais destinados a apoiar a aceitação de veículos não poluentes e a instalação da respetiva infraestrutura nos Estados-Membros.».***

## **Alteração 58**

**Proposta de diretiva**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5-B (novo)**

Diretiva 2009/33/CE

Artigo 5-B (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(5-B) É inserido o seguinte artigo:***

***«Artigo 5.º-B***

***Plano de ação para os combustíveis alternativos para o transporte público***

***1. Até 31 de dezembro de 2020, a Comissão Europeia deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um plano de ação tendente a acelerar a instalação da infraestrutura de carregamento e reabastecimento dos veículos pesados das empresas transportes nos seus próprios terminais e centros de manutenção, bem como no espaço público.***

*2. Este plano de ação incluirá informação sobre os instrumentos de financiamento da União disponíveis e estabelecerá de modo claro os procedimentos, o modo como tal apoio pode ser concedido e nomeadamente a sua articulação com as normas europeias vigentes em matéria de auxílios estatais.*

*3. O relatório deve conter igualmente uma avaliação sobre como os instrumentos de financiamento da União podem ser revistos para passarem a atribuir prioridade ao financiamento a empresas de transportes públicos de todas as dimensões para a substituição dos respetivos veículos.».*

## **Alteração 59**

### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5-C (novo)**

Diretiva 2009/33/CE

Artigo 5-C (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(5-C) É inserido o seguinte artigo:*

*«Artigo 5.º-C*

*Plataforma da União para a contratação pública conjunta transfronteiras de veículos de transporte rodoviário com emissões baixas e energeticamente eficientes*

*A fim de facilitar a concretização das metas estabelecidas no anexo da presente diretiva e alcançar economias de escala, a Comissão cria uma plataforma da União para a contratação pública conjunta transfronteiras de veículos de transporte rodoviário com emissões baixas e energeticamente eficientes. As autoridades adjudicantes, as entidades e os operadores referidos no artigo 3.º podem participar nesta plataforma para adquirir veículos conjuntamente. A Comissão assegura que a plataforma é acessível ao público e que reúne de forma eficaz todas as partes interessadas em partilhar os seus recursos. Para facilitar a*



*criação e a concretização destas aquisições conjuntas, a Comissão presta assistência técnica e desenvolve modelos para acordos de cooperação. A Comissão fica habilitada a adotar um ato delegado, de acordo com o artigo 8.º-A, com vista ao estabelecimento da plataforma da União para a contratação pública conjunta de veículos de transporte rodoviário com emissões baixas e energeticamente eficientes.».*

## **Alteração 60**

### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7**

Diretiva 2009/33/CE

Artigo 8-A

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**(7) É inserido um novo artigo 8.º-A:**

**Suprimido**

**«Artigo 8.º-A**

#### ***Exercício da delegação***

**1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.**

**2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 4.º-A é conferido à Comissão por um período de cinco anos a contar de [inserir data de entrada em vigor]. A Comissão apresenta um relatório relativo à delegação de poderes o mais tardar nove meses antes do final do período de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem o mais tardar três meses antes do final de cada período.**

**3. A delegação de poderes referida no artigo 4.º-A pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos no dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da**

*União Europeia ou numa data posterior nele especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.*

*4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor.*

*5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.*

*6. Os atos delegados adotados em aplicação do disposto no artigo 4.º-A só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da notificação do ato a estas duas instituições ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo pode ser prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.*

## **Alteração 61**

### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 1 – n.º 1 – ponto 8**

Diretiva 2009/33/CE

Artigo 9

#### *Texto da Comissão*

(8) *O artigo 9.º passa a ter a seguinte redação:*

*"1. A Comissão é assistida por um comité.*

*Este é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.*

*2. Sempre que se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011. Na falta de parecer do comité, a Comissão não adota o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º*

#### *Alteração*

(8) *É suprimido o artigo 9.º.*

182/2011.

3. *Se for necessário obter o parecer do comité por procedimento escrito, este é encerrado sem resultados se, no prazo fixado para a formulação do parecer, o presidente assim o decidir ou a maioria simples dos seus membros assim o requerer.»*

## Alteração 62

### Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 9 – alínea a)

Diretiva 2009/33/CE

Artigo 10 – n.º 1

#### *Texto da Comissão*

1. *Na sequência dos relatórios apresentados pelos Estados-Membros, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, de três em três anos, com início em 1 de janeiro de 2027, sobre a aplicação da presente diretiva e sobre as ações desenvolvidas por cada Estado-Membro para a sua execução eficaz.»*

#### *Alteração*

1. *Os Estados-Membros devem apresentar à Comissão, até 18 de abril de 2026 e, subsequentemente, de três em três anos, um relatório sobre a aplicação da presente diretiva, no âmbito dos relatórios previstos no artigo 83.º, n.º 3, segundo parágrafo, da Diretiva 2014/24/UE e no artigo 99.º, n.º 3, segundo parágrafo, da Diretiva 2014/25/UE. Os Estados-Membros apresentam à Comissão um relatório preliminar até 18 de abril de 2023.*

*Estes relatórios devem prestar informações sobre as medidas tomadas para dar execução à presente diretiva, incluindo sobre o número e as categorias de veículos adjudicadas pelas autoridades e entidades, acerca do diálogo encetado entre os diferentes patamares de governação, e informações sobre as atividades de relatório anteriormente referidas, assim como outras informações úteis.*

*As informações devem respeitar as categorias previstas no Regulamento (CE) n.º 2195/2002 relativo ao Vocabulário Comum para os Contratos Públicos (CPV), tal como indicadas no quadro 1 do anexo.*

## Alteração 63

### Proposta de diretiva

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 9 – alínea a-A) (nova)

Diretiva 2009/33/CE

Artigo 10 – n.º 2

*Texto em vigor*

2. Os referidos relatórios avaliam os efeitos da presente diretiva, nomeadamente das opções referidas no n.º 3 do artigo 5.º, e a necessidade de outras ações e, se for caso disso, incluem as propostas que considerem adequadas.

Nesses relatórios, a Comissão compara, em relação a cada uma das categorias de veículos enumeradas no quadro 3 do Anexo, o número absoluto e relativo de veículos comprados em função da melhor solução de mercado em termos de impacto energético e ambiental durante o tempo de vida com o mercado global destes veículos, avalia a forma como as opções referidas no n.º 3 do artigo 5.º afetaram o mercado e a necessidade de outras ações e, se for caso disso, inclui as propostas que considere adequadas.

## Alteração 64

### Proposta de diretiva

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 9 – alínea a-B) (nova)

Diretiva 2009/33/CE

Artigo 10 – n.º 3

*Texto em vigor*

3. Até à data do primeiro relatório, a Comissão analisa as opções referidas no n.º 3 do artigo 5.º, apresenta uma avaliação dos métodos estabelecidos no artigo 6.º e, se for caso disso, propõe os ajustamentos que considere adequados.

*Alteração*

**a-A) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:**

“2. O mais tardar até 31 de dezembro de 2022, a Comissão propõe uma metodologia para a contabilização das emissões de CO<sub>2</sub> ao longo do ciclo de vida e das emissões de CO<sub>2</sub> do poço às rodas («well-to-wheels») dos veículos.

O mais tardar até 18 de abril de 2027, a Comissão revê a Diretiva 2009/33/CE e qualquer outra legislação pertinente relativa aos combustíveis alternativos, tendo em conta as emissões de CO<sub>2</sub> ao longo do ciclo de vida e as emissões de CO<sub>2</sub> em todo o ciclo de produção e utilização («well-to-wheel») dos veículos.”

*Alteração*

**a-B) O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:**

“3. Até 18 de abril de 2024 e, posteriormente, de três em três anos, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação da presente diretiva, especificando as medidas tomadas por cada Estado-Membro a este respeito, e

*avalia a necessidade de outras ações e, se for caso disso, junta ao relatório uma proposta de alteração da presente diretiva.»*

## **Alteração 65**

### **Proposta de diretiva**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 9 - alínea b)**

Diretiva 2009/33/CE

Artigo 10 – n.º 4

#### *Texto da Comissão*

*4. Os Estados-Membros apresentam à Comissão um relatório sobre a execução da presente diretiva até 1 de janeiro de 2026 e, em seguida, de três em três anos. Os Estados-Membros apresentam à Comissão um relatório intercalar até 1 de janeiro de 2023. Esse relatório deve prestar informações sobre as medidas tomadas para dar execução à presente diretiva, incluindo sobre o número e as categorias de veículos adjudicadas pelas autoridades e entidades, acerca do diálogo encetado entre os diferentes patamares de governação, e informações sobre as atividades de relatório anteriormente referidas, assim como outras informações úteis. As informações devem seguir as categorias previstas no Regulamento (CE) n.º 2195/2002 relativo ao Vocabulário Comum para os Contratos Públicos (CPV)<sup>31</sup>, tal como consta no anexo.*

## **Alteração 66**

### **Proposta de diretiva**

**Artigo 1 – n.º 1 – parágrafo 9 - alínea b)**

Diretiva 2009/33/CE

Artigo 10 – n.º 5

#### *Texto da Comissão*

5. A Comissão fica habilitada a adotar, através de atos de execução, diretrizes relativas ao conteúdo dos relatórios dos Estados-Membros referidos no n.º 4.

#### *Alteração*

*Suprimido*

#### *Alteração*

5. A Comissão fica habilitada a adotar, através de atos de execução, diretrizes relativas ao conteúdo dos relatórios dos Estados-Membros referidos no n.º 1.

## **Alteração 67**

### **Proposta de diretiva**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 9 – alínea b-A) (nova)**

Diretiva 2009/33/CE

Artigo 10 – n.º 5-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***b-A) É aditado o seguinte número:***

***“5-A. Os Estados-Membros podem decidir criar mecanismos para regular a compra de veículos não poluentes por outros proprietários de frotas, tais como as empresas de táxis, de utilização partilhada de automóveis e de partilha de trajetos.”***

## **Alteração 68**

### **Proposta de diretiva**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 9 – alínea b-B) (nova)**

Diretiva 2009/33/CE

Artigo 5 – n.º 5-B (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***b-B) É aditado o seguinte número:***

***“5-B. Até 31 de dezembro de 2021, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um plano de ação para acelerar a instalação de infraestruturas de carregamento e reabastecimento de veículos pesados propriedade de empresas de transporte nos seus próprios depósitos e áreas de manutenção, bem como no espaço público. Este plano de ação deve incluir informações sobre os instrumentos de financiamento da União disponíveis e explicar de que forma esse apoio pode ser concedido apesar das regras europeias em matéria de auxílios estatais.”***

## **Alteração 69**

### **Proposta de diretiva**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 9 – alínea b-C) (nova)**

Diretiva 2009/33/CE

Artigo 5 – n.º 5-C (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***b-C) É aditado o seguinte número:***

***“5-C. A Comissão avalia a necessidade de rever a legislação pertinente em matéria de promoção de transportes rodoviários não poluentes e energeticamente eficientes no que respeita à utilização de pneus de categoria superior e recauchutados e, se for caso disso, de apresentar uma proposta legislativa.»***

## **Alteração 70**

### **Proposta de diretiva**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 9 – alínea b-D) (nova)**

Diretiva 2009/33/CE

Artigo 5 – n.º 5-D (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***b-D) É aditado o seguinte número:***

***“5-D. A Comissão fornece orientações aos Estados-Membros sobre os diferentes fundos da União que podem ser utilizados para os fins da presente diretiva, tais como o Mecanismo Interligar a Europa, que apoia o desenvolvimento de redes de transporte transeuropeias de elevado desempenho, sustentáveis e interligadas de modo eficiente, o Fundo Europeu para Investimentos Estratégicos ou o Mecanismo para Transportes Mais Limpos que apoia a introdução de veículos de transporte mais limpos e o desenvolvimento das infraestruturas associadas.”***

## **Alteração 71**

### **Proposta de diretiva**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 9 – alínea b-E) (nova)**

Diretiva 2009/33/CE

Artigo 10 – n.º 5-E (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**b-E) É aditado o seguinte número:**

**“5-E. As plataformas de aconselhamento devem assumir um papel fundamental nesta transição facilitando e promovendo investimentos e apoiando as capacidades institucionais. Neste sentido, a Comissão deve reforçar substancialmente o papel e a capacidade da Plataforma Europeia de Aconselhamento ao Investimento através, nomeadamente, de uma presença local e de um papel proativo na preparação dos projetos.”**

**Alteração 72**

**Proposta de diretiva**

**Artigo 2 – n.º 1 – parágrafo 1**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até XXXX [inserir data correspondente a **24** meses após a data de entrada em vigor]. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até XXXX [inserir data correspondente a **18** meses após a data de entrada em vigor]. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

**Alteração 73**

**Proposta de diretiva**

**Anexo I**

Diretiva 2009/33/CE

Anexo – quadro 1

*Texto da Comissão*

Quadro 1: Códigos do Vocabulário Comum para os Contratos Públicos, referidos no anexo 3

Código CPV

Descrição

60112000-6

Serviços de transporte público rodoviário



60130000-8	Serviços de transporte rodoviário de passageiros com finalidade específica
60140000-1	Transportes não regulares de passageiros
60172000-3	Aluguer de autocarros e autocarros de turismo com condutor
90511000-2	Serviços de recolha de resíduos
60160000-7	Transporte rodoviário de correio
60161000-4	Serviços de transporte de encomendas

### *Alteração*

Quadro 1: Códigos do Vocabulário Comum para os Contratos Públicos, referidos no artigo 3.º

Código CPV	Descrição
60112000-6	Serviços de transporte público rodoviário
60130000-8	Serviços de transporte rodoviário de passageiros com finalidade específica
60140000-1	Transportes não regulares de passageiros
60172000-3	Aluguer de autocarros e autocarros de turismo com condutor
90511000-2	Serviços de recolha de resíduos
60160000-7	Transporte rodoviário de correio
60161000-4	Serviços de transporte de encomendas
<b>64121100-1</b>	<b><i>Serviços de distribuição de correio</i></b>
<b>64121200-2</b>	<b><i>Serviços de entrega de encomendas</i></b>
<b>60170000-0</b>	<b><i>Aluguer de veículos para transporte de passageiros com condutor</i></b>
<b>60171000-7</b>	<b><i>Aluguer de automóveis de passageiros com condutor</i></b>
<b>60181000-0</b>	<b><i>Aluguer de camiões com condutor</i></b>
<b>60180000-3</b>	<b><i>Aluguer de veículos para transporte de mercadorias com condutor</i></b>
<b>90511100-3</b>	<b><i>Serviços de recolha de resíduos sólidos urbanos</i></b>
<b>90511200-4</b>	<b><i>Serviços de recolha de resíduos domésticos</i></b>
<b>90511300-5</b>	<b><i>Serviços de recolha de lixos</i></b>
<b>90511400-6</b>	<b><i>Serviços de recolha de papéis</i></b>

## Alteração 74

### Proposta de diretiva

#### ANEXO I

Diretiva 2009/33/CE

Anexo – Quadro 2

#### *Texto da Comissão*

Quadro 2: Limiares de emissões aplicáveis aos veículos ligeiros

Categorias de veículos	2025		2030	
	CO <sub>2</sub> g/km	Emissões de poluentes atmosféricos em condições reais de condução* em percentagem de limites de emissão**	CO <sub>2</sub> g/km	Emissões de poluentes atmosféricos em condições reais de condução* em percentagem de limites de emissão
Veículos M1	<b>25</b>	80%	0	Não aplicável
Veículos M2	<b>25</b>	80%	0	Não aplicável
Veículos N1	<b>40</b>	80%	0	Não aplicável

\* Emissões em condições reais de condução de partículas ultrafinas em #/km (PN), óxidos de azoto em mg/km (NO<sub>x</sub>), medidas em conformidade com a versão aplicável do anexo III-A do Regulamento 2017/1151.

\*\* Limite de emissões aplicável constante do anexo I do Regulamento (CE) n.º 715/2007 ou sucessores.

#### *Alteração*

Quadro 2: Limiares de emissões aplicáveis aos veículos ligeiros

Categorias de veículos	2025		2030	
	CO <sub>2</sub> g/km	Emissões de poluentes atmosféricos em condições reais de condução* em percentagem de	CO <sub>2</sub> g/km	Emissões de poluentes atmosféricos em condições reais de

		limites de emissão**		condução* em percentagem de limites de emissão
<b><i>Veículos L</i></b>	<b><i>25</i></b>			
Veículos M1	<b><i>50</i></b>	80%	0	Não aplicável
Veículos M2	<b><i>50</i></b>	80%	0	Não aplicável
Veículos N1	<b><i>50</i></b>	80%	0	Não aplicável
<b><i>Veículos M3</i></b>	<b><i>Não aplicável</i></b>			
<b><i>Veículos N2</i></b>	<b><i>Não aplicável</i></b>			
<b><i>Veículos N3</i></b>	<b><i>Não aplicável</i></b>			

\* Emissões em condições reais de condução de partículas ultrafinas em #/km (PN), óxidos de azoto em mg/km (NOx), medidas em conformidade com a versão aplicável do anexo III-A do Regulamento 2017/1151.

\*\* Limite de emissões aplicável constante do anexo I do Regulamento (CE) n.º 715/2007 ou sucessores.

## **Alteração 86**

### **Proposta de diretiva**

#### **ANEXO I**

Diretiva 2009/33/CE

Anexo – Quadro 3

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***[.....]***

***Suprimido***

## **Alterações 75 e 85**

### **Proposta de diretiva**

#### **ANEXO I**

Diretiva 2009/33/CE

Anexo – Quadro 4

*Texto da Comissão*

Quadro 4: Objetivo mínimo para a percentagem de veículos ligeiros *em conformidade com o quadro 2* no âmbito de todos os veículos ligeiros adjudicados a nível dos Estados-Membros\*

Estado-Membro	2025	2030
Luxemburgo	<b>35%</b>	<b>35%</b>
Suécia	<b>35%</b>	<b>35%</b>
Dinamarca	<b>34%</b>	<b>34%</b>
Finlândia	<b>35%</b>	<b>35%</b>
Alemanha	<b>35%</b>	<b>35%</b>
França	<b>34%</b>	<b>34%</b>
Reino Unido	<b>35%</b>	<b>35%</b>
Países Baixos	<b>35%</b>	<b>35%</b>
Áustria	<b>35%</b>	<b>35%</b>
Bélgica	<b>35%</b>	<b>35%</b>
Itália	<b>35%</b>	<b>35%</b>
Irlanda	<b>35%</b>	<b>35%</b>
Espanha	<b>33%</b>	<b>33%</b>
Chipre	<b>29%</b>	<b>29%</b>
Malta	<b>35%</b>	<b>35%</b>
Portugal	<b>27%</b>	<b>27%</b>
Grécia	<b>23%</b>	<b>23%</b>
Eslovénia	<b>20%</b>	<b>20%</b>
República Checa	<b>27%</b>	<b>27%</b>
Estónia	<b>21%</b>	<b>21%</b>
Eslováquia	<b>20%</b>	<b>20%</b>
Lituânia	<b>19%</b>	<b>19%</b>
Polónia	<b>20%</b>	<b>20%</b>
Croácia	<b>17%</b>	<b>17%</b>
Hungria	<b>21%</b>	<b>21%</b>
Letónia	<b>20%</b>	<b>20%</b>
Roménia	<b>17%</b>	<b>17%</b>
Bulgária	<b>16%</b>	<b>16%</b>

Os veículos com emissões de escape nulas são contabilizados como 1 veículo para efeitos de contribuição para o mandato. Todos os outros veículos que preenchem os requisitos do quadro

2 do presente anexo são contabilizados como 0,5 veículos.

*Alteração*

Quadro 4: Objetivo mínimo para a percentagem de veículos ligeiros no âmbito de todos os veículos ligeiros adjudicados a nível dos Estados-Membros <sup>1, 2</sup>

Estado-Membro	<i>Veículos das categorias M1, M2, N1</i>		<i>Veículos da categoria L</i>	
	2025	2030	2025	2030
<b><i>Instituições, organismos e agências da UE</i></b>	<b><i>[50%]</i></b>	<b><i>[50%]</i></b>	<b><i>[50%]</i></b>	<b><i>[50%]</i></b>
Luxemburgo	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>
Suécia	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>
Dinamarca	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>
Finlândia	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>
Alemanha	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>
França	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>
Reino Unido	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>
Países Baixos	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>
Áustria	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>
Bélgica	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>
Itália	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>
Irlanda	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>
Espanha	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>
Chipre	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>
Malta	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>
Portugal	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>
Grécia	<b><i>35%</i></b>	<b><i>35%</i></b>	<b><i>35%</i></b>	<b><i>35%</i></b>
Eslovénia	<b><i>35%</i></b>	<b><i>35%</i></b>	<b><i>35%</i></b>	<b><i>35%</i></b>
República Checa	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>	<b><i>50%</i></b>
Estónia	<b><i>35%</i></b>	<b><i>35%</i></b>	<b><i>35%</i></b>	<b><i>35%</i></b>
Eslováquia	<b><i>35%</i></b>	<b><i>35%</i></b>	<b><i>35%</i></b>	<b><i>35%</i></b>
Lituânia	<b><i>35%</i></b>	<b><i>35%</i></b>	<b><i>35%</i></b>	<b><i>35%</i></b>
Polónia	<b><i>35%</i></b>	<b><i>35%</i></b>	<b><i>35%</i></b>	<b><i>35%</i></b>
Croácia	<b><i>25%</i></b>	<b><i>25%</i></b>	<b><i>25%</i></b>	<b><i>25%</i></b>
Hungria	<b><i>25%</i></b>	<b><i>25%</i></b>	<b><i>25%</i></b>	<b><i>25%</i></b>

Letónia	25%	25%	25%	25%
Roménia	25%	25%	25%	25%
Bulgária	25%	25%	25%	25%

<sup>1</sup> Os veículos com emissões de escape nulas são contabilizados como 1 veículo para efeitos de contribuição para o mandato. **Os veículos com emissões de escape baixas e os veículos movidos a gás natural, desde que completamente operados a biometano, o que deve ser demonstrado por um contrato de adjudicação de biometano, ou por outros meios de acesso ao biometano, devem ser contabilizados como 0,66 veículos para o mandato.** Todos os outros veículos *não-poluentes* são contabilizados como 0,5 veículos *para efeitos de contribuição para o mandato*.

<sup>2</sup> Os veículos com emissões de escape nulas são contabilizados como 1 veículo para efeitos de contribuição para o mandato. **Os veículos com emissões baixas são contabilizados como 0,66 veículos para efeitos de contribuição para o mandato.** Todos os outros veículos são contabilizados como 0,5 veículos *para efeitos de contribuição para o mandato*.

**Alteração 79**  
**Proposta de diretiva**  
**ANEXO I**  
 Diretiva 2009/33/CE  
 Anexo – Quadro 5

*Texto da Comissão*

Quadro 5: Objetivo mínimo para a percentagem de veículos pesados em conformidade com o quadro 2 no âmbito de todos os veículos pesados adjudicados a nível dos Estados-Membros

Estado-Membro	Camiões		Autocarros	
	2025	2030	2025	2030
Luxemburgo	10%	15%	50%	75%
Suécia	10%	15%	50%	75%
Dinamarca	10%	15%	50%	75%
Finlândia	9%	15%	46%	69%
Alemanha	10%	15%	50%	75%
França	10%	15%	48%	71%
Reino Unido	10%	15%	50%	75%
Países Baixos	10%	15%	50%	75%
Áustria	10%	15%	50%	75%
Bélgica	10%	15%	50%	75%
Itália	10%	15%	50%	75%
Irlanda	10%	15%	50%	75%
Espanha	10%	14%	50%	75%

Chipre	10%	13%	50%	75%
Malta	10%	15%	50%	75%
Portugal	8%	12%	40%	61%
Grécia	8%	10%	38%	57%
Eslovénia	7%	9%	33%	50%
República Checa	9%	11%	46%	70%
Estónia	7%	9%	36%	53%
Eslováquia	8%	9%	39%	58%
Lituânia	9%	8%	47%	70%
Polónia	7%	9%	37%	56%
Croácia	6%	7%	32%	48%
Hungria	8%	9%	42%	63%
Letónia	8%	9%	40%	60%
Roménia	6%	7%	29%	43%
Bulgária	8%	7%	39%	58%

\* **Os veículos** com emissões de escape nulas ou veículos movidos a gás natural, desde que completamente operados a biometano, o que deve ser demonstrado por um contrato de adjudicação de biometano, **ou por outros meios de acesso ao biometano, devem ser contabilizados como 1 veículo para o mandato. Esta contabilização será abandonada no caso dos Estados-Membros em que o mandato mínimo de contratação exceder 50% do volume total de contratação pública, sendo o limite a fasquia de 50%. Todos os outros veículos que preenchem os requisitos do quadro 2 do presente anexo são contabilizados como 0,5 veículos.**

#### Alteração

Quadro 5: Objetivo mínimo para a percentagem de veículos pesados em conformidade com o **artigo 4.º, n.º 4**, no âmbito de todos os veículos pesados adjudicados a nível dos Estados-Membros

Estado-Membro	Camiões		Autocarros	
	2025 <sup>1</sup>	2030 <sup>2</sup>	2025 <sup>1</sup>	2030 <sup>2</sup>
<b>Instituições, organismos e agências da UE</b>	<b>[10%]</b>	<b>[15%]</b>	<b>[50%]</b>	<b>[75%]</b>
Luxemburgo	10%	15%	50%	75%
Suécia	10%	15%	50%	75%
Dinamarca	10%	15%	50%	75%
Finlândia	9%	15%	46%	69%
Alemanha	10%	15%	50%	75%

França	10%	15%	48%	71%
Reino Unido	10%	15%	50%	75%
Países Baixos	10%	15%	50%	75%
Áustria	10%	15%	50%	75%
Bélgica	10%	15%	50%	75%
Itália	10%	15%	50%	75%
Irlanda	10%	15%	50%	75%
Espanha	10%	14%	50%	75%
Chipre	10%	13%	50%	75%
Malta	10%	15%	50%	75%
Portugal	8%	12%	40%	61%
Grécia	8%	10%	38%	57%
Eslovénia	7%	9%	33%	50%
República Checa	9%	11%	46%	70%
Estónia	7%	9%	36%	53%
Eslováquia	8%	9%	39%	58%
Lituânia	9%	8%	47%	70%
Polónia	7%	9%	37%	56%
Croácia	6%	7%	32%	48%
Hungria	8%	9%	42%	63%
Letónia	8%	9%	40%	60%
Roménia	6%	7%	29%	43%
Bulgária	8%	7%	39%	58%

<sup>1</sup> ***Pelo menos 66% dos objetivos mínimos em matéria de contratação pública para os veículos pesados não poluentes devem ser cumpridos pelos veículos com emissões de escape nulas ou veículos movidos a gás natural desde que completamente operados a biometano, o que deve ser demonstrado por um contrato de aquisição de biometano ou de outros meios de acesso ao biometano. A contagem da percentagem de veículos que funcionam a biometano para fins do subobjetivo cessa a 30% do subobjetivo.***

<sup>2</sup> ***Pelo menos 75% dos objetivos mínimos em matéria de contratação pública para os veículos pesados não poluentes devem ser cumpridos pelos veículos com emissões nulas ou pelos veículos movidos a gás natural desde que completamente operados a biometano, o que deve ser demonstrado por um contrato de aquisição de biometano ou de outros meios de acesso ao biometano. A contagem da percentagem de veículos que funcionam a biometano para fins do subobjetivo cessa a 30% do subobjetivo.***