

Dictamen del Comité Europeo de las Regiones — Hacia la consecución de una movilidad de bajas emisiones

(2018/C 387/11)

| | |
|----------------------------------|---|
| Ponente: | Michiel SCHEFFER (NL/ADLE), miembro del Gobierno de la Provincia de Gelderland |
| Documentos de referencia: | <p>Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones — 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</p> <p>COM (2017) 675 final</p> <p>Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 92/106/CEE relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros</p> <p>COM(2017) 648 final and final/2</p> <p>Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1073/2009, relativo a las normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses</p> <p>COM(2017) 647 final</p> <p>Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2009/33/CE, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes</p> <p>COM(2017) 653 final</p> <p>Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones — Hacia el mayor uso posible de los combustibles alternativos — Plan de acción sobre la infraestructura para los combustibles alternativos, de conformidad con el artículo 10, apartado 6, de la Directiva 2014/94/UE, incluida una evaluación de los marcos de acción nacionales, de conformidad con el artículo 10, apartado 2, de la Directiva 2014/94/UE</p> <p>COM(2017) 652 final and final/2</p> |

I. RECOMENDACIONES DE ENMIENDA

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1073/2009, relativo a las normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses

COM(2017) 647 final

Enmienda 1

Considerando 3

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|---|--|
| Debe designarse en cada Estado miembro un organismo regulador independiente e imparcial, a fin de garantizar el correcto funcionamiento del mercado del transporte de viajeros por carretera. El organismo también puede encargarse de otros sectores regulados como el ferroviario, el de la energía o las telecomunicaciones. | Deben designarse en cada Estado miembro autoridades competentes de transporte o bien un organismo regulador independiente e imparcial, a fin de garantizar el correcto funcionamiento del mercado del transporte de viajeros por carretera. El organismo también puede encargarse de otros sectores regulados como el ferroviario, el de la energía o las telecomunicaciones. |

Exposición de motivos

Según el Tratado de la UE, el transporte de pasajeros es un servicio de interés económico general (SIEG). La imposición de un organismo regulador independiente podría ser desproporcionada si el mercado está organizado con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1370/2007.

Enmienda 2

Considerando 4

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|---|---|
| <p>Las operaciones de servicios regulares comerciales no deben afectar a la estabilidad económica de los contratos de servicios públicos existentes. Por ello, el organismo regulador debe estar en posición de efectuar un análisis económico objetivo para velar por que así sea.</p> | <p>Las operaciones de servicios regulares comerciales no deben afectar a la estabilidad de los contratos de servicios públicos existentes. Por ello, el organismo regulador debe estar en posición de efectuar un análisis objetivo para velar por que así sea. Ese análisis debe tener en cuenta las características estructurales y geográficas pertinentes del mercado y la red correspondiente, en particular, su tamaño, las características de la demanda, la complejidad de la red, su aislamiento técnico y geográfico y los servicios que cubre el contrato, y si el nuevo servicio contribuye a mejorar la calidad de los servicios o la rentabilidad, o ambos aspectos, en comparación con el anterior contrato de servicio público adjudicado.</p> |

Exposición de motivos

Los servicios públicos como el transporte no solo deben juzgarse en términos económicos, sino en un sentido más amplio que incluye además de criterios cuantificables económicamente las cuestiones de calidad, seguridad y cohesión territorial y social. El Comité de las Regiones ha de utilizar este informe para proporcionar orientación sobre determinados aspectos que deben ser evaluados.

Enmienda 3

Considerando 6

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|---|--|
| <p>A fin de garantizar la competencia leal en el mercado, los operadores de servicios regulares deben obtener derechos de acceso a las terminales en condiciones justas, equitativas, no discriminatorias y transparentes. Los recursos contra las decisiones que denieguen o restrinjan el acceso deben presentarse ante el organismo regulador.</p> | <p>A fin de garantizar la competencia leal en el mercado, los operadores de servicios regulares deben obtener derechos de acceso a las terminales de propiedad pública en condiciones justas, equitativas, no discriminatorias y transparentes. No obstante, el equilibrio territorial y la cohesión social no deben verse comprometidos, por lo que los operadores de servicios públicos deben tener acceso prioritario a fin de garantizar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el contrato de servicio público con las autoridades competentes. Los recursos contra las decisiones que denieguen o restrinjan el acceso deben presentarse ante el organismo regulador.</p> |

Exposición de motivos

Debe darse prioridad al acceso a las terminales por parte de los operadores de servicios públicos, que deben cumplir con las obligaciones (frecuencias, horarios, conexiones, servicios) establecidas en sus contratos de servicio público con las autoridades competentes.

Enmienda 4

Considerando 8

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|---|--|
| <p>La autorización de servicios regulares nacionales e internacionales debe estar sujeta a un procedimiento de autorización. La autorización debe concederse, salvo que existan motivos específicos para denegarla atribuibles al solicitante o que el servicio pueda afectar a la estabilidad económica de un contrato de servicio público. Debe introducirse un límite de distancia para garantizar que las operaciones de servicios regulares comerciales no afecten a la estabilidad económica de los contratos de servicios públicos existentes. En el caso de las rutas que ya estén siendo explotadas en virtud de más de un contrato de servicio público, debe poder aumentarse dicho límite.</p> | <p>La autorización de servicios regulares nacionales e internacionales debe estar sujeta a un procedimiento de autorización. La autorización debe concederse, salvo que existan motivos específicos para denegarla atribuibles al solicitante o que el servicio pueda afectar a la estabilidad de un contrato de servicio público. La estabilidad de un contrato de servicio público debe tener en cuenta su viabilidad económica, pero también los servicios ofrecidos a los ciudadanos en términos de conexiones, planificación de trayectos intermodales, calidad, eficiencia, adecuación a la demanda, seguridad y protección. Además, en la prestación de servicios deben respetarse las normas medioambientales y sociales.</p> |

Exposición de motivos

Los servicios públicos como el transporte no solo deben juzgarse en términos económicos, sino en un sentido más amplio que incluye además de criterios cuantificables económicamente las cuestiones de calidad, seguridad y cohesión territorial y social. La «estabilidad» de un contrato de servicio público debe tener en cuenta su viabilidad económica, pero también la calidad de los servicios ofrecidos a los ciudadanos. El respeto de las mismas normas medioambientales y sociales es una condición previa para una competencia equitativa.

Enmienda 5

Considerando 13

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|---|------------------|
| <p>En la medida en que el presente Reglamento armoniza las normas de los mercados nacionales relativas a los servicios regulares de autobuses y autocares y el acceso a las terminales, los Estados miembros no están en medida de cumplir plenamente sus objetivos, en particular en lo referente a la promoción de la movilidad interurbana y el aumento de la distribución modal de los modos de transporte de viajeros sostenibles. Por tanto, la UE puede adoptar medidas con arreglo al principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar los objetivos perseguidos.</p> | |

Exposición de motivos

Las cuestiones de acceso a las terminales y a los mercados de transporte público regional y local están estrechamente vinculadas a la subsidiariedad.

Enmienda 6

Artículo 1, apartado 2

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|---|---|
| El artículo 2 se modifica como sigue: | El artículo 2 se modifica como sigue: |
| [...] | [...] |
| c) se añaden los puntos 9 a 11 siguientes: | c) se añaden los puntos 9 a 11 siguientes: |
| «9. “terminal”: toda instalación con una superficie mínima de 600 m² , que ponga plazas de aparcamiento a disposición de los autocares y autobuses para recoger y depositar a los viajeros; | «9. Sin perjuicio de las definiciones y los requisitos establecidos en la legislación nacional , “terminal”: toda instalación de propiedad pública que ponga plazas de aparcamiento a disposición de los autocares y autobuses para recoger y depositar a los viajeros;». |
| [...]. | [...] |

Exposición de motivos

Los Estados miembros deben disponer de un margen de apreciación. Debe suprimirse la referencia a una superficie mínima de 600 m² para que no se vean perjudicadas las terminales de las ciudades pequeñas y las zonas rurales con superficies más reducidas, cuya función es esencial para conectarlas con las principales ciudades.

Enmienda 7

Artículo 1, apartado 3

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|--|---|
| Antes del capítulo 2, se inserta el artículo 3 bis siguiente: | Antes del capítulo 2, se inserta el artículo 3 bis siguiente: |
| «Artículo 3 bis Organismo regulador | «Artículo 3 bis Organismo regulador |
| 1. Cada Estado miembro designará un único organismo regulador nacional del sector del transporte de viajeros por carretera. Dicho organismo será una autoridad imparcial jurídicamente distinta e independiente de cualquier otra entidad pública o privada en lo relativo a las cuestiones organizativas, funcionales, jerárquicas y de toma de decisiones. Además, será independiente de toda autoridad competente que participe en la adjudicación de un contrato de servicio público. | 1. Sin perjuicio de la organización de su mercado de servicios nacionales, cada Estado miembro designará un único organismo regulador nacional del sector del transporte de viajeros por carretera. Dicho organismo será una autoridad competente de transporte o bien una autoridad imparcial jurídicamente distinta e independiente de cualquier otra entidad pública o privada en lo relativo a las cuestiones organizativas, funcionales, jerárquicas y de toma de decisiones. Además, en el segundo caso , será independiente de toda autoridad competente que participe en la adjudicación de un contrato de servicio público. |
| El organismo regulador podrá encargarse de otros sectores regulados.». | El organismo regulador podrá encargarse de otros sectores regulados.». |

Exposición de motivos

Los nuevos servicios comerciales no deben menoscabar el cumplimiento de la misión de un SIEG ni de sus obligaciones de servicio público. Los Estados miembros deben disponer de un margen de flexibilidad para elegir entre un organismo regulador independiente o una autoridad competente de transporte que conozca las necesidades socioeconómicas de los usuarios.

Enmienda 8

Artículo 1, apartado 3

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|---|---|
| Antes del capítulo 2, se inserta el artículo 3 bis siguiente: | Antes del capítulo 2, se inserta el artículo 3 bis siguiente: |
| «Artículo 3 bis Organismo regulador [...] | «Artículo 3 bis Organismo regulador [...] |
| 3. El organismo regulador se encargará de: | 3. El organismo regulador se encargará de: |
| a) efectuar análisis económicos para determinar si un nuevo servicio propuesto afectaría a la estabilidad económica de un contrato de servicio público; | a) efectuar análisis para determinar si un nuevo servicio propuesto afectaría a la estabilidad de un contrato de servicio público y repercutiría negativamente en la calidad del servicio prestado a los ciudadanos, teniendo en cuenta, entre otros aspectos, las cuestiones de las conexiones disponibles, la frecuencia, las tarifas, la planificación de los trayectos intermodales o la seguridad, así como el respeto de las normas medioambientales y sociales en la prestación de servicios; |
| b) recabar y facilitar información sobre el acceso a las terminales; y | b) recabar y facilitar información sobre el acceso a las terminales; y |
| c) resolver los recursos contra las decisiones de los operadores de terminales.». | c) resolver los recursos contra las decisiones de los operadores de terminales.». |

Exposición de motivos

El respeto de las mismas normas medioambientales y sociales es una condición previa para una competencia equitativa.

Enmienda 9

Artículo 1, apartado 3

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|---|---|
| Antes del capítulo 2, se inserta el artículo 3 bis siguiente: | Antes del capítulo 2, se inserta el artículo 3 bis siguiente: |
| «Artículo 3 bis Organismo regulador [...] | «Artículo 3 bis Organismo regulador [...] |
| 3. El organismo regulador se encargará de: | 3. El organismo regulador se encargará de: |

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|---|--|
| [...] | [...] |
| b) recabar y facilitar información sobre el acceso a las terminales, y | b) recabar y facilitar información sobre el acceso a las terminales para garantizar así que el acceso de los operadores de servicios a las terminales pertinentes se conceda en condiciones justas, equitativas, no discriminatorias y transparentes, y |
| c) resolver los recursos contra las decisiones de los operadores de terminales.». | c) resolver los recursos contra las decisiones de los operadores de terminales.». |

Exposición de motivos

Los autobuses y autocares son uno de los modos de transporte más accesibles e importantes de la UE. Por ello, es fundamental que los pasajeros reciban el mejor servicio posible, y la mejor manera de conseguirlo es mediante una competencia leal y sana.

Enmienda 10

Artículo 1, apartado 6

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|---|--|
| Se inserta el artículo 5 bis siguiente: | Se inserta el artículo 5 bis siguiente: |
| «Artículo 5 bis | «Artículo 5 bis |
| Acceso a las terminales | Acceso a las terminales |
| [...] | [...] |
| 2. Los operadores de terminales procurarán admitir todas las solicitudes de acceso con el objetivo de asegurar un uso óptimo de las terminales. | 2. Los operadores de terminales procurarán admitir todas las solicitudes de acceso con el objetivo de asegurar un uso óptimo de las terminales y el respeto de las obligaciones de servicio público. |
| Las solicitudes de acceso solo podrán rechazarse en caso de que no haya capacidad suficiente. | Las solicitudes de acceso podrán rechazarse en caso de que no haya capacidad suficiente o de que la solicitud produjera un deterioro de los servicios a disposición de los ciudadanos en cuanto a acceso a las conexiones, limitación de las conexiones, así como un menoscabo de la seguridad y protección o de la calidad general de los servicios ofrecidos o si no se respetan las necesarias normas medioambientales; si la decisión la toma un operador de terminal, también deberá comunicársela a la autoridad reguladora. ». |
| Cuando un operador de terminales rechace una solicitud de acceso, ofrecerá alguna alternativa viable.». | |

Exposición de motivos

No corresponde al operador de terminal investigar las alternativas viables. Además, el acceso a las terminales debe vincularse a las cuestiones de calidad de los servicios prestados a los consumidores y su seguridad y protección. Además, el derecho de acceso a las terminales no debe menoscabar la consecución de los objetivos públicos, la misión y las obligaciones de servicio público de un servicio de interés económico general (SIEG).

En particular en las zonas urbanas que soportan contaminación por partículas finas podría requerirse una restricción con arreglo a las normas medioambientales.

Enmienda 11

Artículo 1, apartado 9

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|--|--|
| <p>El artículo 8 se sustituye por el texto siguiente:</p> <p>«Artículo 8</p> <p>Procedimiento de autorización para el transporte internacional de viajeros en distancias inferiores a 100 kilómetros en línea recta</p> <p>1. La autorización se expedirá previo acuerdo de las autoridades competentes de todos aquellos Estados miembros en cuyo territorio se recojan o depositen viajeros y se ofrezcan transportes en distancias inferiores a 100 kilómetros en línea recta. En el plazo de dos semanas desde la recepción de la solicitud, la autoridad expedidora enviará a dichas autoridades competentes una copia de esta última, acompañada de copias de toda la documentación pertinente, solicitándoles su acuerdo. Al mismo tiempo, la autoridad expedidora enviará dichos documentos a las autoridades competentes de otros Estados miembros cuyo territorio se atraviese, a los efectos informativos.</p> <p>[...].»</p> | <p>El artículo 8 se sustituye por el texto siguiente:</p> <p>«Artículo 8</p> <p>Procedimiento de autorización para el transporte internacional de viajeros</p> <p>1. La autorización se expedirá de acuerdo con las autoridades competentes de todos los Estados miembros en cuyos territorios se recojan o depositen viajeros. En el plazo de dos semanas desde la recepción de la solicitud, la autoridad expedidora enviará a dichas autoridades competentes una copia de esta última, acompañada de copias de toda la documentación pertinente, solicitándoles su acuerdo. Al mismo tiempo, la autoridad expedidora enviará dichos documentos a las autoridades competentes de otros Estados miembros cuyo territorio se atraviese, a los efectos informativos.</p> <p>[...].»</p> |

Exposición de motivos

La decisión de aceptar o no los servicios de transporte no debe depender de la distancia (100 km en línea recta), sino más bien de la repercusión que el servicio adicional pudiera tener en el servicio existente ofrecido a los ciudadanos (ya sea un servicio de interés público general o un servicio comercial). Además, las diferencias regionales (por ejemplo, la distancia entre las ciudades y los centros económicos) no pueden medirse en términos generales para el conjunto de la UE.

Enmienda 12

Artículo 1, apartado 10

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|---|---|
| <p>Se añaden los artículos 8 bis a 8 quinquies siguientes:</p> <p>«Artículo 8 bis</p> <p>Procedimiento de autorización para el transporte internacional de viajeros en distancias iguales o superiores a 100 kilómetros en línea recta</p> <p>1. La autoridad expedidora resolverá en un plazo de dos meses a partir de la fecha en que el transportista haya presentado la solicitud.</p> | <p>Se añaden los artículos 8 bis a 8 ter siguientes:</p> <p>«Artículo 8 bis</p> <p>Decisiones de las autoridades expedidoras de la autorización</p> <p>1. De conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 8, la autoridad expedidora concederá la autorización o la autorización con restricciones, o rechazará la solicitud. La autoridad expedidora informará de su decisión a todas las autoridades competentes a que se refiere el artículo 8, apartado 1.</p> |

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|--|---|
| <p>2. La autorización se aprobará salvo que su denegación pueda justificarse por uno o varios de los motivos enumerados en las letras a) a c) del artículo 8 quater, apartado 2.</p> | <p>2. Las decisiones de denegación de una solicitud o de concesión de una autorización con restricciones deberán motivarse.</p> <p>La autorización se aprobará salvo que su denegación pueda justificarse por uno o varios de los motivos siguientes:</p> <p>a) [...]</p> <p>[...]</p> <p>d) un organismo regulador ha determinado, sobre la base de un análisis objetivo, que el servicio pondría en riesgo la estabilidad de un contrato de servicio público.</p> <p>Las autoridades expedidoras no rechazarán una solicitud solo por el hecho de que el transportista ofrezca precios inferiores a los que ofrecen otros transportistas por carretera o de que el trayecto de que se trate ya esté siendo explotado por otros transportistas por carretera si puede demostrarse técnicamente que esos precios inferiores garantizan la prestación del servicio durante toda la vigencia del contrato.</p> |
| <p>3. La autoridad expedidora facilitará a las autoridades competentes de los Estados miembros en cuyo territorio se recojan o depositen viajeros, así como a las autoridades competentes de los Estados miembros cuyo territorio se atraviese sin recoger ni depositar viajeros, junto con su valoración, una copia de la solicitud y de todos los demás documentos pertinentes, a efectos informativos.</p> | <p>[...]</p> |
| <p>Artículo 8 ter</p> <p>Procedimiento de autorización de los servicios regulares nacionales</p> | <p>Artículo 8 ter</p> <p>Restricciones del derecho de acceso</p> |
| <p>1. La autoridad expedidora resolverá en un plazo de dos meses a partir de la fecha en que el transportista haya presentado la solicitud. Este plazo podrá ampliarse a cuatro meses cuando se requiera un análisis de conformidad con el artículo 8 quater, apartado 2, letra d).</p> | <p>1. Los Estados miembros podrán restringir el derecho de acceso al mercado internacional y nacional de los servicios regulares en caso de que el servicio pueda poner en riesgo la estabilidad económica de un contrato de servicio público o bien se trate de prestadores que hayan sido sancionados por las Administraciones competentes por incurrir en prácticas contrarias a las garantías del servicio.</p> |
| <p>2. La autorización se aprobará salvo que su denegación pueda justificarse por uno o varios de los motivos enumerados en las letras a) a c) del artículo 8 quater, apartado 2, y si el servicio realiza el transporte de viajeros en distancias inferiores a 100 kilómetros en línea recta, artículo 8 quater, apartado 2, letra d).</p> | <p>2. Las autoridades competentes que hayan adjudicado un contrato de servicio público o los operadores de servicios públicos que ejecuten dicho contrato podrán solicitar al organismo regulador que realice un análisis para determinar si la estabilidad del contrato de servicio público se vería afectada.</p> <p>El organismo regulador examinará la solicitud y decidirá si llevar a cabo el análisis. Informará a las partes interesadas de su decisión.</p> |

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|---|---|
| <p>3. La distancia a que se hace referencia en el apartado 2 puede ampliarse a 120 kilómetros si el servicio regular que se prevé introducir se presta entre un punto de destino y un punto de llegada que ya son objeto de más de un contrato de servicio público.</p> <p>Artículo 8 quater</p> <p>Decisiones de las autoridades expedidoras de la autorización</p> <p>1. De conformidad con el procedimiento previsto en los artículos 8, 8 bis y 8 ter, la autoridad expedidora concederá la autorización o la autorización con restricciones, o rechazará la solicitud. La autoridad expedidora informará de su decisión a todas las autoridades competentes a que se refiere el artículo 8, apartado 1.</p> <p>2. Las decisiones de denegación de una solicitud o de concesión de una autorización con restricciones deberán motivarse.</p> <p>La autorización se aprobará salvo que su denegación pueda justificarse por uno o varios de los motivos siguientes:</p> <p>a) [...]</p> <p>[...]</p> <p>d) un organismo regulador ha determinado, sobre la base de un análisis económico objetivo, que el servicio pondría en riesgo la estabilidad económica de un contrato de servicio público.</p> <p>Las autoridades expedidoras no rechazarán una solicitud solo por el hecho de que el transportista ofrezca precios inferiores a los que ofrecen otros transportistas por carretera o de que el trayecto de que se trate ya esté siendo explotado por otros transportistas por carretera.</p> <p>[...]</p> | <p>3. Cuando el organismo regulador efectúe un análisis, informará a todas las partes interesadas de los resultados de dicho análisis y de sus conclusiones en el plazo de seis semanas a partir de la recepción de toda la información pertinente. El organismo regulador podrá determinar si debe concederse la autorización, si debe concederse sujeta a determinadas condiciones, o si debe denegarse.</p> <p>Las conclusiones de este organismo serán vinculantes para las autoridades expedidoras.</p> <p>[...]».</p> |
| <p>Artículo 8 quinquies</p> <p>Restricciones del derecho de acceso</p> <p>1. Los Estados miembros podrán restringir el derecho de acceso al mercado internacional y nacional de los servicios regulares si el servicio regular propuesto realiza transportes de viajeros en distancias inferiores a 100 kilómetros en línea recta y en caso de que el servicio pueda poner en riesgo la estabilidad económica de un contrato de servicio público.</p> | |

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|--|------------------|
| <p>2. Las autoridades competentes que hayan adjudicado un contrato de servicio público o los operadores de servicios públicos que ejecuten dicho contrato podrán solicitar al organismo regulador que realice un análisis para determinar si la estabilidad económica del contrato de servicio público se vería afectada. El organismo regulador examinará la solicitud y decidirá si llevar a cabo el análisis económico. Informará a las partes interesadas de su decisión.</p> <p>3. Cuando el organismo regulador efectúe un análisis económico, informará a todas las partes interesadas de los resultados de dicho análisis y de sus conclusiones en el plazo de seis semanas a partir de la recepción de toda la información pertinente. El organismo regulador podrá determinar si debe concederse la autorización, si debe concederse sujeta a determinadas condiciones, o si debe denegarse.</p> <p>Las conclusiones de este organismo serán vinculantes para las autoridades expedidoras.</p> <p>[...]».</p> | |

Exposición de motivos

La decisión de aceptar o no los servicios de transporte no debe depender de la distancia (100 km en línea recta), sino más bien de la repercusión que el servicio adicional pudiera tener en el servicio existente ofrecido a los ciudadanos (ya sea un servicio de interés público general o un servicio comercial). Además, las diferencias regionales (por ejemplo, la distancia entre las ciudades y los centros económicos) no pueden medirse en términos generales para el conjunto de la UE.

Art. 8 bis: No eliminar directamente ofertas por precios inferiores, si se asegura igualmente la viabilidad del servicio durante todo el período de vigencia del contrato. Art. 8 ter: Disponer de una previsión limitativa para casos de prestadores sancionados.

Enmienda 13

Artículo 1, apartado 14

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|--|------------------|
| <p>Se suprime el artículo 13.</p> | |

Exposición de motivos

Hay que reintroducir el artículo relevante para garantizar que las excursiones locales se consideran un único servicio de transporte internacional en lugar de transporte de cabotaje.

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 92/106/CEE relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros

COM(2017) 648 final

Enmienda 14

Considerando 13

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|---|---|
| <p>(13) [...] Como promedio, debe existir al menos una terminal apropiada de transbordo para el transporte combinado situada como máximo a 150 km de cualquier punto de expedición en la Unión.</p> | <p>(13) [...] Como promedio, debe existir al menos una terminal apropiada de transbordo para el transporte combinado situada como máximo a 150 km de cualquier punto de expedición en la Unión, salvo en las regiones periféricas y ultraperiféricas en las que las limitaciones geográficas lo hagan imposible o supongan unos costes excesivos de las inversiones en infraestructuras en relación con el objetivo perseguido por la Directiva consistente en el fomento de la transición del transporte de mercancías por carretera hacia modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente.</p> |

Exposición de motivos

Este requisito podría ser problemático para las regiones periféricas (zonas con baja densidad de población y redes ferroviarias y portuarias dispersas) y podría dar lugar a la construcción de terminales donde no exista una necesidad económica para ellas.

Enmienda 15

Artículo 1, apartado 5

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|--|--|
| <p>5) En el artículo 6, se añaden los siguientes apartados 4, 5, 6, 7 y 8:</p> <p>«4. Cuando sea necesario para la consecución del objetivo a que se refiere el apartado 9, los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para apoyar la inversión en terminales de transbordo en lo que respecta a:</p> <p>a) la construcción y, en caso necesario, la ampliación de dichas terminales de transbordo para el transporte combinado;</p> <p>b) el incremento de la eficiencia operativa en las terminales existentes.</p> | <p>5) En el artículo 6, se añaden los siguientes apartados 4, 5, 6, 7 y 8:</p> <p>«4. Cuando sea necesario para la consecución del objetivo a que se refiere el apartado 9, los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para apoyar la inversión en terminales de transbordo en lo que respecta a:</p> <p>a) la construcción y, en caso necesario, la ampliación de dichas terminales de transbordo para el transporte combinado;</p> <p>b) el incremento de la eficiencia operativa en las terminales existentes.</p> |

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|---|---|
| <p>Los Estados miembros se coordinarán con los Estados miembros vecinos y con la Comisión y velarán por que, al aplicar estas medidas, se dé prioridad a garantizar una distribución geográfica equilibrada y suficiente de instalaciones apropiadas en la Unión, y en particular en las redes global y básica de la RTE-T, al objeto de que ningún punto de la Unión se encuentre a una distancia superior a 150 km de una terminal.».</p> | <p>Los Estados miembros se coordinarán con los Estados miembros vecinos y con la Comisión y velarán por que, al aplicar estas medidas, se dé prioridad a garantizar una distribución geográfica equilibrada y suficiente de instalaciones apropiadas en la Unión, y en particular en las redes global y básica de la RTE-T, al objeto de que ningún punto de la Unión se encuentre a una distancia superior a 150 km de una terminal, <i>salvo en las regiones periféricas y ultraperiféricas en las que las limitaciones geográficas lo hagan imposible o supongan unos costes excesivos de las inversiones en infraestructuras en relación con el objetivo perseguido por la Directiva consistente en el fomento de la transición del transporte de mercancías por carretera hacia modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente.</i>».</p> |

Exposición de motivos

Véase la enmienda 12.

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

COM(2017) 653 final

Enmienda 16

Añádase un nuevo considerando después del considerando 16:

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|------------------------------|--|
| | <p><i>La contratación pública tiene un potencial limitado para reducir las emisiones por sí sola y el transporte público solo representa una pequeña proporción de las emisiones procedentes del sector del transporte. Por tanto, se ha de animar a los Estados miembros a regular la adquisición de vehículos limpios por parte de otros propietarios de flotas de vehículos, como las empresas de taxi, de alquiler de automóviles y de coches de uso compartido.</i></p> |

Exposición de motivos

Solo una pequeña parte de las emisiones del transporte (8 %) procede del transporte público. Sin embargo, la propuesta de Directiva se centra principalmente en los vehículos de transporte público. Para establecer un equilibrio y alcanzar el objetivo de reducir las emisiones, deberían incluirse otras grandes flotas de vehículos en el ámbito de aplicación de la Directiva.

Enmienda 17

Añádase un nuevo considerando después del considerando 19:

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|------------------------------|---|
| | <p><i>Es preciso reforzar la coherencia con la legislación anterior de la Unión en el ámbito de los vehículos, las energías renovables y los combustibles alternativos, en particular el Reglamento (CE) n.º 595/2009, la Directiva 2009/28/CE y la Directiva 2014/94/UE.</i></p> |

Exposición de motivos

La legislación de la UE no solo ha de ser coherente, sino que debe regular en el mismo sentido.

Enmienda 18

Artículo 1, apartado 2

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|---|---|
| <p>El artículo 3 se sustituye por el texto siguiente:</p> <p>«Artículo 3</p> <p>Ámbito de aplicación</p> <p>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:».</p> | <p>El artículo 3 se sustituye por el texto siguiente:</p> <p>«Artículo 3</p> <p>Ámbito de aplicación</p> <p>La presente Directiva no tendrá efecto retroactivo sobre los contratos existentes y se aplicará únicamente a los nuevos contratos de compra, arrendamiento financiero, alquiler o alquiler con opción de compra de vehículos de transporte por carretera:».</p> |

Exposición de motivos

Los contratos en curso deben mantenerse y no pueden verse afectados por la nueva legislación.

Enmienda 19

Artículo 1, apartado 2

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|--|--|
| <p>El artículo 3 se sustituye por el texto siguiente:</p> <p>«Artículo 3</p> <p>Ámbito de aplicación</p> <p>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:</p> <p>[...]».</p> | <p>El artículo 3 se sustituye por el texto siguiente:</p> <p>«Artículo 3</p> <p>Ámbito de aplicación</p> <p>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:</p> <p>[...]</p> <p>d) a otros propietarios de flotas de vehículos, como las empresas de taxis, de vehículos compartidos y de coches de uso compartido, cuando un Estado miembro decida establecer mecanismos para regular la adquisición de vehículos limpios para dichos propietarios de flotas».</p> |

Exposición de motivos

Solo una pequeña parte de las emisiones del transporte (8 %) procede del transporte público. Sin embargo, la propuesta de Directiva se centra principalmente en los vehículos de transporte público. Para establecer un equilibrio y alcanzar el objetivo de reducir las emisiones, deberían incluirse otras grandes flotas de vehículos en el ámbito de aplicación de la Directiva.

Enmienda 20

Anexo

| Texto de la Comisión Europea | | | | | Enmienda del CDR | | | |
|---|----------|------|-----------|------|---|------------------|--------------------------|------------------|
| Cuadro 5: Objetivo mínimo para la cuota de vehículos pesados con arreglo al cuadro 3 en el total de la contratación pública de vehículos pesados a nivel de los Estados miembros* | | | | | Cuadro 5: Objetivo mínimo para la cuota de vehículos pesados con arreglo al cuadro 3 en el total de la contratación pública de vehículos pesados a nivel de los Estados miembros* | | | |
| | | | | | | | | |
| Estado miembro | Camiones | | Autobuses | | (XXXX- (**)- 2025) | (2026 – 2030) | (XXXX- (**)- 2025) | (2026 – 2030) |
| | 2025 | 2030 | 2025 | 2030 | (**) Veinticuatro meses después de la fecha de entrada en vigor, de conformidad con el artículo 2. | | | |

Exposición de motivos

El objetivo debería consistir en establecer una media para los nuevos contratos durante unos años, a fin de prever un margen de flexibilidad para los distintos objetos de contratación de un año a otro (tráfico urbano, tráfico rural, etc.). (XXXX) debería ser la fecha correspondiente a veinticuatro meses después de la fecha de entrada en vigor, de conformidad con el artículo 2.

II. RECOMENDACIONES POLÍTICAS

EL COMITÉ EUROPEO DE LAS REGIONES

Mensajes clave

1. apoya el objetivo de la Comisión de reforzar la capacidad de Europa para afrontar el desafío del cambio climático y mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos y, al mismo tiempo, mantener y ampliar la ventaja competitiva de nuestra industria para crear puestos de trabajo, generar un crecimiento económico sostenible e impulsar la innovación en las tecnologías de energías renovables; respalda el objetivo de la Comisión de llegar a ser líder mundial en innovación, digitalización y descarbonización y considera que la transición hacia una economía hipocarbónica constituye tanto una oportunidad como un reto para la industria de la UE;
2. subraya la importancia de sistemas de transporte sostenibles, eficaces y eficientes para la competitividad económica de las ciudades y regiones, así como para la cohesión social, económica y territorial de la Unión Europea;
3. señala que, con frecuencia, la movilidad y el transporte son competencia de los entes locales y regionales, que son responsables de diseñar y aplicar las políticas de movilidad urbana y de prestar el servicio de transporte público en su territorio, aunque las decisiones que se adoptan a nivel local suelen estar relacionadas con un marco establecido por la política nacional y de la UE;
4. reconoce que el transporte es responsable de casi una quinta parte del total de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en Europa. Es el único sector en el que las emisiones de GEI no han disminuido en comparación con los niveles de 1990. Urge tomar medidas para descarbonizar el sector del transporte, aunque cabe destacar que solo un pequeño porcentaje de las emisiones puede atribuirse al transporte público;
5. señala que la evolución hacia emisiones bajas y emisiones cero de partículas y NOx mejora las condiciones de vida de los ciudadanos de Europa, sobre todo en las ciudades, donde el denso tráfico urbano, altamente contaminante, empeora la vida y la salud de las personas;
6. señala que el sistema de transporte público ya representa un paso importante hacia la descarbonización y el fomento de la movilidad eléctrica en la ciudad. Muchas ciudades tienen una movilidad eléctrica sobre raíles bien desarrollada, en forma de metro, tranvías y trolebuses. Es importante que estas medidas y todo el parque móvil de una ciudad o región también se incluyan en los cálculos sobre contratación pública de vehículos limpios de transporte por carretera. No basta con centrarse solo en el sector de los autobuses;

7. subraya que cualquier modificación en el sistema de transporte respecto del combustible que haya que utilizar debe tener en cuenta las diferencias regionales sobre densidad del tráfico y la distancia entre las ciudades y otros centros de interés económico. La discriminación en forma de costes más elevados para acceder desde ubicaciones remotas, periféricas o ultraperiféricas a la red europea tendrá un efecto negativo adicional para la cohesión territorial y social;

8. señala que la ecologización del uso de vehículos de motor ha de promover las bicicletas de transporte para trayectos cortos [en consonancia con «Una hoja de ruta de la UE para la bicicleta» (2017/C 088/10)], así como el ferrocarril y el transporte marítimo ecológico. Esto requiere una red de nodos intermodales, para lo que deberá disponerse de financiación adecuada, por ejemplo, mediante el FEIE. Las bicicletas eléctricas rápidas (bicicletas eléctricas de pedaleo asistido veloces o «S-bicilecs») son una buena alternativa al automóvil, en particular en las zonas urbanas, y pueden suponer menos emisiones, a la vez que la actividad física también es positiva para la salud pública. Puede fomentarse el uso de la bicicleta eléctrica mediante la creación de suficientes carriles rápidos para bicicletas y puntos de recarga, así como con incentivos;

9. la ordenación urbana y territorial puede fomentar el uso de formas de movilidad limpias. Desde una perspectiva local, la movilidad limpia implica una reducción de las emisiones de NOx y de partículas, mientras que a nivel mundial se trata de reducir las emisiones de CO₂. En la ordenación urbana se ha de promover la facilidad de tránsito para los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público, mientras que debe sopesarse cuidadosamente el acceso en coche. A fin de mejorar la calidad del aire en las ciudades, los vehículos eléctricos (colectivos) —coches y autobuses— pueden contribuir a una transición con menos emisiones de partículas y de NOx. Esto puede lograrse mediante la disuasión para utilizar el transporte contaminante cerrando algunas zonas —por ejemplo, mediante la creación de zonas medioambientales— y, al mismo tiempo, haciendo que la duración de los desplazamientos con formas limpias de movilidad sea más corta que con las contaminantes;

10. reconoce que se requiere una solución interoperable para el suministro de combustibles alternativos. El CDR admite que los métodos de lograr una movilidad con emisiones hipocarbónicas no deben restringir el tipo de tecnología usada y que cada ente local y regional podría esforzarse por lograr economías de escala, posiblemente mediante la cooperación con las regiones transfronterizas y vecinas;

11. acoge con satisfacción la aspiración de simplificar la contratación pública de vehículos limpios, aunque no ve claro cómo se incorporará a la legislación y se aplicará la propuesta de la Comisión, que contempla objetivos porcentuales por Estado miembro para la contratación de vehículos limpios. Los entes locales y regionales gestionan la mayor parte del transporte público en muchos Estados miembros, y el nivel estatal no tiene ningún poder de decisión sobre el tipo de vehículos por el que se decantan los entes locales y regionales ya sea en régimen de compra, alquiler, leasing o contrato.

Como pioneros en su adopción, los entes locales y regionales desempeñan un papel esencial para las tecnologías limpias en el transporte, pero, al mismo tiempo, es preciso destacar que las infraestructuras creadas para el transporte público local no suelen ser aptas para la explotación de vehículos particulares y, por ello, no cabe esperar efectos indirectos inmediatos. Debe quedar garantizada la financiación de la transición hacia un transporte limpio. La financiación que aporta la Unión Europea no es suficiente para financiar las ambiciosas medidas en el sector del transporte público, deficitario en su mayor parte. Por esta razón, se insta a la Comisión a que proponga otras posibilidades de financiación que vayan más allá de la utilización de instrumentos financieros, ya que, por lo general, estos instrumentos no son útiles debido a las perspectivas negativas de rentabilidad;

12. llama la atención sobre la plataforma para la implantación de autobuses limpios, que la Comisión Europea anunció en el pleno del CDR de julio de 2017 y que recibió un apoyo considerable de los entes locales y regionales. En ese marco, las regiones, ciudades, autoridades de transporte y fabricantes firmaron principios comunes aplicables a la contratación pública de autobuses limpios impulsados por combustibles alternativos a fin de acelerar su despliegue;

13. cree que la gobernanza de la Unión para reducir el impacto sobre el clima del sector de los transportes deberá basarse en el beneficio climático y la sostenibilidad desde la perspectiva del ciclo de vida, además de ser neutra desde el punto de vista tecnológico;

14. considera que las inversiones en transporte público y en flotas de vehículos públicos hipocarbónicos deben llevarse a cabo de modo que se anime a los dueños de vehículos privados y profesionales a hacer lo mismo. Ello puede lograrse mediante la creación de sinergias en la infraestructura de recarga y de hidrógeno. Podrían facilitarse fondos de la UE para este fin;

15. considera que los planes para una movilidad con emisiones reducidas deben ir más allá de las soluciones al final del proceso y ser coherentes con un despliegue de la producción y la distribución de electricidad verde y combustibles renovables;

16. señala que el desarrollo y la producción de baterías desempeñan un papel estratégico en la transición actual hacia sistemas de movilidad limpia y de energía limpia. Al mismo tiempo, Europa no cuenta con ningún agente importante en el sector de las células de batería. Por lo tanto, acoge con satisfacción la Alianza de las Baterías de la UE, que contribuye a que las industrias europeas sean más independientes y a aumentar la participación en la cadena de valor de la producción de vehículos eléctricos. Apoya la asignación de la Comisión Europea de 200 millones EUR directamente a la investigación e innovación sobre las baterías en el marco de Horizonte 2020, además de los 150 millones EUR ya asignados;

17. señala que una amplia aceptación de los vehículos eléctricos aumentará considerablemente la demanda de electricidad en las redes eléctricas. Es preciso encontrar un equilibrio entre la necesidad de movilidad y de recarga mediante el desarrollo de ciclos de recarga inteligentes en los momentos en que las redes no tengan limitaciones y se genere suficiente electricidad. Es fundamental integrar la descarbonización del transporte y el abastecimiento de energía, las redes inteligentes y las soluciones innovadoras de almacenamiento de energía. Para ello, es necesario impulsar la participación activa de los gestores de las redes de distribución locales, que son responsables de la expansión y el control de la red eléctrica;

18. señala que la infraestructura de recarga y de repostaje debe desplegarse en función de la demanda que requieran las condiciones locales y en sinergia con los entes locales y regionales, los vehículos públicos y los servicios de transporte urbano. Ello debe estar en consonancia con el desarrollo de redes inteligentes y de edificios con baterías. Las infraestructuras deberían ser accesibles para los vehículos privados y las bicicletas. El repostaje debe ser fácil de usar e interoperable a través de las fronteras. Ello requiere medidas europeas con el fin de crear un mercado único;

19. considera que la simplificación y armonización de las solicitudes de subvenciones y las licitaciones hace innecesario ofrecer una personalización de la financiación y que será más fácil obtener financiación mediante fondos europeos y fuentes de financiación privadas, por ejemplo, utilizando nuevos métodos de financiación como la combinación de subvenciones con préstamos;

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 — COM(2017) 675 final

20. acoge con satisfacción el que la Comisión incremente el apoyo financiero para movilizar la inversión pública y privada destinada al despliegue de una infraestructura para los combustibles alternativos, con hasta 800 millones de EUR disponibles para este fin. El CDR lamenta que algunos entes regionales y locales y otras partes interesadas importantes a menudo no puedan acceder fácilmente a la financiación y los recursos financieros. Debe fomentarse la combinación de la financiación, como el acceso a créditos a través del FEIE y con él. El acceso a la financiación debe normalizarse y facilitarse mediante la emisión de bonos;

21. señala que las zonas especialmente vulnerables a la contaminación deben poder recaudar impuestos sobre los transportes contaminantes. Los ingresos correspondientes pueden utilizarse para adoptar medidas de sostenibilidad. En las ciudades, los peajes o las tasas de estacionamiento pueden utilizarse para costear la movilidad sostenible, por ejemplo, mediante la inversión en transportes públicos o instalaciones de aparcamiento disuasorio;

22. recuerda que las regiones ultraperiféricas sufren la congestión del tráfico en las ciudades y en las franjas litorales, y dificultades de acceso a las zonas rurales. Sin embargo, en estas regiones se están desarrollando proyectos para hacer el transporte más sostenible y limpio, que pueden servir como ejemplos de buenas prácticas para otras regiones de la UE y sus países vecinos;

Hacia el mayor uso posible de los combustibles alternativos — Plan de acción sobre la infraestructura para los combustibles alternativos — Documento no legislativo — COM(2017) 652

23. acoge con satisfacción el plan de acción sobre la infraestructura para los combustibles alternativos como un paso importante hacia la descarbonización del sistema de transporte por carretera; no obstante, lamenta que la mayoría de los marcos de acción nacionales presentados a la Comisión no sean suficientemente ambiciosos para alcanzar un objetivo adecuado de cara a la transición hacia combustibles alternativos y limpios;

24. señala que muchas ciudades y regiones europeas están a la vanguardia en la transición hacia una movilidad de bajas emisiones y emisiones cero. Asimismo, en las ciudades es donde los combustibles alternativos tendrán el mayor impacto para reducir la contaminación atmosférica y acústica. Lamentablemente, esta última no se incluye en el plan de acción. Un porcentaje considerable de la contratación pública corre a cargo de los entes municipales y locales. Es evidente, por tanto, que la generalización de vehículos de combustibles alternativos depende en gran medida de los entes locales y regionales, especialmente en las ciudades y regiones urbanas. Las ciudades y regiones con problemas de congestión, calidad del aire y ruido, al igual que las zonas de interés cultural o natural, deben dar prioridad a la transición hacia las emisiones cero de partículas y NOx. En el caso de las zonas transfronterizas y los corredores, la planificación debe fomentarse a dicho nivel;

25. observa que la mejor integración posible en cada uno de planes de movilidad urbana sostenible será un aspecto clave. El principal reto que afrontan las ciudades es la falta de espacio, lo que significa que la infraestructura para los combustibles alternativos debe adecuarse a la infraestructura existente de los demás modos de transporte. En el proceso de planificación de la movilidad urbana, una estrecha cooperación con las diferentes partes interesadas de los sectores público y privado será un factor clave para garantizar el correcto despliegue de combustibles alternativos en las ciudades;

26. destaca que las decisiones tomadas por las ciudades, en la medida de lo posible en colaboración con los medios económicos y otras partes interesadas, no tendrán un impacto positivo si los consumidores no participan de forma adecuada. Si el despliegue de una infraestructura para los combustibles alternativos no está en consonancia con las expectativas y deseos de los consumidores, existe el riesgo de que se utilice poco. También corresponde a los entes locales y regionales influir en el comportamiento de los usuarios para promover la utilización más amplia posible de los combustibles alternativos. Es fundamental que los servicios que utilicen combustibles alternativos, como el transporte público y otros servicios, sigan siendo accesibles y fiables;

27. señala que existen diferencias regionales que influyen en la generalización de los combustibles alternativos. Para las regiones periféricas el actual sistema de electromovilidad podría no ser la opción preferida, mientras que sí lo sería en las zonas urbanas. Una aplicación rápida en las regiones europeas con recursos importantes y problemas de calidad del aire y ruido más acuciantes puede significar que, gracias a su tamaño, masa crítica y precios más bajos, las regiones periféricas se beneficiarían, a partir de 2025, de tecnologías consolidadas y costes más bajos;

28. señala que en las ciudades, donde la electromovilidad podría verse como la opción preferida, esta debe conciliarse con la distribución de energía y la necesidad de energía en determinadas horas punta. En este sentido, es importante disponer de una reserva y almacenar la electricidad a gran escala, por ejemplo, en grandes baterías o hidrógeno (pilas de combustible);

29. en el mismo contexto, señala que, en las zonas rurales, la movilidad eléctrica no suele ser una opción adecuada para garantizar el transporte público en todo el territorio. Dados los largos tiempos de carga actuales y la reducida autonomía de los autobuses, debe ser posible recurrir a tipos de propulsión de bajas emisiones (por ejemplo, vehículos híbridos eléctricos enchufables) hasta que se desarrollen las tecnologías adecuadas. Al mismo tiempo, deberían brindarse soluciones oportunas para las zonas rurales, que podrían apoyarse en proyectos piloto;

30. señala, con referencia a la «Falta de conexiones de transporte en las regiones fronterizas» (2017/C 207/05), que existe un enorme potencial de sinergias en la cooperación transfronteriza sobre el coste de desarrollo de las infraestructuras. En las regiones transfronterizas, debe garantizarse que la tecnología preferida en los dos Estados miembros sea interoperable y desarrollada para satisfacer las necesidades transfronterizas y no solo nacionales;

31. subraya la importancia de que las ciudades también sean capaces de impulsar la utilización de vehículos con bajas emisiones de partículas finas y de óxidos de nitrógeno mediante normas sobre acceso a zonas urbanas. La introducción de zonas con bajas emisiones debe basarse en análisis locales y decidirse a escala local. A la UE le compete la responsabilidad de crear, mediante marcos reglamentarios comunes, las condiciones para introducir zonas con bajas emisiones y potenciarlas como un medio de mejorar la calidad del aire. Sin embargo, los entes locales y regionales deben poder decidir por sí mismos si llevar a la práctica este tipo de iniciativas, y en qué medida;

32. subraya que los entes locales y regionales por sí solos no pueden aportar la financiación necesaria y señala que la Comisión Europea propone una amplia gama de instrumentos de financiación, pero es bastante conservadora respecto del coste del desarrollo de infraestructuras alternativas y potencialmente demasiado optimista sobre la generalización de la financiación mediante fondos privados en la primera fase;

33. considera que las concesiones que tienen por objeto lograr un nivel de emisiones cero deben incentivarse aumentando o prolongando su duración si se cumplen los objetivos intermedios y finales. También es importante ampliar las posibilidades para contar con buenos sistemas de adquisición. De esta manera se garantiza que las partes puedan recuperar su inversión más rápidamente;

34. considera que es necesaria financiación europea para que las concesiones de transporte público aceleren más su expansión en pro de las emisiones cero. La financiación europea debe utilizarse para estimular la innovación y cubrir la inversión, de manera que una gran parte de la flota pueda funcionar sin emisiones al inicio de la concesión;

35. señala que es importante, a la hora de diseñar y construir nuevos edificios en el futuro, prever que estos contarán con puntos de recarga y dispondrán de precableado;

36. pide una mayor ambición respecto de la cuota de puntos de recarga accesibles al público. (En el plan de acción se señala que cada Estado miembro deberá garantizar el establecimiento de un número mínimo de puntos de recarga para vehículos eléctricos a finales de 2020, y que al menos un 10 % deberá ser de acceso público); El desarrollo de puntos de recarga accesibles al público debe reflejar las condiciones y la demanda a nivel local y regional. Se calcula que, en 2025, se necesitarán en Europa 2 millones de puntos de recarga accesibles al público para vehículos eléctricos, de los cuales el 70 % deberá instalarse en zonas urbanas. Deberá darse prioridad a los corredores de la red básica de la RTE-T con una infraestructura troncal completa para los combustibles alternativos antes de 2025. Se espera que el hecho de equipar, como mínimo, los nodos urbanos de las redes básica y global de la RTE-T con suficientes puntos de recarga y repostaje accesibles (rápidos) al público refuerce la confianza de los inversores y consumidores. Deben garantizarse unas condiciones de competencia equitativas a nivel internacional, con protocolos abiertos e interoperabilidad, para que los conductores de vehículos eléctricos puedan utilizar la infraestructura de recarga de manera ininterrumpida en todos los países. También se requieren suficientes puntos de repostaje de gas natural licuado (GNL) para el tráfico de mercancías y el transporte marítimo. El Comité pide que se fije un objetivo ambicioso de 2 000 puntos de repostaje de GNL en Europa, con arreglo a las necesidades locales y regionales;

37. señala que debe tenerse en cuenta a los municipios, con el fin de garantizar que los planes correspondientes y las consideraciones de desarrollo urbano se incluyen en la elección de los emplazamientos para los puntos de recarga accesibles al público, a fin de garantizar que los cargadores se colocan en los lugares adecuados y que no habrá «un número excesivo», incluido en lugares en que no sean rentables;

38. pide una mayor ambición en relación con los puntos de repostaje de hidrógeno. Un punto de repostaje cada 300 km es demasiado poco en las zonas densamente pobladas. Debería estar en función del número de habitantes, con un punto de repostaje por cada 300 000 habitantes;

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2009/33/CE, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes — COM(2017) 653

39. acoge con satisfacción la adaptación de las normas que animan a los entes locales y regionales a adquirir vehículos limpios. El Comité también se congratula de la supresión del cálculo de la «monetarización» y de la inclusión de otras formas de contratación pública. El Comité llama la atención sobre la definición tan estricta de «vehículo limpio» y subraya que esta debe revisarse de manera que los entes locales y regionales puedan ejercer su capacidad discrecional y disponer de alternativas verdaderamente rentables y limpias cuando adquieran vehículos en diferentes regiones y para diferentes necesidades de transporte;

40. subraya que, incluso si la proporción de vehículos adquiridos mediante contratación pública es escasa en comparación con el número total de vehículos en una ciudad, el ejemplo positivo de los entes locales y regionales podría repercutir en la demanda del mercado y tener un impacto positivo en los fabricantes de automóviles, lo que a su vez podría estimular la demanda privada. La Directiva solo debe aplicarse si se espera que el resultado de la licitación sea suficientemente beneficioso;

41. lamenta la onerosa carga financiera que pesa sobre los operadores de transporte público —y, por lo tanto, sobre los entes locales y regionales— como consecuencia de la muy elevada cuota de adquisición de autobuses que utilicen propulsión alternativa. Muchas ciudades y regiones ya disponen de un parque móvil en gran parte eléctrico (tranvías, metros y trolebuses), que no se tiene en cuenta. Por consiguiente, a la hora de adquirir «vehículos limpios» debería incluirse todo el parque móvil y no centrarse solo en el sector de los autobuses;

42. pide una definición de los vehículos limpios que se base en emisiones y consumos energéticos objetivamente mensurables en condiciones reales de conducción. Esta es la única manera de lograr la seguridad de la planificación a largo plazo para los contratantes públicos. Para alcanzar el objetivo de vehículos de emisiones cero, deben tomarse medidas durante la transición. El objetivo de la emisión cero todavía no es factible en todas las modalidades, como el transporte de mercancías o el transporte marítimo. El biogás y los biocombustibles son necesarios como combustibles de transición. Los sistemas existentes pueden mantenerse siempre y cuando las materias primas utilizadas sean de origen local y no importadas. El biogás debe utilizarse para sistemas con una elevada exigencia térmica;

43. acoge con satisfacción la intención de dotarse de una detallada definición de vehículos ligeros limpios. Es importante contar con normas comunes y definiciones claras para que los gobiernos puedan evaluar, comparar y comprobar de manera adecuada las ofertas de las partes; Sin embargo, considera que esta definición debe ser neutra desde el punto de vista tecnológico y que el impacto climático ha de evaluarse también atendiendo al ciclo de vida. Asimismo, los combustibles de transición como el biogás u otros biocombustibles son necesarios, especialmente para el transporte de mercancías y el transporte marítimo, por lo que han de tomarse en consideración;

44. acoge con satisfacción, en lo que respecta a los vehículos pesados, el enfoque general tecnológicamente neutro de la propuesta, pero al mismo tiempo pone de relieve que la lista de «tecnologías limpias» es, de por sí, una limitación de la neutralidad tecnológica y excluye a tecnologías como los biocarburantes sintéticos o el biogás. El biogás es un importante combustible de transición para los vehículos pesados. En algunas regiones, en particular en los países nórdicos, la inversión en estas tecnologías, que son respetuosas con el medio ambiente, pero no necesariamente de emisión cero, podría verse comprometida por el hecho de no estar incluidas en la lista de tecnologías autorizadas. Esto también podría plantear un problema desde el punto de vista de la subsidiariedad. Otras tecnologías de propulsión, incluidos combustibles líquidos y gaseosos no fósiles como el HVO100 y el biometano, también ofrecen un gran potencial para la movilidad limpia;

45. constata que, en la actualidad, existen diferentes puntos de vista sobre el calendario de aplicación de las normas. En este contexto, pide que el cálculo se inicie en el primer período, a partir de 2025, o en el segundo período, a partir de 2030, y que se apliquen los mismos objetivos a todos los Estados miembros;

46. pide seguridad de planificación a largo plazo y suficientes períodos de transición para las entidades contratantes. Debido a los ajustes de infraestructura necesarios en relación con las nuevas adquisiciones, es preciso aclarar que las normas de contratación pública solo se aplican a los nuevos contratos;

Propuesta de Reglamento relativo a las normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses — COM(2017) 647

47. destaca en este contexto que los autobuses son aún menos respetuosos con el medio ambiente que el ferrocarril y que las rutas principales entre las ciudades y regiones están cubiertas por este modo de transporte. Los autobuses de larga distancia pueden ser complementarios del ferrocarril y pueden resultar atractivos en comparación con los vehículos privados;

48. pide seguridad de planificación a largo plazo y suficientes períodos de transición para los operadores de transporte público y las entidades contratantes;

49. considera que es importante, a la hora de abrir el mercado de servicios internacionales de autocares y autobuses, garantizar que se mantienen las normas del mercado interior y los servicios de interés económico general para asegurar el acceso universal y la libre circulación;

50. señala que la propuesta ofrece a los organismos reguladores la posibilidad de rechazar una solicitud cuando un análisis económico objetivo ponga de manifiesto que podría estar en peligro la estabilidad económica de un contrato de servicio público. Considera, no obstante, que todos los servicios de autobús, tanto públicos como privados, están sujetos a los mismos requisitos de bajas emisiones.

Las operaciones de servicios regulares comerciales no deben socavar las obligaciones de servicio público de un servicio de interés económico general, cuyo análisis no debería limitarse a términos económicos, sino interpretarse en un sentido más amplio. Para evitar el falseamiento de la competencia, los servicios de autobuses privados también deberán cumplir los requisitos de bajas emisiones;

Propuesta de revisión de la Directiva sobre transportes combinados de mercancías — COM(2017) 648

51. considera positiva la repercusión de esta propuesta en el cambio del sistema de transporte hacia uno más respetuoso con el medio ambiente; asimismo, señala que existen zonas en las que solo se podrá reducir la congestión mediante la transferencia modal de la carretera al tren o a las vías navegables, o también con camiones eléctricos. Las terminales intermodales constituyen una condición previa importante al respecto. Los entes locales y regionales pueden establecer puntos de carga y de repostaje tanto para el transporte público como para el de mercancías. Es fundamental seguir impulsando medidas de apoyo económico para el desarrollo del transporte combinado, tanto ayudas a la inversión en nuevas terminales, con un análisis coste-beneficio que refleje las externalidades del transporte, como en la explotación, al menos en los primeros años, incluyendo la amortización de los recursos materiales necesarios.

Bruselas, 5 de julio de 2018.

*El Presidente
del Comité Europeo de las Regiones*

Karl-Heinz LAMBERTZ
