



Bruselas, 8.11.2017  
COM(2017) 653 final

2017/0291 (COD)

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**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2017) 366 final} - {SWD(2017) 367 final}

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

#### • Razones y objetivos de la propuesta

La Unión Europea se ha comprometido a crear un sistema energético sostenible, competitivo, seguro y descarbonizado. Conseguir un transporte sostenible es un objetivo clave de la política común de transportes. Asimismo, ocupa un lugar destacado en las prioridades políticas de la Comisión para el período 2015-2019 y, en particular, en relación con la Unión de la Energía<sup>1</sup> y con el empleo, el crecimiento y la inversión. En el discurso sobre el estado de la Unión de 2017 se presenta una nueva estrategia de política industrial destinada a convertir a la UE en un líder mundial en la descarbonización<sup>2</sup>.

Estas prioridades políticas están respaldadas por la Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones de la Comisión<sup>3</sup>, adoptada en julio de 2016, la cual confirma que, a fin de cumplir los compromisos asumidos por la UE en la 21.ª Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), celebrada en París en 2015, la descarbonización del sector del transporte debe acelerarse y las emisiones de gases de efecto invernadero y las emisiones de contaminantes también deben estar claramente encaminadas a alcanzar el nivel de emisión cero a mitad del siglo.

La Comunicación de la Comisión «Europa en movimiento: una agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos»<sup>4</sup> señala que el incremento de la producción y de la aceptación de vehículos limpios, una infraestructura de combustibles alternativos y servicios de sistemas modernos que hagan uso de la economía de los datos en la UE presentan múltiples beneficios: los ciudadanos europeos se beneficiarán de soluciones de transporte seguras, atractivas, inteligentes, sin discontinuidades y cada vez más automatizadas, que proporcionarán nuevas fuentes de crecimiento y competitividad a las industrias.

En torno al 95 % de los vehículos que circulan por las carreteras de Europa siguen utilizando combustibles fósiles. La Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones deja claro que el despliegue de vehículos de bajas emisiones o de emisión cero deberá aumentar sustancialmente en el futuro para que se cumplan los compromisos de reducción de emisiones de la UE. La Estrategia pone de manifiesto la relevancia de la contratación pública en este contexto y observa que, para apoyar la demanda, la Comisión está trabajando actualmente sobre incentivos en las normas de la contratación pública en el contexto de la revisión de la Directiva sobre los vehículos limpios<sup>5</sup>.

Como se anunciaba en la Comunicación de la Comisión «Europa en movimiento: una agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos»<sup>6</sup>, la presente propuesta forma parte de un segundo paquete de propuestas, que debe contribuir al impulso de la Unión hacia una movilidad de bajas emisiones. Dicho paquete se presenta en la Comunicación de la Comisión «Avances en la movilidad de bajas emisiones — Una Unión Europea que protege el planeta, empodera a sus consumidores, y

---

<sup>1</sup> COM(2015) 80 final.

<sup>2</sup> [https://ec.europa.eu/commission/news/president-juncker-delivers-state-union-address-2017-2017-sep-13\\_en](https://ec.europa.eu/commission/news/president-juncker-delivers-state-union-address-2017-2017-sep-13_en).

<sup>3</sup> COM(2016) 501 final.

<sup>4</sup> COM(2017) 283 final.

<sup>5</sup> COM(2016) 501 final.

<sup>6</sup> COM(2017) 283 final.

defiende a su industria y a sus trabajadores». Incluye una combinación de medidas relacionadas con la oferta y la demanda para colocar a la UE en el camino de la movilidad de bajas emisiones y al mismo tiempo reforzar la competitividad del ecosistema de movilidad de la UE<sup>7</sup>.

La Directiva 2009/33/CE, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes, conocida como la Directiva sobre los vehículos limpios («la Directiva») complementa la legislación horizontal de la UE en materia de contratación pública<sup>8</sup>. Al hacer obligatorio el tener en cuenta en la contratación pública los impactos energético y medioambiental durante la vida útil de los vehículos de transporte por carretera, persigue el objetivo de estimular el mercado de los vehículos limpios y energéticamente eficientes, contribuir a reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> y de contaminantes atmosféricos, y aumentar la eficiencia energética.

Una evaluación *a posteriori* realizada en 2015 puso de manifiesto que la Directiva adolece de graves deficiencias. Los organismos públicos, en general, no están utilizando la contratación pública lo suficientemente bien como para contribuir a acelerar la aceptación de los vehículos limpios por el mercado<sup>9</sup>. En la evaluación se señalan deficiencias en la concepción de la Directiva, incluidos un ámbito de aplicación insuficiente y la falta de una definición. Asimismo, ciertas disposiciones sobre la compra de vehículos son imprecisas (especificaciones técnicas) o excesivamente complejas (cuantificación económica de los efectos externos).

El objetivo general de la presente iniciativa es aumentar, en el ámbito de la contratación pública, la aceptación por el mercado de los vehículos limpios, es decir, de bajas emisiones y de emisión cero y, por consiguiente, contribuir a la reducción general de las emisiones del transporte y a la competitividad y al crecimiento en el sector del transporte. La contratación pública sigue siendo importante como estímulo de la demanda, también en el ámbito de los vehículos pesados de transporte en el que todavía no existe ningún requisito legal de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, aunque la legislación correspondiente se encuentra en fase de preparación. Contribuye igualmente a dar impulso al mercado de turismos y camionetas de los Estados miembros con una muy escasa aceptación de vehículos limpios: en 2017, en dieciséis Estados miembros, la proporción de vehículos eléctricos con acumuladores en las matriculaciones de vehículos nuevos era inferior al 1 %, y en diez Estados miembros era inferior al 0,5 %. También estimula la aceptación de los vehículos limpios en el segmento del mercado de vehículos pesados.

La revisión hace que la Directiva se aplique a todas las prácticas de contratación pública pertinentes, que proporcione señales de mercado claras y a largo plazo, y que las disposiciones sean simplificadas y efectivas. Su objetivo es aumentar la contribución del sector del transporte a la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> y de contaminantes atmosféricos y a la competitividad y el crecimiento. También apoya una mejor armonización (y, por lo

---

<sup>7</sup> COM(2017) 675 final.

<sup>8</sup> Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes (DO L 120 de 15.5.2009, p. 5).

<sup>9</sup> En el período 2009-2015, una media aproximada del 4,7 % de todas las compras de vehículos nuevos de transporte público de pasajeros (unos 2 700 vehículos), el 0,4 % de todas las compras de camionetas nuevas (o 20 vehículos), el 0,07 % de todas las compras de camiones rígidos (o 6 vehículos), y el 1,7 % de todos los autobuses nuevos (o 130 vehículos) comprados al amparo de la Directiva sobre los vehículos limpios, consistían en vehículos eléctricos con acumuladores o con pilas de combustible, o en vehículos híbridos conectables a la red o de gas natural.

tanto, una mayor repercusión en el mercado) de las políticas de contratación pública de los Estados miembros.

La revisión amplía el ámbito de aplicación de la Directiva. Establece una definición de los vehículos ligeros limpios basada en un umbral combinado de emisiones de CO<sub>2</sub> y de contaminantes atmosféricos. También posibilita la adopción de un acto delegado con arreglo a la presente Directiva para adaptar el mismo enfoque a los vehículos pesados después de que se adopten en el futuro normas de emisiones de CO<sub>2</sub> de estos vehículos a nivel de la UE. Fija objetivos mínimos de contratación pública a nivel de Estado miembro según la definición y en el caso de los vehículos pesados sobre la base de combustibles alternativos hasta la adopción del acto delegado. Por último, introduce un marco de seguimiento y presentación de informes, y descarta la metodología para la cuantificación económica de los efectos externos.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La legislación de la UE establece unas normas mínimas armonizadas en materia de contratación pública a través de las Directivas 2014/24/UE y 2014/25/UE. Estos umbrales mínimos son condiciones para la aplicabilidad de las disposiciones con arreglo a la Directiva sobre los vehículos limpios. Los objetivos de la presente revisión son compatibles con la Carta de los Derechos Fundamentales<sup>10</sup>, en particular porque se aplica un enfoque no discriminatorio a los distintos poderes y entidades adjudicadores y operadores pertinentes. Están plenamente en consonancia con los objetivos principales de otras iniciativas legislativas y no legislativas destinadas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos y a apoyar el uso de vehículos limpios, de bajas emisiones y de emisión cero. Los objetivos de la presente iniciativa, y las medidas propuestas, son coherentes con la propuesta de Reglamento de normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para el período posterior a 2020<sup>11</sup>. La revisión complementa un enfoque de instrumentos políticos de disuasión y de incentivación del mercado a nivel de la UE mediante la creación de un estímulo adicional de la demanda de vehículos limpios. De este modo, contribuye a aplicar las normas de comportamiento de turismos y camionetas en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para el período posterior a 2020, así como la legislación en materia de calidad del aire actualmente en vigor en la UE.

## **2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD**

- **Base jurídica**

La Directiva está basada en el artículo 192 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Los colegisladores europeos subrayaron la importancia de la contratación pública para la consecución de los objetivos de la UE a largo plazo en materia de energía, clima y medio ambiente, así como de crecimiento y competitividad, cuando adoptaron la Directiva 2009/33/CE. Es también la misma base jurídica que se utilizó para la adopción de las Directivas 2014/24/UE y 2014/25/UE.

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

Los Estados miembros y la UE comparten competencias en materia de transporte, medio ambiente y contratación pública. Sin embargo, la armonización sectorial de las normas de contratación pública en el mercado interior es del ámbito de competencia de la UE. Los problemas relacionados con la Directiva en su forma actual no pueden ser abordados por los

---

<sup>10</sup> [http://ec.europa.eu/justice/fundamental-rights/charter/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/justice/fundamental-rights/charter/index_en.htm)

<sup>11</sup> COM(2017) 676 final.

Estados miembros por sí solos, ya que la jurisdicción de los Estados miembros termina en las fronteras nacionales.

La evaluación de impacto muestra que la actuación con arreglo a la presente iniciativa limita la intervención de la UE a proporcionar un marco político común con requisitos mínimos para la contratación pública de vehículos limpios, dando al mismo tiempo a los Estados miembros flexibilidad para la ejecución, incluida la elección de la tecnología. Las medidas propuestas no invaden la competencia de los Estados miembros de organizar la prestación de transporte (público), y no restringen la posibilidad de elegir la tecnología más adecuada.

Las posibles repercusiones del cambio climático a gran escala justifican la adopción de medidas a todos los niveles de gobernanza; se trata de una base aceptada para la elaboración de políticas a nivel de la UE. También es un hecho admitido que la contaminación atmosférica urbana, aunque sea principalmente un problema urbano local, puede combatirse más eficazmente si las autoridades pueden apoyarse en las mejores tecnologías limpias disponibles, lo cual se ve facilitado por la existencia de un mercado común. El coste de la contaminación atmosférica justifica la colaboración y la actuación a todos los niveles de gobernanza.

- **Proporcionalidad**

De acuerdo con el principio de proporcionalidad, la presente propuesta no excede de lo necesario para alcanzar los objetivos fijados. Todas las medidas se consideran proporcionadas en cuanto a su impacto. Complementan a otros instrumentos políticos, tales como las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos y camionetas, y apoyan la aplicación de la legislación de la UE sobre la calidad del aire. La presente iniciativa contribuye a garantizar un enfoque más claro y mejor coordinado. Asimismo, no restringe la capacidad de elegir la tecnología más pertinente, sino que, por el contrario, con un enfoque de cuota mínima, contribuye a la aceleración necesaria hacia una movilidad de bajas emisiones o de emisión cero.

Permite a las autoridades adoptar, dentro de plazos determinados, todas las medidas necesarias para facilitar el uso de vehículos limpios a fin de alcanzar los objetivos de la política europea, nacional y local. También ofrece la posibilidad de interacción flexible entre los organismos públicos nacionales, locales y regionales en el marco de los objetivos mínimos de contratación pública amplios y generales fijados a nivel nacional. La evaluación del impacto territorial de la propuesta ha puesto de manifiesto que los efectos son predominantemente positivos y se distribuyen de forma relativamente equitativa por toda la UE.

- **Elección del instrumento**

Dado que la presente propuesta modifica una Directiva existente, el instrumento más adecuado es una directiva de modificación. La mayoría de las partes interesadas que han participado en la consulta pública han respaldado esta posición y rechazado la opción de la derogación y la de sustituir la Directiva por un reglamento, a pesar de las deficiencias de la legislación actual. Se ha señalado que un reglamento no permite la flexibilidad necesaria para tener en cuenta las diferencias regionales y locales.

### **3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO**

#### **• Evaluación *ex post* de la legislación vigente**

La evaluación *ex-post* ha llegado a la conclusión de que la Directiva no ha estimulado la contratación pública de vehículos limpios y energéticamente eficientes. La contratación pública ha tenido escaso efecto sobre la aceptación de vehículos limpios por el mercado en toda la UE y, por tanto, también un efecto muy limitado sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos. Tampoco ha tenido ningún impacto apreciable sobre la competitividad o el crecimiento del sector.

La evaluación ha señalado los siguientes motivos principales por los que la repercusión de la Directiva ha sido tan reducida:

- La limitada gama de contratos regulados por la Directiva: debido al carácter limitado de las disposiciones sobre su ámbito de aplicación, la Directiva no se aplica a las prácticas distintas de la compra directa por parte de los organismos públicos. Así, por ejemplo, no aborda el alquiler, el arrendamiento financiero o el alquiler con opción de compra de vehículos. Además, no cubre los contratos de servicios de transporte público distintos de los de transporte de viajeros.
- La falta de disposiciones claras sobre la compra de vehículos: la Directiva no define claramente los vehículos limpios, ni incluye disposiciones claras sobre su compra.
- La complicada disposición sobre la metodología de cuantificación económica: la evaluación ha puesto de manifiesto que los organismos públicos raramente utilizan este método porque es muy complejo.
- Falta de alineación de las políticas de contratación pública de los Estados miembros: en el considerando 15 de la Directiva sobre los vehículos limpios se indica que «la contratación pública en el ámbito de los servicios de transporte público puede tener una incidencia significativa en el mercado si se aplican unos criterios armonizados a nivel comunitario». Tales criterios armonizados no se han implantado aún.

La evaluación *ex-post* ha llegado a la conclusión de que la Directiva debe mantenerse. La contratación pública tiene el potencial de contribuir a aumentar la aceptación de los vehículos limpios por el mercado y contribuir a las economías de escala que darán lugar a una reducción de los costes de producción y de los precios. Esto, a su vez, debería contribuir a estimular la demanda privada de vehículos limpios: una mayor visibilidad puede aumentar la confianza de los consumidores. La derogación de la Directiva enviaría una señal política errónea en el contexto de la transición de la UE a un transporte de bajas emisiones. A los poderes y entidades adjudicadores les resultaría más difícil justificar la compra, ya que la normativa horizontal en materia de contratos públicos no establece estos requisitos específicos. En este momento, no se dispone de medidas estratégicas alternativas para estimular el mercado de vehículos pesados más limpios.

La evaluación *ex post* recomienda una serie de modificaciones de la Directiva, como las consistentes en ampliar su ámbito de aplicación y cambiar las disposiciones sobre compra de vehículos para incluir una definición y los correspondientes requisitos de actuación. También se señala en ella la necesidad de mejorar el nivel y la calidad de la información y de los datos disponibles para apoyar el futuro seguimiento de la eficacia y la eficiencia de la Directiva.

#### **• Consultas con las partes interesadas**

Como parte de la evaluación de impacto, se ha consultado a las partes interesadas en:

- una consulta pública abierta desde el 19 de diciembre de 2016 hasta el 24 de marzo de 2017; en ella se confirmó la necesidad de realizar una revisión, y concitó el apoyo mayoritario la ampliación del ámbito de aplicación y la introducción de una definición y de unos requisitos mínimos de actuación;
  - entrevistas efectuadas entre diciembre de 2016 y marzo de 2017 con las partes interesadas; señalaron, en particular, la necesidad de disponer de flexibilidad en la aplicación de la Directiva;
  - una reunión de las partes interesadas públicas en la consulta pública del 28 de abril de 2017, en la que se debatieron las necesidades y las ventajas relativas de distintos enfoques para ampliar el ámbito de aplicación de la Directiva, con el establecimiento de una definición y de los correspondientes requisitos de contratación pública;
  - reuniones con los representantes de los Estados miembros los días 8 de febrero, 5 de abril y 28 de abril de 2017, en las que se subrayaron la importancia de la coherencia política y las ventajas de un planteamiento basado en las emisiones para la definición de vehículos limpios.
- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

La elaboración del informe de evaluación de impacto se inició con la evaluación *ex post* de la Directiva<sup>12</sup>. La mayor parte de la información utilizada fue proporcionada por las partes interesadas, en actividades de consulta con ellas, y se completó con la información que las partes interesadas facilitaron a la Comisión de forma específica.

Otra fuente de información fueron los trabajos de un grupo de expertos dentro del Subgrupo sobre combustibles alternativos en las ciudades del Foro de Transporte Sostenible de la DG MOVE. También se utilizó información generada para la revisión de los criterios de contratación pública ecológica de la Comisión. La evaluación de impacto se basa en gran medida en un estudio de acompañamiento llevado a cabo por Ricardo-AEA<sup>13</sup>. En general, las fuentes utilizadas para elaborar el informe de evaluación de impacto son numerosas, muy exhaustivas y representativas de los distintos grupos de partes interesadas.

La Comisión organizó también el 11 de mayo de 2017 una reunión de expertos de diferentes ciudades y regiones sobre la evaluación del impacto territorial de la presente propuesta legislativa.

- **Evaluación de impacto**

La evaluación de impacto se remitió el 26 de julio de 2017 al Comité de Control Reglamentario de la Comisión. Este emitió el 13 de septiembre de 2017 un dictamen positivo con reservas; en él se considera que el informe final debe explicar plenamente el valor añadido de la iniciativa en comparación con otras iniciativas que afectan a las emisiones del transporte por carretera, y también en vista de la creciente aceptación de los vehículos. El dictamen señala que el informe tiene que explicar más claramente el razonamiento justificativo del cambio en la gobernanza de la Directiva en relación con el principio de neutralidad tecnológica, y además describir con detalle el diseño de las opciones de actuación. Toma nota asimismo de que los beneficios netos a corto y largo plazo de las opciones de actuación deben estar más claros y que deben explicarse con más detalle la aplicación del

<sup>12</sup> Véase <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-09-21-ex-post-evaluation-directive-2009-33-ec.pdf>.

<sup>13</sup> SWD(2017) 366 final

enfoque y sus implicaciones en cuanto al REFIT (programa de adecuación y eficacia de la reglamentación).

El informe de evaluación de impacto final incluye una descripción completa y la evaluación del valor añadido de la iniciativa y sus vínculos con otras iniciativas políticas en las secciones 1.2, 3.3, 3.4 y 4.3. En la sección 2.1 se describen cualitativamente las repercusiones de las decisiones de compra privadas. En la sección 5 se incluye una descripción detallada de las opciones de actuación, sobre la base de la descripción del proceso de selección previa de todas las medidas posibles de la sección 4. Contiene la justificación del descarte del enfoque de internalización de los costes externos, principalmente por su escasa aplicación en la práctica. En la sección 6 se presenta un análisis exhaustivo del impacto de todas las opciones, incluido un análisis de las contrapartidas, en la medida de lo posible. La evaluación de impacto recoge también información sobre la sensibilidad de la situación de referencia en relación con otras iniciativas políticas. El resumen de la evaluación de impacto y el dictamen del Comité de Control Reglamentario pueden consultarse en el sitio web de la Comisión<sup>14</sup>.

## Opciones de actuación

### *Opción 1: Derogación de la Directiva*

Esta opción deroga la Directiva. Los objetivos específicos de la Directiva se abordarían a través de diferentes instrumentos no legislativos, incluida la sensibilización y la promoción del uso de los criterios de contratación pública ecológica con carácter voluntario establecidos por la Comisión Europea. Podrían revisarse las directrices financieras vigentes de la UE para avanzar hacia el logro de unos vehículos de bajas emisiones y de emisión cero<sup>15</sup>. Se fomentaría la adopción de medidas voluntarias por los agentes del mercado.

### *Opción 2: Presentación de una definición de vehículos limpios y exigencia a los Estados miembros de que establezcan planes nacionales de actuación o utilicen la metodología de cuantificación económica*

Esta opción propone una serie de cambios moderados. No altera el ámbito de aplicación de la Directiva, pero obliga a los Estados miembros a elegir uno de los dos enfoques principales:

- utilizar una definición común de vehículos limpios sobre la base de las emisiones del tubo de escape, tal como se recoge en la Directiva modificada y, a partir de ella, elaborar un marco político nacional dirigido al logro de un objetivo a largo plazo; o bien
- exigir a todos los organismos públicos que adquieran vehículos sobre la base de sus costes internos y externos, cuantificados en términos económicos, para lo que sería obligatorio el uso del método de cuantificación revisado con arreglo a la Directiva.

### *Opción 3: Presentación de una definición de vehículos limpios sobre la base de umbrales de emisiones y establecimiento de objetivos mínimos de contratación pública para los vehículos ligeros, ampliando al mismo tiempo el ámbito de aplicación*

Esta opción modifica profundamente la Directiva, la hace más ambiciosa y cambia su principal enfoque de gobernanza. En particular, esta opción:

---

<sup>14</sup> [Insertar enlace cuando esté disponible].

<sup>15</sup> SWD(2013) 27.

- introduce una definición común de vehículos limpios sobre la base de un umbral relativo a las emisiones (del depósito a las ruedas) para los vehículos ligeros, que combine las emisiones de CO<sub>2</sub> y de contaminantes atmosféricos;
- añade un objetivo mínimo de contratación para los organismos públicos, definido a nivel de Estado miembro para los vehículos ligeros siguiendo los umbrales fijados en la legislación de contratación pública de la UE, para 2025 y 2030<sup>16</sup>;
- introduce medidas para ampliar el ámbito de aplicación de la Directiva; y
- elimina la metodología de cuantificación económica.

*Opción 4: Presentación de una definición sobre la base de combustibles alternativos y establecimiento de los objetivos mínimos de contratación pública correspondientes para todos los vehículos, ampliando al mismo tiempo el ámbito de aplicación*

Esta opción adopta el mismo enfoque general para modificar la Directiva que la opción 3, pero con algunas diferencias. Con ella:

- se introduce una definición común de vehículos limpios sobre la base de combustibles alternativos para vehículos ligeros y pesados híbridos conectables a la red, eléctricos con acumuladores, eléctricos con pilas de combustible, y de gas natural/biometano;
- se añade un objetivo mínimo de contratación para los organismos públicos, definido a nivel de Estado miembro para los vehículos ligeros y pesados siguiendo la definición y los umbrales fijados en la legislación de contratación pública de la UE para 2025 y 2030;
- se introducen medidas para ampliar el ámbito de aplicación de la Directiva; y
- se elimina la metodología de cuantificación económica.

*Opción 5: Adopción de un reglamento para utilizar la metodología de cuantificación económica como único enfoque de fundamentación de la contratación pública de vehículos, ampliando al mismo tiempo el ámbito de aplicación*

Esta opción cambia completamente el marco de gobernanza de la contratación pública de vehículos limpios. Sustituye a la Directiva actual por un reglamento sobre la promoción de vehículos limpios, y establece que los vehículos deben adquirirse en función de sus impactos energético y medioambiental, los cuales deben cuantificarse económicamente con arreglo a la metodología correspondiente modificada. También amplía el ámbito de aplicación de la Directiva.

*Opción 6: Presentación de una definición de vehículos limpios sobre la base de umbrales de emisiones y establecimiento de objetivos mínimos de contratación pública para los vehículos ligeros y combinación con una definición sobre la base de combustibles alternativos y el establecimiento de objetivos mínimos de contratación pública para los vehículos pesados*

Esta opción combina elementos de las opciones 3 y 4. Reconoce las ventajas que aporta un enfoque basado en las emisiones para definir un vehículo limpio. El enfoque de la opción 3 se

---

<sup>16</sup> 2025 supone un tiempo suficiente para la preparación y el ajuste de los procesos de contratación pública, al tiempo que permite las señales al mercado a corto plazo. Un enfoque gradual hacia 2030 también ofrece la oportunidad de aumentar el nivel de ambición de la Directiva a fin de impulsar la innovación en la contratación pública de vehículos.

utiliza para los vehículos ligeros. Para los vehículos pesados se utiliza el enfoque de la opción 4 y se permite a la Comisión adoptar un acto delegado para cambiar este enfoque por un enfoque de umbral basado en las emisiones, una vez se hayan adoptado a nivel de la UE normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para los vehículos pesados.

La opción 6 es la elegida como opción preferida para la revisión de la Directiva. Mejora la coherencia con el uso de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos y las camionetas a nivel de la UE. Ambas iniciativas se refieren al mismo tipo de vehículo mediante una combinación de instrumentos de disuasión y de incentivación del mercado. La opción 6 garantiza la capacidad de adaptación de la Directiva a un enfoque basado en las emisiones que se aplique en el futuro en el ámbito de los vehículos pesados de transporte. También garantiza un impacto inmediato sobre la aceptación por el mercado en el ámbito de los transportes pesados. Por último, marca un camino claro hacia delante, proporcionando a los agentes del mercado seguridad a largo plazo, y aportando al mismo tiempo flexibilidad y discrecionalidad en su aplicación.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

La adecuación regulatoria y la simplificación de la Directiva sobre los vehículos limpios se conseguirán si se fija una definición clara, si se establecen los objetivos mínimos de contratación pública correspondientes, y si se abandona la compleja metodología de cuantificación económica. Si se continuara con el enfoque actual de la Directiva, prevalecerían las contrapartidas entre una mejor definición de los vehículos limpios (y de las correspondientes disposiciones sobre su compra) y la mejora de la metodología de cuantificación económica, con lo que se obstaculizaría el objetivo de lanzar unas señales más fuertes al mercado y unos procedimientos más efectivos de adjudicación de contratos. Es probable que la aplicación de la opción preferida pueda conducir a un incremento inicial de la carga administrativa debido a la necesidad de aplicar los objetivos y de presentar informes. Pero este inconveniente queda compensado por los beneficios socioeconómicos generales y también por las ventajas de la simplificación a más largo plazo, en el marco del enfoque propuesto de unas disposiciones claras. La aplicación en los Estados miembros deja abierta la posibilidad de combinar de manera flexible las iniciativas de contratación pública tanto locales como regionales en función de la capacidad y la madurez del mercado. El uso efectivo de los códigos del Vocabulario común de contratos públicos (CPV) completado y su registro en la base de datos del diario electrónico de licitaciones apoyarán y simplificarán la presentación de informes y el seguimiento. El informe de evaluación de impacto muestra que los beneficios de la simplificación aumentarán con el tiempo, al irse aplicando la Directiva.

#### **4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS**

La presente propuesta no tiene ninguna incidencia en el presupuesto de la UE.

#### **5. OTROS ELEMENTOS**

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

La presente propuesta aborda la cuestión de la actual ausencia de obligaciones de presentación de informes. Los Estados miembros tendrán que informar sobre la aplicación de la Directiva cada tres años, empezando con un informe intermedio en 2023 y un informe completo en 2026 sobre la aplicación del objetivo para 2025. Deben introducirse en el Vocabulario común de contratos públicos de la UE códigos comunes para vehículos de bajas emisiones y de emisión cero, para facilitar la notificación en la base de datos del diario electrónico de

licitaciones. Por otra parte, la Comisión apoyará la aplicación de la Directiva revisada a través de la continuación de los trabajos que se llevan a cabo en el marco del Foro de Transporte Sostenible de la Comisión Europea.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

La propuesta de Directiva por la que se modifica la Directiva sobre los vehículos limpios se basa en la opción 6. La Directiva se modifica como sigue:

- el ámbito de aplicación de la Directiva, tal como se expone en el artículo 3, se extiende a las formas de contratación distintas de la compra, como el arrendamiento financiero, el alquiler o el alquiler con opción de compra de vehículos, y a los contratos de servicio público para los servicios de transporte por la vía pública, servicios de transporte por carretera para fines especiales, transporte no regular de pasajeros y alquiler de autobuses y autocares con conductor de acuerdo con sus códigos del Vocabulario común de contratos públicos que figuran en el anexo;
- las definiciones con arreglo a la Directiva se modifican en el artículo 4, apartado 4, añadiendo una referencia a los objetivos mínimos de contratación pública de los Estados miembros, que figuran en el anexo;
- las disposiciones relativas a la compra de vehículos limpios con arreglo al artículo 5 se revisan a fin de establecer objetivos mínimos para la contratación pública de vehículos limpios, desglosados por Estado miembro y por categorías de segmentos de vehículos con arreglo a umbrales combinados de emisiones de CO<sub>2</sub> y de contaminantes atmosféricos (vehículos ligeros) y combustibles alternativos (vehículos pesados), como figura en el anexo y a partir de las fechas allí especificadas;
- se suprime el actual artículo 6;
- se introduce un nuevo artículo 7 sobre el ejercicio de la delegación de poderes y se adapta el artículo 9 sobre el ejercicio de las competencias de ejecución;
- se adapta el artículo 10 con el fin de introducir obligaciones de presentación de informes de los Estados miembros y de adaptar las obligaciones de presentación de informes de la Comisión con las de los Estados miembros, con un informe intermedio en 2023 y un informe completo en 2026 sobre la aplicación de los objetivos para 2025, y posteriormente cada tres años.

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**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 192,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo<sup>1</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>2</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Unión Europea se ha comprometido a garantizar un sistema energético sostenible, competitivo, seguro y descarbonizado<sup>3</sup>. La Unión de la Energía y el marco estratégico en materia de clima y energía para el período 2020-2030<sup>4</sup> establecen para la Unión los ambiciosos compromisos de seguir reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero al menos en un 40 % para 2030 con respecto a los niveles de 1990, incrementar la proporción del consumo de energía renovable en al menos un 27 %, realizar ahorros de energía de al menos el 27 %, y mejorar la seguridad energética, la competitividad y la sostenibilidad de la Unión.
- (2) En su Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones<sup>5</sup>, la Comisión anunciaba que, a fin de cumplir los compromisos asumidos por la Unión Europea en la 21.ª Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), celebrada en París en 2015, la descarbonización del sector del transporte debe acelerarse y, por tanto, las emisiones de gases de efecto invernadero y las emisiones de contaminantes atmosféricos procedentes del transporte deben encaminarse claramente a alcanzar el nivel de cero emisiones a mitad del siglo. Por otra parte, las emisiones de contaminantes atmosféricos procedentes del transporte que son perjudiciales para la salud han de reducirse de forma significativa sin demora.

---

<sup>1</sup> DO C [...] de [...], p. [...].

<sup>2</sup> DO C [...] de [...], p. [...].

<sup>3</sup> Conclusiones del Consejo Europeo de 24 de octubre de 2014.

<sup>4</sup> Comunicación de la Comisión sobre un marco estratégico en materia de clima y energía para el período 2020-2030 [COM(2014) 15]

<sup>5</sup> COM(2016) 501 final.

Esto puede lograrse mediante una serie de iniciativas políticas, incluido el uso de la contratación pública de vehículos limpios.

- (3) En su Comunicación «Europa en movimiento: una agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos»<sup>6</sup>, la Comisión señala que el incremento de la producción y de la aceptación de los vehículos limpios, unas infraestructuras de combustibles alternativos y unos nuevos servicios de movilidad que aprovechen la digitalización y la automatización de la Unión ofrecerán múltiples beneficios a los ciudadanos, Estados miembros e industrias de Europa. Entre ellos se incluyen unos viajes más seguros y fluidos y la reducción de la exposición a emisiones contaminantes nocivas. Además, el discurso sobre el estado de la Unión de 2017 declaraba que el objetivo para la UE es convertirse en líder mundial en la descarbonización.
- (4) Como se anunciaba en la Comunicación de la Comisión «Europa en movimiento: una agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos»<sup>7</sup>, la presente propuesta forma parte de un segundo paquete de propuestas, que contribuirá al impulso de la Unión hacia una movilidad con bajo nivel de emisiones. Este paquete, que se presentó en la Comunicación de la Comisión «Hacia la consecución de una movilidad de bajas emisiones: una Unión Europea que proteja el planeta, empodere a sus consumidores y defienda a su industria y sus trabajadores», contiene una combinación de medidas orientadas a la oferta y a la demanda cuyo objetivo es situar a Europa en la senda hacia la movilidad de bajas emisiones y reforzar la competitividad del ecosistema europeo de la movilidad.
- (5) La innovación de nuevas tecnologías contribuye a reducir las emisiones de los vehículos, ayudando a la descarbonización del sector del transporte. Es probable que una mayor aceptación de los vehículos de bajas emisiones y de emisión cero reduzca las emisiones de CO<sub>2</sub> y de determinados contaminantes (partículas, óxidos de nitrógeno e hidrocarburos no metánicos) y fomente la competitividad y el crecimiento de la industria europea en los cada vez mayores mercados mundiales de vehículos de bajas emisiones y de emisión cero.
- (6) Las autoridades públicas a través de su política de contratación pública pueden establecer y apoyar los mercados de bienes y servicios innovadores. Las Directivas 2014/24/UE<sup>8</sup> y 2014/25/UE<sup>9</sup> establecen normas mínimas armonizadas en materia de contratación pública para armonizar la manera en que las autoridades públicas y determinados operadores de utilidad pública adquieren bienes, obras y servicios. En particular, fijan umbrales globales del volumen de los contratos sujetos a la legislación de la Unión, umbrales que también se aplican a la Directiva sobre los vehículos limpios.
- (7) La Directiva 2009/33/CE complementa la legislación horizontal de la Unión en materia de contratación pública y añade criterios de sostenibilidad, con el objetivo de estimular el mercado de los vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes. La Comisión llevó a cabo en 2015 una evaluación *ex post* de la Directiva sobre los vehículos limpios y llegó a la conclusión de que la Directiva no había activado la aceptación por el mercado de vehículos limpios en toda la Unión,

---

<sup>6</sup> COM(2017) 283 final.

<sup>7</sup> COM(2017) 283 final.

<sup>8</sup> DO L 94 de 28.3.2014, p. 65.

<sup>9</sup> DO L 94 de 28.3.2014, p. 243.

en particular debido a las deficiencias de sus disposiciones en cuanto al ámbito de aplicación y la compra de vehículos. Se comprobó que había sido muy limitado el impacto sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos, así como el impacto sobre el fomento de la competitividad de la industria.

- (8) La evaluación de impacto realizada subraya las ventajas de cambiar el enfoque de gobernanza global de la contratación pública de vehículos limpios a nivel de la Unión. El fijar unos objetivos mínimos de contratación pública puede contribuir más efectivamente a lograr el objetivo de afectar a la aceptación de vehículos limpios por el mercado que el confiar en la internalización de los costes externos en las decisiones generales de contratación pública, al tiempo que se destaca la pertinencia de tener en cuenta los aspectos medioambientales en todas las decisiones de contratación pública. A medio y largo plazo, los beneficios para los ciudadanos y las empresas de Europa justifican plenamente este enfoque en la medida en que no impone a los poderes y entidades adjudicadores y operadores el uso de una tecnología específica.
- (9) Mediante la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva con la inclusión de prácticas como el arrendamiento financiero, el alquiler y el alquiler con opción de compra de vehículos, y de los contratos de servicio público para los servicios de transporte por la vía pública, servicios de transporte por carretera para fines especiales, transporte no regular de pasajeros y alquiler de autobuses y autocares con conductor, así como determinados servicios postales y de mensajería y servicios de rechazo de residuos se garantiza la cobertura de todas las prácticas de contratación pública.
- (10) Hay un amplio apoyo de las partes interesadas clave para una definición de vehículos limpios que tenga en cuenta los requisitos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos procedentes de los vehículos ligeros y pesados. Para garantizar que existen incentivos adecuados para apoyar la aceptación por el mercado de los vehículos de bajas emisiones y de emisión cero en la Unión, las disposiciones para su contratación pública con arreglo a la presente modificación deben estar en consonancia con las disposiciones de la legislación de la Unión sobre el comportamiento de turismos y camionetas en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para el período posterior a 2020<sup>10</sup>. Las medidas tomadas con arreglo a la Directiva modificada contribuirán al cumplimiento de los requisitos de estas normas. Un enfoque más ambicioso de la contratación pública puede constituir un importante estímulo adicional para el mercado.
- (11) Los vehículos ligeros y pesados se utilizan para fines diferentes y tienen diferentes niveles de madurez de mercado, y sería beneficioso que las disposiciones sobre contratación pública tuvieran en cuenta tales diferencias. La evaluación de impacto ponía de manifiesto el valor añadido de la adopción de un enfoque basado en combustibles alternativos hasta que se hayan adoptado a nivel de la Unión requisitos neutros desde el punto de vista tecnológico para las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados, lo que la Comisión tiene intención de proponer en el futuro. En la evaluación de impacto se reconoce, además, que los mercados de los autobuses urbanos de bajas emisiones y de emisión cero se caracterizan por una mayor madurez, mientras que los mercados de los camiones de bajas emisiones y de emisión cero se encuentran en una fase anterior de desarrollo del mercado.

---

<sup>10</sup> COM(2017) 676 final.

- (12) La fijación de objetivos mínimos relativos a la contratación pública de vehículos limpios para 2025 y 2030 a nivel de los Estados miembros debe contribuir a la seguridad estratégica de los mercados donde se justifica invertir en movilidad de bajas emisiones o de emisión cero. Los objetivos mínimos favorecen la creación de mercados en toda la Unión. Permiten que haya tiempo para el ajuste de los procedimientos de contratación pública y emiten una clara señal para el mercado. La evaluación de impacto señala que los Estados miembros cada vez establecen más objetivos, en función de su capacidad económica y de la gravedad del problema. Deben fijarse objetivos diferentes para los distintos Estados miembros en función de su capacidad económica (producto interior bruto per cápita) y de la exposición a la contaminación (densidad de la población urbana). Los objetivos mínimos de contratación pública deben complementarse con la obligación de los poderes y entidades adjudicadores y de los operadores de considerar los aspectos energéticos y medioambientales en todos sus procedimientos de adjudicación de contratos. La evaluación del impacto territorial de la presente Directiva modificada muestra que el impacto se distribuirá de manera uniforme entre las regiones de la Unión.
- (13) El impacto máximo puede lograrse si la contratación pública de vehículos limpios se centra en las zonas que tienen un grado relativamente elevado de contaminación atmosférica. Se anima a las autoridades públicas de los Estados miembros a centrarse especialmente en dichas zonas cuando decidan la ejecución de sus objetivos mínimos nacionales y reflejen las medidas correspondientes en sus informes redactados con arreglo a la presente Directiva modificada.
- (14) El cálculo del coste del ciclo de vida es un instrumento importante para que los poderes y entidades adjudicadores tengan en cuenta los costes energéticos y medioambientales durante el ciclo de vida de un vehículo, incluido el coste de las emisiones de gases de efecto invernadero y de las emisiones de otros contaminantes, sobre la base de una metodología pertinente para determinar su valor económico. Habida cuenta del escaso uso de la metodología para el cálculo de los costes de utilización durante la vida útil con arreglo a la Directiva 2009/33/UE, y de la información facilitada por los poderes y entidades adjudicadores sobre el uso de metodologías propias adaptadas a sus propias circunstancias y necesidades específicas, no debe haber ninguna metodología de uso obligatorio, sino que los poderes y entidades adjudicadores o los operadores han de poder elegir la metodología del cálculo del coste del ciclo de vida para apoyar sus procedimientos de contratación.
- (15) La presentación de informes sobre contratación pública con arreglo a la presente Directiva modificada debe ofrecer una visión clara del mercado para permitir un seguimiento eficaz de su aplicación. Debe comenzar con un informe intermedio en 2023 y seguir con un primer informe completo sobre la aplicación de los objetivos mínimos en 2026 y, a continuación, cada tres años. Para reducir al mínimo la carga administrativa de los distintos organismos públicos y establecer una visión general eficaz del mercado, debe simplificarse la presentación de informes. La Comisión garantizará la presentación de informes completos sobre vehículos de bajas emisiones y de emisión cero y otros vehículos que usan combustibles alternativos en el contexto del Vocabulario común de contratos públicos de la Unión. Los códigos específicos del Vocabulario común de contratos públicos contribuirán al registro y al seguimiento de los datos dentro de la base de datos del diario electrónico de licitaciones.
- (16) Puede lograrse más apoyo para la aceptación de vehículos limpios por el mercado con medidas específicas de apoyo público a escala nacional y de la Unión. Esto incluye la mejora del intercambio de conocimientos y la alineación de la contratación pública, a

fin de permitir que las actividades tengan una escala suficientemente grande como para reducir los costes y tener impacto en el mercado. La posibilidad de apoyo público al fomento del desarrollo de las infraestructuras necesarias para la distribución de combustibles alternativos está reconocida en las Directrices sobre ayudas estatales en materia de protección del medio ambiente y energía 2014-2020<sup>11</sup>. Ahora bien, a estas ayudas públicas se les seguirán aplicando las disposiciones del Tratado y, en particular, sus artículos 107 y 108.

- (17) Con el fin de alcanzar los objetivos de la presente Directiva, la competencia para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea debe delegarse en la Comisión a fin de actualizar las disposiciones relativas a las normas de emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados durante un período de cinco años a partir de [*Please insert the date of entry into force*]. Este período debe prorrogarse tácitamente por períodos de la misma duración, a menos que el Parlamento Europeo o el Consejo se opongan a tal prórroga. Reviste especial importancia que, durante sus trabajos preparatorios, la Comisión celebre las consultas apropiadas, en particular con expertos. Al preparar y elaborar actos delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada.
- (18) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, proporcionar un estímulo a la demanda de vehículos limpios en apoyo de una transición hacia una movilidad con bajo nivel de emisiones, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros solos, sino que más bien pueden lograrse mejor a nivel de la Unión, en razón de la existencia de un marco estratégico común y a largo plazo y por razones de escala, la Unión puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.
- (19) De conformidad con la Declaración política conjunta, de 28 de septiembre de 2011, de los Estados miembros y de la Comisión sobre los documentos explicativos<sup>12</sup>, los Estados miembros se han comprometido a adjuntar a la notificación de sus medidas de transposición, cuando esté justificado, uno o varios documentos que expliquen la relación entre los elementos de una directiva y las partes correspondientes de los instrumentos nacionales de transposición. Por lo que respecta a la presente Directiva, el legislador considera que la transmisión de tales documentos está justificada.
- (20) Procede por tanto modificar la Directiva 2009/33/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

#### *Artículo 1*

La Directiva 2009/33/UE se modifica como sigue:

- 1) El título se sustituye por el texto siguiente:

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

---

<sup>11</sup> DO C 200 de 28.6.2014, p. 1.

<sup>12</sup> DO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

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

«Artículo 3

**Ámbito de aplicación**

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:

- a) por parte de poderes adjudicadores o entidades adjudicadoras, en la medida en que estén obligados a aplicar los procedimientos de adjudicación de contratos establecidos en las Directivas 2014/24/UE y 2014/25/UE;
- b) por parte de operadores que ejecutan obligaciones de servicio público en el marco de un contrato de servicio público en el sentido del Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>13</sup>;
- c) y a los contratos de servicio público relativos a servicios de transporte tal como se establece en el cuadro 1 del anexo, cuando se supere un determinado umbral, que será definido por los Estados miembros sin superar los umbrales establecidos en el artículo 4 de la Directiva 2014/24/UE y en el artículo 15 de la Directiva 2014/25/UE.».

- 3) El artículo 4 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 4

**Definiciones**

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- 1) “poderes adjudicadores”: los poderes adjudicadores tal y como vienen definidos en el artículo 2, apartado 1, inciso 1), de la Directiva 2014/24/UE y en el artículo 3 de la Directiva 2014/25/UE;
- 2) “entidades adjudicadoras”: las entidades adjudicadoras a que se refiere el artículo 4 de la Directiva 2014/25/UE;
- 3) “vehículo de transporte por carretera”: un vehículo incluido en el anexo II, parte A, puntos 1 y 2, de la Directiva 2007/46/CE<sup>14</sup>;
- 4) “vehículo limpio”:
  - a) un vehículo de la categoría M1 o M2 con unas emisiones del tubo de escape máximas expresadas en g CO<sub>2</sub>/km y unas emisiones de contaminantes en condiciones reales de conducción por debajo de un porcentaje de los límites de emisiones aplicables como se contempla en el cuadro 2 del anexo, o,
  - b) un vehículo de la categoría N1 con unas emisiones del tubo de escape máximas expresadas en g CO<sub>2</sub>/km y unas emisiones de contaminantes en condiciones reales de

<sup>13</sup> Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo (DO L 315 de 3.12.2007, p. 1).

<sup>14</sup> DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

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

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

- 4) Se inserta el artículo 4 *bis* siguiente:

«Artículo 4 *bis*

#### **Delegación de poderes**

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

- 5) El artículo 5 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 5

#### **Objetivos mínimos de contratación pública**

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

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

- 6) Se suprimen los artículos 6 y 7.

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

«Artículo 8 *bis*

#### **Ejercicio de la delegación**

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

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

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

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

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

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

8) El artículo 9 se sustituye por el texto siguiente:

«1. La Comisión estará asistida por un comité.

Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011. Si el comité no emite un dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

3. Cuando el dictamen del comité deba obtenerse mediante un procedimiento escrito, se pondrá fin a dicho procedimiento sin resultado si, en el plazo para la emisión del dictamen, el presidente del comité así lo decide o si una mayoría simple de miembros del comité así lo solicita.».

9) El artículo 10 se modifica como sigue:

a) El apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación de la presente Directiva y sobre las medidas adoptadas por los distintos Estados miembros para la aplicación efectiva de la presente Directiva, cada tres años, a partir del 1 de enero de 2027, siguiendo los informes presentados por los Estados miembros.».

b) Se añaden los apartados 4 y 5 siguientes:

«4. Los Estados miembros presentarán a la Comisión un informe sobre la aplicación de la presente Directiva para el 1 de enero de 2026, y cada tres años a partir de entonces. Los Estados miembros presentarán a la Comisión un informe intermedio antes del 1 de enero de 2023. Dicho informe contendrá información sobre las medidas adoptadas en aplicación de la presente Directiva, incluyendo la relativa al número y a las categorías de los vehículos adquiridos por los poderes y entidades, al diálogo realizado entre los distintos niveles de gobernanza, y a las intenciones de los Estados miembros en relación con estas actividades de presentación de informes, así como cualquier otra información útil. La información deberá ajustarse a las categorías contenidas en el Reglamento (CE) n.º 2195/2002, por el que se aprueba el Vocabulario común de contratos públicos (CPV)<sup>15</sup>, como se indica en el anexo.

---

<sup>15</sup> DO L 340 de 16.12.2002, p. 1.

5. La Comisión estará facultada para adoptar, por medio de actos de ejecución, orientaciones sobre el contenido de los informes de los Estados miembros a que se refiere el apartado 4.».

- 10) El anexo se sustituye por el texto que figura en el anexo de la presente Decisión.

#### *Artículo 2*

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

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

#### *Artículo 3*

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

#### *Artículo 4*

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*

*Por el Consejo*  
*El Presidente*