



Bruselas, 8.11.2017
SWD(2017) 367 final

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO

que acompaña al documento

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} - {SWD(2017) 366 final}

Ficha resumen

Evaluación de impacto de la revisión de la Directiva 2009/33/CE

A. Necesidad de actuar

¿Cuál es el problema y por qué es un problema a escala de la UE?

La Directiva sobre los vehículos limpios ha contribuido solo marginalmente a su principal objetivo, a saber, estimular la contratación pública de vehículos limpios (de bajas emisiones y de emisión cero, y otros combustibles alternativos). En consecuencia, resulta limitado su impacto sobre la aceptación de los vehículos por el mercado, sobre la reducción de las emisiones de CO₂ y de las emisiones de contaminantes atmosféricos procedentes de los vehículos comprados mediante contratación pública, y sobre el crecimiento y la competitividad del sector. El problema radica en el carácter limitado del ámbito de aplicación de la Directiva, en la falta de claridad de sus disposiciones sobre la compra de vehículos y en el empleo limitado de una compleja metodología general de cuantificación económica.

¿Qué se pretende conseguir?

El principal objetivo estratégico es contribuir a la sostenibilidad y la competitividad del transporte por carretera, a través del incremento de la contratación pública de vehículos limpios (de bajas emisiones y de emisión cero, y otros combustibles alternativos). La contratación pública pretende contribuir efectivamente a la aceptación de los vehículos limpios por el mercado y a la reducción de las emisiones de CO₂ y de contaminantes atmosféricos, preservando al mismo tiempo el crecimiento y la competitividad del sector de los transportes. Esta iniciativa se propone ampliar el ámbito de aplicación de esta Directiva y simplificar su aplicación, aportando al mismo tiempo seguridad en cuanto a la demanda del mercado a largo plazo.

¿Cuál es el valor añadido de la actuación a nivel de la UE (subsidiariedad)?

El discurso sobre el estado de la Unión de 2017 señala como acción prioritaria la conversión de la UE en líder mundial de la descarbonización. Los mercados de la UE siguen teniendo problemas con la demanda. La presente iniciativa crea un estímulo de la demanda para aumentar la aceptación de los vehículos ligeros y pesados por el mercado. Sirve de complemento a las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para el período posterior a 2020 en cuanto a los turismos y las camionetas en un enfoque global y fija un incentivo adicional para los vehículos pesados de bajas emisiones y de emisión cero, cuyas emisiones de CO₂ no se están tratando actualmente.

Esta iniciativa proporciona orientación a largo plazo y apoya la alineación estratégica de la contratación pública. La seguridad de la demanda a largo plazo estimulará las inversiones del mercado y la reducción de costes de los vehículos, permitiendo de este modo una mejora de la actuación de las autoridades locales y regionales. Las medidas son proporcionadas y no interfieren con la principal responsabilidad de la organización del transporte (público), ofreciendo al mismo tiempo la suficiente flexibilidad y margen de apreciación a las autoridades públicas de los Estados miembros responsables de la aplicación. La revisión amplía el impulso del mercado desde los Estados miembros con los mercados más avanzados hasta aquellos con mercados incipientes y contribuye a crear un enfoque de mercado paneuropeo que no pueden conseguir los Estados miembros por sí solos. Son considerables los beneficios a medio y largo plazo para los ciudadanos europeos.

B. Soluciones

¿Cuáles son las distintas opciones posibles para alcanzar los objetivos? ¿Existe o no una opción preferida? En caso de que no sea así, ¿por qué?

Las opciones difieren en el nivel de ambición e intervención.

La opción 1 (O1) evalúa la derogación de la Directiva sobre los vehículos limpios. Se pretende alcanzar los principales objetivos de esta iniciativa a través de medidas de política nacional y de medidas voluntarias a escala europea.

La O2 incluye una definición común de vehículos limpios y una metodología revisada para cuantificar económicamente los impactos energético y medioambiental de los vehículos. Los Estados miembros deben elegir entre dos posibilidades: o bien transponer la definición en su legislación (en este caso, deben crear un marco político nacional que establezca un nivel de ambición para 2030) o bien transponer la metodología de cuantificación económica, que han de seguir todos los organismos públicos.

La O3, con dos variantes (de baja y de alta ambición), amplía el ámbito de aplicación de la Directiva sobre los vehículos limpios para incluir los vehículos objeto de alquiler, arrendamiento financiero, o alquiler con opción a

compra, así como determinados contratos de servicios de transporte. Introduce una definición de vehículos limpios basada en un enfoque de umbral de emisiones (emisiones de CO₂ y emisiones de contaminantes atmosféricos del tubo de escape) para los vehículos ligeros y establece los objetivos mínimos de contratación pública correspondientes a nivel de los Estados miembros. Asimismo, establece un sistema común de presentación de informes y seguimiento.

La O4, con dos variantes (de baja y de alta ambición), amplía el ámbito de aplicación de la Directiva como la O3, pero introduce una definición de vehículos limpios basada en un enfoque de combustibles alternativos (vehículos eléctricos con acumuladores y con pilas de combustible, de gas natural, híbridos conectables a la red) para todos los vehículos ligeros y pesados, y establece los objetivos mínimos de contratación pública correspondientes a nivel de los Estados miembros. Tanto la O3 como la O4 suprimen la metodología de cuantificación económica.

La O5 es la opción de mayor alcance. En ella, la actual Directiva se sustituye por un reglamento que prescribe la metodología para cuantificar económicamente los impactos energético y medioambiental de los vehículos. Esta opción sería la más eficaz para alcanzar los objetivos, pero implica los costes más elevados e introduce un elevado nivel de intervención.

La O6 amplía el ámbito de aplicación de la Directiva sobre los vehículos limpios para incluir los vehículos objeto de alquiler, arrendamiento financiero o alquiler con opción a compra, así como determinados contratos de servicios de transporte. Introduce una definición de vehículos limpios que combina un enfoque de umbral de emisiones (emisiones de CO₂ y emisiones de contaminantes atmosféricos del tubo de escape) para los vehículos ligeros con una base alternativa (combustibles alternativos) de definición para los vehículos pesados y establece los objetivos mínimos de contratación pública correspondientes a nivel de los Estados miembros. Permite la adaptación futura de los requisitos de la Directiva para los vehículos pesados cuando se hayan fijado a nivel de la UE los requisitos correspondientes de emisiones de CO₂ para estos vehículos. Asimismo, establece un sistema común de presentación de informes y seguimiento.

¿Cuáles son las opiniones de las distintas partes interesadas? ¿Quién apoya cada opción?

La O1 no ha sido respaldada por las partes interesadas. En cuanto a la O2, se ha reconocido el valor añadido de una definición de vehículos limpios, pero se han expresado dudas comunes sobre la manera de garantizar la coherencia y ambición de los marcos políticos nacionales. La mayoría de las partes interesadas públicas y privadas (ciudades, operadores, fabricantes) han apoyado la introducción de una definición de vehículos limpios, con distintas preferencias para los enfoques a base de emisiones o a base de combustibles. Los fabricantes de automóviles han pedido un ambicioso objetivo mínimo de contratación pública para los vehículos que funcionen con combustibles alternativos. La mayoría de los representantes de las autoridades públicas han apoyado un planteamiento basado en las emisiones; su apoyo a los objetivos mínimos se ha limitado solamente al caso de que estos no se hayan fijado a nivel de las ciudades. Los operadores de transporte han mantenido una opinión similar. Se han observado deficiencias respecto a los vehículos pesados. Había una clara opinión mayoritaria a favor de que la revisión eliminara la metodología de cuantificación económica. La O5 ha sido rechazada por la mayoría de las partes interesadas.

C. Repercusiones de la opción preferida

¿Cuáles son las ventajas de la opción preferida (si existe, o bien de las principales)?

Se espera que la O6, en su calidad de opción preferida, reduzca las emisiones de CO₂, NO_x y partículas (PM10), así como los costes medioambientales vinculados a las emisiones de CO₂ y de contaminantes atmosféricos (2 200 millones EUR, durante toda la vida de los vehículos adquiridos en 2020-2035). Se calcula que permitirá la creación de 6 700 puestos de trabajo adicionales durante el período 2020-2035 y aumentará los ingresos de la industria en 4 200 millones EUR durante el período de 2020-2035.

¿Cuáles son los costes de la opción preferida (si existe, o de las principales opciones, si no existe una preferida)?

El ahorro de costes neto con la O6 durante el período 2020-2035 se estima en alrededor de 4 200 millones EUR con respecto a la situación de referencia, con indicación de unos beneficios más amplios, tanto socioeconómicos (aumento de los ingresos para las empresas, creación de empleo) como medioambientales (relacionados con la reducción de las emisiones de CO₂ y de contaminantes atmosféricos).

¿Cuáles son las repercusiones en las pymes y la competitividad?

Con respecto a los vehículos ligeros, las repercusiones en las pymes y en la competitividad son moderadas, dado

el escaso porcentaje que suponen los vehículos comprados mediante contratación pública en el conjunto de transacciones del mercado de vehículos. Las empresas de alquiler y arrendamiento financiero tendrán que adaptar sus flotas, lo que se verá facilitado por la aceleración de las reducciones de costes de los mercados de vehículos. Se espera que la evolución de los costes se repercuta a los clientes, con efectos positivos sobre los costes de explotación. En el sector de los vehículos pesados, las pymes fabricantes de vehículos de bajas emisiones y de emisión cero se beneficiarán, mientras que las pymes proveedoras de vehículos convencionales tendrán que adaptarse. Una demanda del mercado de autobuses clara y previsible a largo plazo apoyará la competitividad del sector. El aumento de la inversión en infraestructuras de recarga y repostaje y en redes eléctricas tendría un impacto positivo en el crecimiento.

¿Habrá repercusiones significativas en los presupuestos y las administraciones nacionales?

Se supone que los costes adicionales de contratación pública ascenderán a 2 200 millones EUR a lo largo del período 2020-2035. Se calcula una leve reducción de los costes administrativos de 2,4 millones EUR a lo largo de la totalidad del período de evaluación (hasta 2035).

¿Habrá otras repercusiones significativas?

No se han detectado otras repercusiones significativas en la presente evaluación de impacto, en la que se ha determinado que el impacto sobre los ingresos fiscales puede variar a nivel de los Estados miembros, habida cuenta de las diferencias en los impuestos sobre los combustibles y la energía.

¿Proporcionalidad?

Los procedimientos de contratación pública se alinean estratégicamente. La iniciativa ofrece flexibilidad a los Estados miembros y a los organismos públicos para adaptar los requisitos mínimos a las condiciones nacionales. Las medidas propuestas no interfieren con la competencia de los Estados miembros para organizar la prestación de servicios de transporte. Afectan a una parte de la contratación pública, no a su totalidad; dejan abierta la opción tecnológica. Los requisitos mínimos se diferencian entre los Estados miembros.

D. Seguimiento

¿Cuándo se revisará la política?

La Comisión evaluará la nueva legislación en 2027.