



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 19.12.2007
COM(2007) 817 final

2005/0283 (COD)

Propuesta revisada de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**relativa a la promoción de vehículos limpios y eficientes energéticamente de transporte
por carretera**

(presentada por la Comisión)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Motivación y objetivos de la propuesta

El Libro Blanco de la Comisión sobre la política europea de transportes para 2010 [COM(2001) 370, de 2001, titulado «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad») destacaba la necesidad de tomar nuevas medidas para luchar contra las emisiones del transporte y manifestaba la intención de la Comisión de promover el desarrollo de un mercado de «vehículos limpios». La revisión intermedia [COM(2006) 314: «Por una Europa en movimiento - Movilidad sostenible para nuestro continente»] anunció que la UE estimularía la innovación ecológica, por ejemplo, normas Euro sucesivas o la promoción de vehículos no contaminantes mediante contratos públicos.

El Libro Verde sobre la eficiencia energética [COM(2005) 265: «Eficiencia energética o cómo hacer más con menos»] propuso medidas concretas, como la contratación pública de vehículos más eficientes energéticamente y menos contaminantes con objeto de generar un mercado para ese tipo de vehículos. El Plan de acción [COM(2006) 545: «Plan de acción para la eficiencia energética: realizar el potencial»] confirmó que la Comisión seguirá esforzándose por desarrollar mercados para vehículos más limpios, inteligentes, seguros y eficientes energéticamente, a través de la contratación pública.

Existe un potencial considerable de reducción del consumo de energía y de las emisiones de CO₂ y sustancias contaminantes procedentes de los vehículos. Sin embargo, la introducción masiva en el mercado de tecnologías más avanzadas se tropieza por los altos costes iniciales y por una demanda insuficiente por parte de los consumidores.

Por otro lado, es improbable que los fabricantes produzcan series de vehículos especiales en respuesta a incentivos simplemente locales o nacionales destinados a aumentar la eficiencia energética o reducir las emisiones contaminantes.

Por consiguiente, se requieren medidas a escala comunitaria para fomentar las inversiones necesarias a fin de fabricar vehículos más eficientes en el uso de la energía y menos contaminantes. El aumento de demanda resultante generaría mercados suficientemente importantes, así como las economías de escala necesarias para ampliar la producción industrial a grandes series.

El objetivo de esta propuesta es promover la introducción en el mercado de vehículos limpios y eficientes energéticamente, contribuyendo así a impulsar la eficiencia energética del transporte, gracias a una disminución del consumo de combustible, a proteger las condiciones climáticas, gracias a una reducción de las emisiones de CO₂ y a aumentar la calidad del aire, gracias a la reducción de las emisiones contaminantes. Esto es especialmente importante en aquellas aglomeraciones y zonas que tienen problemas para cumplir la Directiva de calidad del aire (Directiva 96/62/CE sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente y Directiva 1999/30/CE relativa a los valores límite de contaminantes en el aire ambiente).

El 21 de diciembre de 2005 la Comisión había hecho una propuesta de Directiva para la promoción de vehículos limpios a través de la contratación pública [COM(2005) 634]. Esta propuesta se centraba en los vehículos pesados y exigía que un 25% de los contratos públicos de los vehículos destinados al transporte público se ajustara a la norma VEM (vehículo ecológico mejorado) de la legislación comunitaria sobre emisiones contaminantes.

El Consejo y el Parlamento Europeo apoyaron estos objetivos en primera lectura, pero propusieron la adopción de un enfoque más amplio, tanto en el abanico de vehículos considerados como en los objetivos, que, además de la reducción de las emisiones contaminantes, debían cubrir el aumento de la eficiencia energética y la reducción de las emisiones de CO₂. El 21 de junio de 2006 la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria (ENVI) del Parlamento Europeo adoptó una Resolución legislativa por la que rechazaba la propuesta de la Comisión.

En su reunión de los días 8 y 9 de marzo de 2007, celebrada en Bruselas, el Consejo Europeo manifestó que la UE se ha comprometido a convertir Europa en una economía de alto rendimiento energético y baja emisión de gases de efecto invernadero. En su Comunicación sobre la nueva estrategia comunitaria en este campo [COM(2007) 19], la Comisión ha anunciado nuevas medidas suplementarias en materia de reducción de emisiones de CO₂ procedentes de los automóviles. La promoción de vehículos limpios y eficientes energéticamente a través de la contratación pública puede contribuir al cumplimiento de estos objetivos.

Por ello la Comisión ha anunciado una nueva propuesta sobre contratación pública ecológica en materia de vehículos de transporte a través de su Libro Verde sobre transporte urbano [COM(2007)551: «Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana»]. La propuesta afirma que «un posible planteamiento podría basarse en la internalización de los costes externos mediante el uso como criterios de concesión, además del precio de los vehículos objeto de la contratación, de los costes del consumo de energía durante su vida útil, de las emisiones de CO₂ y de las emisiones contaminantes ligadas a la explotación de los vehículos. Además, la contratación pública podría dar prioridad a las nuevas normas Euro. El uso temprano de vehículos más limpios también podría mejorar la calidad de la atmósfera en las zonas urbanas».

El Libro Verde sobre transporte urbano deja también constancia del apoyo recibido por las partes interesadas en las consultas celebradas en torno al tema de la introducción en el mercado de vehículos limpios y eficientes energéticamente a través de una contratación pública ecológica. El nuevo planteamiento podría producir un beneficio económico neto para los operadores de vehículos y la sociedad en su conjunto.

Se prevé, gracias a la realización de economías de escala, a un mayor despliegue de las tecnologías y a una mejora generalizada de la eficiencia medioambiental del parque de vehículos en su conjunto, la Directiva dé como restulutado unos costes menores de los vehículos limpios y eficientes energéticamente.

- **Contexto general**

La Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo, de 9 de febrero de 2005, sobre la revisión de la estrategia de la Unión Europea para un desarrollo sostenible [COM(2005) 37] se refiere al desarrollo de vehículos más limpios y a la gestión del tráfico en zonas urbanas, y respalda la contratación pública como medio de promover la innovación ecológica.

La propuesta de política energética de la Comisión [COM(2007) 1: «Una política energética para Europa»] propuso que la UE se comprometiera a realizar una reducción de al menos un 20% de los gases de efecto invernadero para 2020 en comparación con los niveles de 1990. Se ha propuesto combinar distintos objetivos: aumentar la eficiencia energética en un 20%, alcanzar un porcentaje de energías renovables del 20% y una cuota de biocarburantes del 10% en el sector de la automoción para 2020 con el fin de, entre otras cosas, aumentar la seguridad de abastecimiento energético gracias a una diversificación de los combustibles.

El Grupo de alto nivel sobre competitividad, energía y medio ambiente recomendó en su Informe de 27 de febrero de 2007 que la contratación privada y pública tuviera en cuenta todos los costes de la vida útil, haciendo hincapié en la eficiencia energética. Los Estados miembros y la UE deben elaborar y publicar orientaciones aplicables a los contratos públicos indicando cómo ir más allá de la adjudicación a la oferta económicamente más ventajosa para lograr unos bienes intermedios más sostenibles, sin por ello dejar de respetar las directivas de contratación pública.

La presente propuesta responde a los deseos del Consejo, el Parlamento y las partes interesadas de promover los vehículos limpios y eficientes energéticamente, así como las recomendaciones de los Estados miembros y las partes interesadas en pro de un planteamiento tecnológicamente neutro; por otro lado, contribuye al logro de las prioridades fijadas en el contexto de la Estrategia de Lisboa.

- **Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta**

La legislación de la UE ha regulado las emisiones de los vehículos por medio de las denominadas normas «Euro», con valores límite más estrictos a lo largo de los años. Las últimas normas, aplicadas a partir de enero de 2005, son las normas Euro 4 para turismos y vehículos industriales ligeros. Las normas Euro 5 para turismos y vehículos industriales ligeros entrarán en vigor en 2009, y las Euro 6 en 2014. Tratándose de vehículos pesados, las normas Euro IV están vigentes desde octubre de 2005 y las Euro V entrarán en vigor en 2008; la Comisión está elaborando nuevas normas Euro VI. Dar la preferencia a las últimas normas Euro en la contratación pública podría adelantar la introducción en el mercado de vehículos más limpios.

El impacto de las medidas sobre los niveles de contaminación del transporte es significativo. Las emisiones de los diversos contaminantes regulados han disminuido entre un 20% y un 50% de media desde 1995. Para 2020 se prevé una nueva reducción de los niveles de entre un 25% y un 50% respecto al nivel de 2000 (Modelización en el marco del Programa CAFE (Aire limpio para Europa, 2005).

No obstante, la calidad del aire ambiente de numerosos lugares sigue sin cumplir los requisitos legales establecidos por las directivas de la UE. Plantean problemas los valores límite de las partículas, que entraron en vigor en enero de 2005, y puede ocurrir lo mismo en el futuro con el óxido nítrico, cuando se reduzcan los valores límite a partir de enero de 2010.

Cada vez más ciudades están imponiendo restricciones a la libre circulación de vehículos a fin de reducir las emisiones. Una introducción más rápida de los vehículos más limpios contribuiría a que los organismos públicos cumplieran las obligaciones derivadas de las Directivas de la calidad del aire e promovería la movilidad sostenible en las zonas urbanas.

- **Coherencia con otras políticas y objetivos de la Unión**

La propuesta sería complementaria a las medidas de la UE sobre normas de emisiones contaminantes y reducción de emisiones de CO₂ por medio de limitaciones en el parque de vehículos, medidas en materia de etiquetado y disposiciones fiscales, así como sobre el fomento de la introducción de combustibles alternativos en el mercado, tales como los biocarburantes, y contribuiría a lograr los objetivos previstos de mejora global de la eficiencia energética.

La nueva estrategia comunitaria de reducción de emisiones de CO₂ procedentes de los automóviles ha sido presentada en la Comunicación de la Comisión de febrero de 2007 [COM(2007) 19]. La creación de marco legislativo permitirá alcanzar el objetivo de los 120 g/km de CO₂ a través de la combinación de mejoras tecnológicas en los vehículos y de un mayor consumo de biocarburantes. El tercer pilar de la estrategia de reducción de emisiones de CO₂ de los automóviles es el que consiste en medidas fiscales de promoción de turismos con una menor emisión de dióxido de carbono. Según la propuesta de la Comisión [COM(2005) 261], las tasas de matriculación y circulación deberían fijarse, al menos en parte, en la emisión de CO₂. Por otro lado, la información al consumidor en materia de emisiones de CO₂ debería facilitarse en los concesionarios de venta; la Comisión está considerando la revisión de la Directiva relativa a la información al consumidor acerca del rendimiento en el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ con el fin de aumentar la eficacia del etiquetado de los vehículos. La presente propuesta en materia de promoción de los vehículos con bajas emisiones de CO₂ mediante la contratación pública servirá para reforzar otras medidas ya en curso de aplicación.

La incidencia de las tecnologías de los vehículos inteligentes sobre la movilidad más limpia y eficiente [COM(2007) 541] podría redoblar gracias a la promoción de vehículos más limpios y eficientes energéticamente merced a la contratación pública.

La mejora de tecnologías convencionales y el desarrollo de las tecnologías de vehículos alternativos han sido objeto de financiación comunitaria con arreglo a los Programas Marco de investigación y desarrollo tecnológico y a los Fondos Estructurales, y se han fomentado los vehículos y combustibles alternativos, a saber, los biocarburantes, el gas natural, el gas licuado de petróleo (GLP), los vehículos de propulsión eléctrica o híbridos (motores de combustión/eléctricos) hidrógeno y los vehículos de hidrógeno/pilas de combustible.

La presente iniciativa, y la promoción de los vehículos limpios y eficientes energéticamente merced a la contratación pública en el sector del transporte público que de ella se deriva, servirá para acelerar el desarrollo del mercado de estas tecnologías y contribuir al ahorro de energía, la protección del clima y la mejora de la calidad del aire. El sector del transporte público puede también obtener ventajas competitivas en los mercados globalizados.

2. CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO

• Consulta de las partes interesadas

Métodos de consulta, principales sectores consultados y perfil general de los entrevistados

La Comisión ha celebrado consultas con las partes interesadas y los Estados miembros sobre las posibles medidas para promover el desarrollo de vehículos limpios y eficientes energéticamente y su penetración en el mercado.

Las consultas se han desarrollado en el marco de estudios especializados sobre los distintos enfoques que podría adoptar la iniciativa legislativa, y se han ampliado ante la perspectiva de la propuesta revisada. Han sido supervisadas por un grupo interservicios de la Comisión. Se han celebrado audiencias con las partes interesadas y expertos nacionales. Se ha recabado una información más amplia por medio de cuestionarios distribuidos en el marco de estudios especializados y de una consulta pública celebrada vía Internet ante la perspectiva del Libro Verde sobre transporte urbano. Asimismo, se han establecido contactos bilaterales con algunas partes interesadas a fin de compartir información y profundizar el debate en torno a los distintos enfoques posibles.

La propuesta revisada sobre la promoción de los vehículos limpios y eficientes energéticamente ha sido presentada y debatida en el grupo interservicios sobre la preparación del Libro Verde sobre transporte urbano y en otros grupos interservicios sobre temas relacionados, tales como los de contratación pública y contratación pública ecológica, así como en conferencias públicas en las que participaban las partes interesadas.

Resumen de las respuestas y cómo se han tenido en cuenta

El Grupo de alto nivel CARS 21 respaldó la iniciativa de la Comisión sobre promoción de vehículos limpios y eficientes energéticamente, siempre que se adoptara un enfoque neutro desde el punto de vista tecnológico, basado en los resultados arrojados por los vehículos.

En todas las etapas de las consultas se ha constatado un apoyo a la propuesta de promoción de los vehículos limpios y eficientes energéticamente a través de la contratación pública. Han sido ampliamente respaldadas la inclusión de los costes externos como criterio de adjudicación y la aplicación temprana de las normas Euro.

- **Obtención y utilización de asesoramiento técnico**

Ámbitos científicos y técnicos pertinentes

Los estudios realizados facilitaron un análisis cualitativo y cuantitativo del impacto de ese tipo de iniciativa mediante un análisis de costes y beneficios y la recogida de datos para evaluar el marco general de dicha iniciativa.

El estudio ExternE¹ y el programa CAFE (Aire limpio para Europa)² de la Comisión, así como el estudio HEATCO³, han proporcionado información sobre los costes de las emisiones de CO₂, NO_x, los hidrocarburos distintos del metano y las partículas. Para no complicar los procedimientos de adjudicación, los costes se consideran en su valor actual.

Metodología utilizada

Dos empresas consultoras, COWI y PriceWaterhouseCoopers, han evaluado independientemente los distintos enfoques aplicables a la medida legislativa. El enfoque orientado hacia la tecnología se basó en la selección de tecnologías específicas consideradas limpias y eficientes en el uso de la energía. Con un enfoque tecnológicamente neutro se examinó la internalización de los costes del consumo de combustible y CO₂ y las emisiones contaminantes en la contratación de los vehículos.

Principales organizaciones/expertos consultados

ACEA (Asociación Europea de fabricantes de automóviles); Asociación Europea de GLP (AEGPL); Asociación Europea de Proveedores de la Industria de Automoción (CLEPA); Fundación Europea Medioambiental de las Compañías Petrolíferas (CONCAWE); ciudades representativas de CIVITAS (Estocolmo, Bremen y Rotterdam); DEUTSCHER STÄDTETAG; European Emulsion Fuel Manufacturer's Association (EEFMA); Asociación europea de la industria de los vehículos de gas natural (ENGVA); Consejo Europeo para la Investigación y Desarrollo del Automóvil (EUCAR); Federación Europea para el Transporte y el Medio Ambiente (T&E); Unión Internacional de Transportes Públicos (UITP); Unión de confederaciones industriales y patronales europeas (UNICE).

En el grupo conjunto de expertos de transporte y medio ambiente se consultó a expertos nacionales de los Estados miembros.

Asesoramiento recibido y utilizado

Según las principales conclusiones, la presente Directiva puede tener un impacto positivo sobre el mercado de vehículos limpios y eficientes energéticamente y sobre el medio ambiente, y que puede apoyar a la industria en el desarrollo de tecnologías limpias y de alto rendimiento energético. Se recomendaba un enfoque de neutralidad tecnológica para que la industria pueda ajustarse al progreso técnico y económico.

¹ P. Bickel, R. Friedrich, ExternE, Methodology 2005 update, Comisión Europea, Luxembourg, 2005.

² M. Holland, et al., CAFÉ 2005a, AEA Technology, Didcot, 2005.

³ P. Bickel, et al., Stuttgart, 2006.

Se consideró que la internalización de los costes externos en las decisiones de la contratación pública constituía un enfoque económico de gran utilidad porque aumentaría la transparencia del mercado en relación con los costes sociales y operativos que provocan los vehículos de transporte por carretera, y podría potencialmente ser aplicada de forma amplia por operadores de parques de vehículos, empresas y particulares.

Medios utilizados para divulgar los dictámenes técnicos

Los documentos de debate preparatorios y las actas de las reuniones y conferencias han sido divulgadas por Internet a todas las organizaciones concernidas y al público en general.

• **Evaluación de impacto**

Las principales medidas consideradas son los acuerdos voluntarios, la difusión de información y las acciones reglamentarias. La hipótesis de no tomar medida alguna ha constituido la situación de referencia frente a la cual se han las demás posibilidades.

- Los *acuerdos voluntarios* implican inseguridad en cuanto al resultado y problemas a la hora de evaluar la evolución y la aplicación de los esfuerzos para alcanzar el objetivo. No obstante, constituyen un incentivo para que los fabricantes progresen. En general, una iniciativa voluntaria afectaría únicamente a una parte de los organismos públicos y los operadores de transporte, lo que significaría que su incidencia en el conjunto del mercado sería mucho menor que una obligación general. Otro problema podría ser que los fabricantes no ofrecieran vehículos que respondieran a una iniciativa de contratación en toda la UE. Dado que el objetivo de la medida es fomentar el mercado de vehículos de transporte por carretera limpios y eficientes energéticamente, no parece eficaz celebrar un nuevo acuerdo voluntario con la industria automovilística. Un régimen voluntario implicaría la realización de una campaña de información y persuasión con objeto de orientar las decisiones en materia de contratación.
- *Difusión de información* sobre la aplicación de criterios ambientales en el proceso de contratación pública de vehículos: esta medida política no implicaría ningún requisito directo. No obstante, debe organizarse la divulgación de información y conocimientos y la UE puede proporcionar información a los Estados miembros. El acceso a la información contribuirá a que los organismos públicos tengan en cuenta criterios medioambientales en la adjudicación de contratos y la adquisición de vehículos. La disponibilidad de información sobre las características técnicas y el coste financiero suplementario facilitará la toma de decisiones a la hora de contratar vehículos. Podría contribuir a superar el obstáculo que supone la falta de conocimientos e incrementaría la contratación pública de vehículos limpios.
- *Un requisito explícito* de que la contratación pública de vehículos limpios tenga en cuenta el consumo energético, el CO₂ y las emisiones contaminantes.

Se han analizado diferentes enfoques para una iniciativa legislativa destinada a promover los vehículos de transporte por carretera limpios y eficientes energéticamente: enfoques tecnológicamente neutros basados en la integración de los costes de la energía y los contaminantes en las decisiones de contratación o en normas sobre emisiones ya vigentes, y un enfoque orientado hacia las tecnologías y basado en tecnologías seleccionadas.

Conclusión

La evaluación de impacto indica que es de preverse un impacto positivo sobre el medio ambiente y la competitividad de la industria europea. El mayor impacto económico mayor se obtendría incluyendo de forma obligatoria los costes externos entre los criterios de adjudicación de todas las decisiones de contratación pública. Los propietarios de vehículos se beneficiarán de forma directa de el ahorro energético a largo plazo, que superaría ampliamente el eventual aumento de precio del vehículo. Otro beneficio adicional para la sociedad es el derivado de la disminución de emisiones de CO₂ y sustancias contaminantes.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

• Resumen de la acción propuesta

Los costes operativos del consumo de energía, las emisiones de CO₂ y las emisiones contaminantes de los vehículos durante su vida útil serán incluidos por las autoridades públicas y los operadores que presten servicios en virtud de un contrato con una autoridad pública, entre los criterios de adjudicación de toda la contratación pública de vehículos de transporte por carretera, y también en la contratación de tales vehículos si van destinados a la prestación de servicios de transporte público de viajeros con licencia, permiso o autorización otorgada por las autoridades públicas. Por costes de funcionamiento durante su vida útil significa la cuantificación económica del consumo de energía, las emisiones de CO₂ y las emisiones contaminantes ligadas al funcionamiento de los vehículos objeto de la contratación, calculada de acuerdo con una metodología fijada en la propia Directiva.

• Base jurídica

Artículo 175, apartado 1, del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea.

• Principio de subsidiariedad

El principio de subsidiariedad se aplica en la medida en que el ámbito de la propuesta no es competencia exclusiva de la Comunidad.

En algunos casos ya se han adoptado medidas a escala local, regional y nacional para promover la contratación pública ecológica y vehículos más limpios y más eficientes energéticamente. Ahora bien, una actuación únicamente en los niveles citados podría suponer la fragmentación del mercado interior, producir mayores costes e impedir la aparición de economías de escala. Por otro lado, es improbable que los fabricantes produzcan variantes especiales en respuesta a una demanda muy limitada en el mercado. La industria de automoción produce para un mercado comunitario sumamente integrado. Por consiguiente, debe armonizarse la ayuda al desarrollo de mercados de vehículos limpios y eficientes energéticamente a escala de la UE a fin de garantizar un marco rentable para la industria.

Una aplicación más amplia de la política de contratación pública ecológica a escala de la UE podría proporcionar al mercado una garantía significativa respecto al futuro de los vehículos limpios y eficientes energéticamente, lo que supondría un auténtico estímulo para los fabricantes de vehículos. De esa manera se podría mejorar considerablemente la rentabilidad de la producción de estos vehículos, alcanzando una masa crítica necesaria para lograr economías de escala.

Una contratación pública así orientada y a escala europea sería además una consecuencia lógica de la financiación comunitaria destinada al desarrollo de vehículos limpios y eficientes energéticamente con arreglo a los Programas Marco de Investigación y Desarrollo y a los Fondos Estructurales. La financiación comunitaria, por ejemplo los Fondos Estructurales y el Fondo de Cohesión, podría utilizarse para promover el desarrollo tecnológico de vehículos limpios y eficientes energéticamente en el transporte público y para establecer infraestructuras para el abastecimiento de combustibles alternativos.

La contratación conjunta de vehículos limpios y eficientes energéticamente por los organismos públicos y los operadores privados, sobre la base de un pliego de condiciones común, supondría un estímulo importante para los fabricantes de vehículos y garantizaría un mercado para ese tipo de vehículos, como se indica en el Plan de Acción para la Eficiencia Energética. La gran visibilidad de que disfrutaran los vehículos de transporte público fomentaría, también entre los operadores de otros mercados, la adopción generalizada de este planteamiento de internalización de costes en las decisiones de contratación.

La contratación total de los organismos públicos representa alrededor del 16% del PIB de la UE. Se calcula que el total de la contratación anual de vehículos por parte de las autoridades públicas se sitúa en la UE en torno a los 110 000 turismos, 110 000 vehículos industriales ligeros, 35 000 camiones y 17 000 autobuses. Las cuotas de mercado correspondientes se sitúan ligeramente por debajo del 1% para los automóviles, alrededor del 6% para las furgonetas y los camiones, y alrededor de un tercio para los autobuses.

Sólo puede conseguirse un impacto significativo sobre el mercado de vehículos aglutinando la contratación pública por medio de criterios armonizados a escala de la UE.

El objetivo de promover vehículos limpios y eficientes energéticamente no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros individualmente, sino que se requiere una actuación a escala comunitaria a fin de garantizar una masa crítica de vehículos para que la industria europea aumente la rentabilidad de su producción.

La inclusión de los costes del consumo de energía, las emisiones de CO₂ y las emisiones contaminantes de los vehículos durante su vida útil entre los criterios de adjudicación no descarta la inclusión de otros criterios de adjudicación que las autoridades públicas estimaran necesarios.

La propuesta se ajusta por tanto al principio de subsidiariedad.

- **Principio de proporcionalidad**

La presente Directiva establece un método armonizado para la contratación pública de vehículos limpios y eficientes energéticamente destinados a los servicios de transporte público. La aplicación de este método es opcional en una primera etapa y obligatoria más tarde, después de un periodo de transición, lo que permite una implantación sin trastornos. Dicha aplicación no descarta la inclusión de otros criterios de adjudicación que las autoridades públicas estimaran necesarios.

Los Estados miembros siguen siendo responsables de aplicar las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva.

- **Instrumentos elegidos**

Instrumento propuesto: directiva

No serían adecuados otros medios por la razón que se expone a continuación.

Se hace necesario un sistema obligatorio para la aplicación de un método armonizado de internalización de costes externos que garantice una seguridad jurídica en la contratación de vehículos limpios y eficientes energéticamente y que establezca los incentivos necesarios para que los fabricantes desarrollen, en condiciones de igualdad, vehículos limpios y eficientes energéticamente para un mercado amplio.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

Se originarán gastos limitados derivados de los informes acerca de la aplicación de la Directiva y de la organización de reuniones de un Comité en eventuales revisiones de los datos técnicos del anexo de la propuesta.

5. INFORMACIÓN ADICIONAL

- **Cláusulas de reexamen, revisión y extinción**

La propuesta incluye una cláusula de revisión con un procedimiento de comitología.

- **Tabla de correspondencias**

Los Estados miembros deben comunicar a la Comisión el texto de las disposiciones nacionales que transponen la Directiva, así como una tabla de correspondencias entre esas disposiciones y la presente Directiva.

- **Explicación detallada de la propuesta**

El artículo 1 define el objetivo de la Directiva.

El artículo 2 ordena la inclusión de los costes operativos del consumo de energía, las emisiones de CO₂ y las emisiones contaminantes de los vehículos durante su vida útil por las autoridades públicas y los operadores que presten servicios en virtud de un contrato con una autoridad pública, entre los criterios de adjudicación de la contratación pública de vehículos de transporte por carretera. Los Estados miembros garantizarán asimismo la aplicación de dichos criterios en los contratos de tales vehículos si van destinados a la prestación de servicios de transporte público de viajeros con licencia, permiso o autorización otorgada por las autoridades públicas.

El artículo 3 determina la metodología de cálculo de los costes operativos del consumo de energía, las emisiones de CO₂ y las emisiones contaminantes de los vehículos de transporte por carretera durante su vida útil.

El artículo 4 prevé la adaptación, por medio de un Comité, de los datos empleados para el cálculo de los costes del consumo de energía, las emisiones de CO₂ y las emisiones contaminantes derivados de la explotación de los vehículos.

El artículo 5 prevé la asesoría de un Comité reglamentario sujeto al examen del Parlamento Europeo.

El artículo 6 impone a la Comisión la obligación de informar sobre la aplicación de esta Directiva para evaluar los efectos de la misma y proponer eventuales medidas suplementarias si fuera conveniente.

Los artículos 7, 8 y 9 son disposiciones habituales relativas a la entrada en vigor y a la transposición de la Directiva.

Propuesta revisada de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativa a la promoción de vehículos limpios y eficientes energéticamente de transporte por carretera

(Texto pertinente a los fines del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 175, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión⁴,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁵,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁶,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado⁷,

Considerando lo siguiente:

- (1) Entre los recursos naturales, cuya utilización prudente y racional se menciona en el artículo 174, apartado 1, del Tratado, figura el petróleo, que ocupa el primer lugar en el consumo energético europeo, pero que constituye asimismo una fuente importante de emisiones contaminantes.
- (2) La Comunicación de la Comisión titulada «Desarrollo sostenible en Europa para un mundo mejor: Estrategia de la Unión Europea para un desarrollo sostenible»⁸, presentada en el Consejo Europeo de Gotemburgo de 15 y 16 de junio de 2001, incluía las emisiones de gases de invernadero y la contaminación causada por el transporte entre los principales obstáculos al desarrollo sostenible.
- (3) La Decisión nº 1600/2002/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de julio de 2002, por la que se establece el Sexto Programa de Acción Comunitario en Materia de Medio Ambiente⁹, reconoce la necesidad de medidas específicas para aumentar la eficiencia energética y el ahorro de energía, la integración de los objetivos de lucha contra el cambio climático en las políticas de energía y transportes, así como la

⁴ DO C de , p. .

⁵ DO C de , p. .

⁶ DO C de , p. .

⁷ DO C de , p. .

⁸ COM(2001) 264.

⁹ DO L 242 de 10.9.2002, p. 1.

necesidad de medidas específicas en el sector del transporte para abordar el consumo de energía y las emisiones de gases de invernadero.

- (4) La Comunicación de la Comisión «Una política energética para Europa»¹⁰ la UE se comprometiera a realizar una reducción de al menos un 20% de los gases de efecto invernadero para 2020 en comparación con los niveles de 1990. Se ha propuesto combinar distintos objetivos: aumentar la eficiencia energética en un 20%, alcanzar un porcentaje de energías renovables del 20% y una cuota de biocarburantes del 10% en el sector de la automoción de la Comunidad para 2020 con el fin de, entre otras cosas, aumentar la seguridad de abastecimiento energético gracias a una diversificación de los combustibles.
- (5) La Comunicación de la Comisión «Plan de acción para la eficiencia energética: realizar el potencial»¹¹ anunció que la Comisión seguirá esforzándose por desarrollar mercados para vehículos menos contaminantes y más inteligentes, seguros y energéticamente eficientes, mediante contratos públicos y acciones de sensibilización.
- (6) La Revisión intermedia del Libro Blanco del transporte de la Comisión Europea de 2001 «Por una Europa en movimiento - Movilidad sostenible para nuestro continente»¹² anunció que la UE estimularía la innovación ecológica, por ejemplo, normas Euro sucesivas o la promoción de vehículos no contaminantes, a través de la contratación pública.
- (7) La Comisión presentó una nueva estrategia global para permitir a la UE alcanzar para 2012 el objetivo de los 120 g/km de CO₂ en las emisiones de los turismos nuevos¹³. Se propuso un nuevo marco legislativo que garantizara la realización de mejoras en la tecnología de los vehículos. Otras medidas complementarias permitirán promover la contratación pública de vehículos eficientes desde el punto de vista del combustible.
- (8) El Libro Verde sobre transporte urbano «Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana»¹⁴ destaca el respaldo de las partes interesadas por promocionar la introducción en el mercado de vehículos limpios y eficientes energéticamente a través de la contratación pública. La propuesta afirma que «un posible planteamiento podría basarse en la internalización de los costes externos mediante el uso, como criterios de concesión, además del precio de los vehículos objeto de la contratación, de los costes del consumo de energía durante su vida útil, de las emisiones de CO₂ y de las emisiones contaminantes ligadas a la explotación de los vehículos. Además, la contratación pública podría dar prioridad a las nuevas normas Euro. El uso temprano de vehículos más limpios también podría mejorar la calidad de la atmósfera en las zonas urbanas».

¹⁰ COM(2007) 1.

¹¹ COM(2006) 545.

¹² COM(2006) 314

¹³ COM(2007) 19.

¹⁴ COM(2007) 551.

- (9) El informe del Grupo de alto nivel CARS 21 de 12 de diciembre de 2005 respaldó la iniciativa de la Comisión sobre promoción de vehículos limpios y eficientes energéticamente, siempre que se adoptara un enfoque neutro desde el punto de vista tecnológico, basado en los resultados arrojados por los vehículos.
- (10) El Grupo de alto nivel sobre competitividad, energía y medio ambiente recomendó en su informe de 27 de febrero de 2007 que la contratación privada y pública tuviera en cuenta todos los costes de la vida útil, haciendo hincapié en la eficiencia energética. Los Estados miembros y la Comunidad deben elaborar y publicar orientaciones aplicables a los contratos públicos indicando cómo ir más allá de la adjudicación a la oferta económicamente más ventajosa para lograr unos bienes intermedios más sostenibles, sin por ello dejar de respetar las directivas de contratación pública.
- (11) En principio, los vehículos limpios y eficientes energéticamente tienen un precio más alto que los tradicionales. La creación de una demanda suficiente de este tipo de vehículos permitiría la aparición de economías de escala que provocarían una reducción de los costes.
- (12) La contratación pública en el ámbito de los servicios de transporte público tendría una incidencia significativa en el mercado si se aplicaran unos criterios armonizados a nivel comunitario.
- (13) El mayor impacto en el mercado y los mejores resultados en la relación entre costes y beneficios se obtendría mediante una inclusión obligatoria de los costes operativos del consumo de energía, las emisiones de CO₂ y las emisiones contaminantes de los vehículos durante su vida útil en la adjudicación de los vehículos destinados a los servicios de transporte público.
- (14) La inclusión del consumo de energía, las emisiones de CO₂ y las emisiones contaminantes entre los criterios de adjudicación no impone unos costes totales más altos sino que más bien adelanta los costes de los vehículos durante su vida útil a la decisión relativa al contrato. Este enfoque, que es complementario a las normas Euro que establecen límites máximos de emisión, cuantifica económicamente las emisiones contaminantes reales y no requiere una promulgación de normas suplementaria.
- (15) El estudio ExternE¹⁵ y el programa CAFE (Aire limpio para Europa)¹⁶ de la Comisión, así como el estudio HEATCO¹⁷, han proporcionado información sobre los costes del las emisiones de CO₂, NO_x, los hidrocarburos distintos del metano y las partículas. Para no complicar los procedimientos de adjudicación, los costes se consideran en su valor actual.
- (16) La aplicación obligatoria de criterios para la contratación de vehículos limpios y eficientes energéticamente no descarta la inclusión de otros criterios de adjudicación pertinentes. Tampoco impide la renovación del instrumental de los vehículos para aumentar sus resultados ecológicos.

¹⁵ P. Bickel, R. Friedrich, ExternE, Methodology 2005 update, Comisión Europea, Luxembourg, 2005.

¹⁶ M. Holland, et al., CAFÉ 2005a, AEA Technology, Didcot, 2005.

¹⁷ P. Bickel, et al., Stuttgart, 2006.

- (17) La presente Directiva no impide que los Estados miembros den preferencia, en su actividad de contratación pública de vehículos destinados a los servicios de transporte público, a las últimas normas Euro en materia de emisiones contaminantes antes de que se hagan obligatorias.
- (18) Debe darse competencias a la Comisión para que adapte los datos técnicos para el cálculo de los costes operativos de los vehículos de transporte por carretera durante su vida útil establecidos por la presente Directiva. Como estas medidas son de alcance general y su objeto es modificar aspectos no esenciales de la Directiva, deben adoptarse con arreglo al procedimiento reglamentario acompañado de examen que se dispone en el artículo 5bis de la Decisión del Consejo 1999/468/CE de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión¹⁸.
- (19) Dado que el objetivo de promover vehículos limpios y eficientes energéticamente no puede ser alcanzado suficientemente por los Estados miembros individualmente, sino que se requiere una actuación a escala comunitaria a fin de garantizar una masa crítica de vehículos que permita a la industria europea aumentar la rentabilidad, la Comunidad puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado CE. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1
Objeto

La presente Directiva ordena la inclusión de los costes operativos del consumo de energía, las emisiones de CO₂ y las emisiones contaminantes durante su vida útil entre los criterios de adjudicación de la contratación pública de vehículos de transporte por carretera por los poderes adjudicadores o las entidades adjudicadoras, entendidos según el sentido de las Directivas 2004/17/CE¹⁹ y 2004/18/CE²⁰ o entre los criterios para la adquisición de tales vehículos por los operadores con licencia, permiso o autorización otorgada por las autoridades públicas, como medio para promover vehículos limpios y eficientes energéticamente.

¹⁸ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

¹⁹ DO L 134 de 30.4.2004, p. 1.

²⁰ DO L 134 de 30.4.2004, p. 114.

Artículo 2
Contratación pública de vehículos limpios y eficientes energéticamente

1. Los Estados miembros garantizarán que, para la fecha indicada en el artículo 7, apartado 1, como máximo, los poderes adjudicadores o las entidades adjudicadores, entendidos según el sentido de las Directivas 2004/17/CE y 2004/18/CE, hagan uso de la metodología determinada en el artículo 3 cuando apliquen como criterios de adjudicación en la contratación pública de vehículos de transporte por carretera los costes operativos del consumo de energía, las emisiones de CO₂ y las emisiones contaminantes.
2. Los Estados miembros garantizarán que, para el 1 de enero de 2012 como máximo, se apliquen en toda la contratación pública de vehículos de transporte por carretera efectuada por los poderes adjudicadores o las entidades adjudicadoras, entendidos según el sentido del las Directivas 2004/17/CE y 2004/18/CE, como criterios de adjudicación los costes operativos del consumo de energía, las emisiones de CO₂ y las emisiones contaminantes, según la metodología determinada en el artículo 3.
3. Los Estados miembros garantizarán que, para el 1 de enero de 2012 como máximo, se apliquen en toda adquisición de vehículos destinados a la prestación de servicios de transporte público de viajeros con licencia, permiso o autorización otorgada por las autoridades públicas, como criterios los costes operativos del consumo de energía, las emisiones de CO₂ y las emisiones contaminantes, según la metodología determinada en el artículo 3.

Artículo 3
Energía y costes medioambientales como criterios de adjudicación en la contratación pública de vehículos

1. A efectos de la presente Directiva, los costes operativos del consumo de energía, las emisiones de CO₂ y las emisiones contaminantes ligados a la explotación de los vehículos objeto de la contratación pública serán cuantificados económicamente y calculados con arreglo a la metodología indicada en las letras a), b) y c).
 - (a) El coste del consumo de energía derivado de la explotación de un vehículo durante su vida útil se calculará de acuerdo con la metodología siguiente:
 - el consumo por kilómetro de un vehículo, determinado según lo dispuesto en el apartado 2 del presente artículo, se convertirá en consumo de energía por kilómetro utilizando los factores de conversión del cuadro 1 del anexo, donde se indica el contenido energético de los distintos combustibles;

- se usará un único valor monetario por unidad de energía. Este valor único será igual al coste por unidad de energía de la gasolina o del gasóleo (según cuál sea más bajo) antes de impuestos, cuando se utilizan como combustibles de transporte;
 - el coste del consumo de energía derivado de la explotación de un vehículo durante su vida útil se calculará multiplicando el kilometraje total, determinado según lo dispuesto en el apartado 3, por el consumo de energía por kilómetro, de conformidad con el primer guión del presente apartado, y por el coste por unidad de energía, de conformidad con el segundo guión del presente apartado.
- (b) El coste de las emisiones de CO₂ derivado de la explotación de un vehículo durante su vida útil se calculará multiplicando el kilometraje total, determinado según lo dispuesto en el apartado 3, por las emisiones de CO₂ en kilogramos por kilómetro, de conformidad con el apartado 2, y por el coste por kilogramo, que figura en el cuadro 2 del anexo.
- (c) El coste de las emisiones contaminantes derivado de la explotación de un vehículo durante su vida útil se calculará sumando los costes de las emisiones de los óxidos de nitrógeno, los hidrocarburos distintos del metano y las partículas. El coste de cada sustancia contaminante durante la vida útil de un vehículo se calculará multiplicando el kilometraje total, determinado según lo dispuesto en el apartado 3, por las emisiones en gramos por kilómetro, de conformidad con el apartado 2, y por el coste respectivo por gramo, que figura en el cuadro 2 del anexo.
2. El consumo de combustible, las emisiones de CO₂ y las emisiones contaminantes por kilómetro derivados de la explotación de un vehículo se determinarán a partir de unos procedimientos de prueba normalizados a escala de la UE, tratándose de vehículos para los que están previstos tales procedimientos en la normativa de homologación de la UE. Tratándose de vehículos no cubiertos por tales procedimientos de prueba a escala de la UE, la comparabilidad entre las diferentes ofertas se hará posible utilizando procedimientos de prueba generalmente reconocidos, o resultados de pruebas realizadas por la autoridad o, en ausencia de éstos, información facilitada por el fabricante.
3. El kilometraje total de un vehículo durante su vida útil se basará en las especificaciones técnicas utilizadas en el procedimiento de contratación pública. En su ausencia, se utilizará el del cuadro 3 del anexo.

Artículo 4
Adaptaciones al progreso técnico

Las adaptaciones al progreso técnico de los datos utilizados para el cálculo de los costes operativos de los vehículos de transporte por carretera durante su vida útil, que figuran en el anexo, consistentes en modificaciones no esenciales de la presente Directiva, se adoptarán de acuerdo con el procedimiento reglamentario con examen a que se refiere el artículo 5, apartado 2.

Artículo 5
Comité

1. La Comisión estará asistida por un Comité.
2. Cuando se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 bis, apartados 1 a 4 y 7, de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

Artículo 6
Informes y revisión

1. Cada dos años a partir de la fecha a que se refiere el artículo 8, apartado 1, la Comisión elaborará un informe sobre la aplicación de la presente Directiva y sobre las medidas adoptadas por los Estados miembros para promover la contratación pública de vehículos de transporte por carretera limpios y eficientes energéticamente.
2. El informe evaluará los efectos de la presente Directiva y la necesidad de adoptar nuevas medidas, e incluirá, en su caso, las propuestas oportunas.

Artículo 7
Transposición

1. Los Estados miembros pondrán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar dieciocho meses después de la fecha prevista en el artículo 8. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones, así como una tabla de correspondencias entre las mismas y la presente Directiva. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas 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 disposiciones básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 8
Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 9
Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

ANEXO

Datos para el cálculo de los costes externos de los vehículos de transporte por carretera durante su vida útil a efectos de la presente Directiva

Cuadro 1: Contenido energético de los combustibles

Combustible	Contenido energético
Gasóleo	36 MJ/litro
Gasolina	32 MJ/litro
Gas natural	38 MJ/m ³ N
GLP (gas licuado de petróleo)	24 MJ/litro
Etanol	21 MJ/litro
Biodiésel	33 MJ/litro
Emulsiones	32 MJ/litro
Hidrógeno	11 MJ/m ³ N

Cuadro 2: Coste de las emisiones en el transporte por carretera (a precios de 2007)

CO₂	NO_x	Hidrocarb. no metano	Partículas
2 cents€/kg	0,44 cents€/kg	0,1 cents€/kg	8,7 cents€/kg

Cuadro 3: Kilometraje de los vehículos de transporte por carretera durante su vida útil

Categoría de vehículo (Categorías M y N, determinadas en la Directiva 2007/46/CE)	Kilometraje durante vida útil
Vehículos de turismo (M1)	200 000 km
Vehículos industriales ligeros (N1)	250 000 km
Vehículos pesados para el transporte de mercancías (N2, N3)	1 000 000 km
Autobuses (M2, M3)	800 000 km