



UNIÓN EUROPEA

EL PARLAMENTO EUROPEO

EL CONSEJO

**Bruselas, 24 de mayo de 2019
(OR. en)**

2017/0291 (COD)

PE-CONS 57/19

**TRANS 122
MI 183
ENV 169
CLIMA 60
CODEC 493**

ACTOS LEGISLATIVOS Y OTROS INSTRUMENTOS

Asunto: 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

DIRECTIVA (UE) 2019/...
DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de ...

**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,
apartado 1,

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 Europeo¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario³,

¹ DO C 262 de 25.7.2018, p. 58.

² DO C 387 de 25.10.2018, p. 70.

³ Posición del Parlamento Europeo de 18 de abril de 2019 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de ...

Considerando lo siguiente:

- (1) Conforme a las Conclusiones del Consejo Europeo de los días 23 y 24 de octubre de 2014, la Unión Europea se ha comprometido con un sistema energético sostenible, competitivo, seguro y descarbonizado. La Comunicación de la Comisión, de 22 de enero de 2014, titulada «Un marco estratégico en materia de clima y energía para el período 2020-2030» establece compromisos ambiciosos para la Unión 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. Desde entonces, la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo¹ ha fijado una cuota de energía procedente de fuentes renovables de al menos el 32 % del consumo final bruto de energía en la Unión para 2030, y la Directiva (UE) 2018/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo² ha establecido para la Unión un nuevo objetivo de eficiencia energética de al menos el 32,5 % para 2030.

¹ Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

² Directiva (UE) 2018/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, por la que se modifica la Directiva 2012/27/UE relativa a la eficiencia energética (DO L 328 de 21.12.2018, p. 210).

- (2) En su Comunicación, de 20 de julio de 2016, titulada «Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones», 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, 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 van a necesitar encaminarse claramente hacia 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 y el medio ambiente han de reducirse de forma significativa sin demora. Esto puede lograrse mediante una serie de iniciativas políticas, como medidas que apoyen un cambio hacia el transporte público y el uso de la contratación pública para fomentar vehículos limpios.
- (3) En su Comunicación, de 31 de mayo de 2017, titulada «Europa en movimiento: una agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos», 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 Estados miembros e industrias de ciudadanos de la Unión. Entre esos beneficios se incluyen soluciones de movilidad y la reducción de la exposición a emisiones contaminantes nocivas. Además, como se declaró en el discurso sobre el estado de la Unión de 13 de septiembre de 2017, uno de los principales objetivos para la Unión es convertirse en líder mundial en la descarbonización.

- (4) Como se anunciaba en la mencionada Comunicación de la Comisión «Europa en movimiento», la presente Directiva forma parte de un segundo paquete de propuestas, que contribuirá al impulso de la Unión hacia una movilidad con bajo nivel de emisiones. Ese paquete, que se presentó en la Comunicación de la Comisión, de 8 de noviembre de 2017, titulada «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 la Unión en la senda hacia la movilidad de bajas emisiones y reforzar la competitividad del ecosistema de la movilidad de la Unión. La promoción de unos vehículos limpios debe hacerse en paralelo a un desarrollo ulterior del transporte público, como forma de reducir la congestión vial y, por consiguiente, reducir las emisiones y mejorar la calidad del aire.
- (5) La innovación de nuevas tecnologías contribuye a reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos y la contaminación atmosférica y acústica a la vez que ayuda a la descarbonización del sector del transporte. Una mayor aceptación de los vehículos de bajas emisiones y de emisión cero va a reducir las emisiones de CO₂ y de determinados contaminantes (partículas, óxidos de nitrógeno e hidrocarburos no metánicos) y mejorar así la calidad del aire en las ciudades y otras zonas contaminadas, a la vez que se contribuye a la competitividad y el crecimiento de la industria de la Unión en los mercados mundiales, cada vez mayores, de vehículos de bajas emisiones y de emisión cero. La Comisión debe acometer medidas políticas para fomentar la implantación industrial generalizada y el crecimiento de la capacidad de fabricación de estas nuevas tecnologías en todos los Estados miembros, a fin de contribuir a unas condiciones de competencia equitativas y un desarrollo equilibrado en todos los Estados miembros.

- (6) Las previsiones de mercado estiman que los precios de compra de los vehículos limpios van a seguir bajando. La reducción de los costes operativos y de mantenimiento ya implica un coste total de propiedad más competitivo. La reducción prevista de los precios de adquisición reducirá aún más los obstáculos a la disponibilidad en el mercado y la aceptación de vehículos limpios en la próxima década.
- (7) Mientras que la Unión es una de las regiones punteras en investigación e innovación ecológica de alto valor, la región de Asia y el Pacífico alberga los mayores productores de autobuses eléctricos con batería y de baterías. Análogamente, la evolución del mercado mundial de vehículos eléctricos con batería está liderada por los mercados de China y los Estados Unidos. Una política ambiciosa de la Unión para la contratación pública de vehículos limpios va a contribuir a estimular la innovación y seguir promoviendo la competitividad y el crecimiento de la industria de la Unión en unos mercados cada vez más globales de vehículos limpios y su infraestructura tecnológica asociada. Como se señala en su Comunicación de 3 de octubre de 2017 titulada «Conseguir que la contratación pública funcione en Europa y para Europa», la Comisión seguirá liderando los esfuerzos para garantizar unas condiciones de competencia equitativas y promover un mejor acceso a los mercados de contratación pública de terceros países, incluida la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler o el alquiler con opción de compra de vehículos de transporte por carretera.

- (8) Habida cuenta de que el gasto público en bienes, obras y servicios representó aproximadamente el 16 % del PIB en 2018, las autoridades públicas a través de su política de contratación pública pueden fomentar y apoyar los mercados de bienes y servicios innovadores. Para alcanzar este objetivo, la Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹ debe establecer normas claras y transparentes, incluidos objetivos de contratación pública claros y a largo plazo y un método de cálculo sencillo para el cálculo de dichos objetivos. Las Directivas 2014/24/UE² y 2014/25/UE³ del Parlamento Europeo y del Consejo establecen normas mínimas en materia de contratación pública por las que se coordina la manera en que los poderes adjudicadores y las entidades adjudicadoras adjudican bienes, suministros y servicios. En particular, dichas Directivas fijan umbrales monetarios globales para determinar qué contratos públicos deben estar sujetos a la legislación de la Unión en materia de contratación pública. Dichos umbrales también son aplicables a la Directiva 2009/33/CE.

¹ 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).

² Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública y por la que se deroga la Directiva 2004/18/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 65).

³ Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y por la que se deroga la Directiva 2004/17/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 243).

- (9) La disponibilidad de infraestructuras de recarga y repostaje suficientes es necesaria para el despliegue de vehículos impulsados por combustibles alternativos. El 8 de noviembre de 2017, la Comisión adoptó un plan de acción para apoyar el despliegue acelerado de la infraestructura para los combustibles alternativos en la Unión, incluido un apoyo reforzado al despliegue de la infraestructura a disposición del público por medio de fondos de la Unión, contribuyendo a crear condiciones más favorables para la transición hacia unos vehículos limpios, también en el transporte público. La Comisión va a revisar la aplicación de la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo¹ relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos a más tardar el 31 de diciembre de 2020, y va a presentar una propuesta legislativa para modificarla si lo considera necesario, sobre la base de dicha revisión.
- (10) 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 2009/33/CE y llegó a la conclusión de que la Directiva no había activado la aceptación por el mercado de vehículos limpios en toda la Unión, en particular debido a sus deficiencias en cuanto a su ámbito de aplicación y las disposiciones sobre compra de vehículos. Esa evaluación concluyó que el impacto de esa Directiva había sido muy limitado en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos y en el fomento de la competitividad de la industria.

¹ Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (DO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

- (11) La evaluación de impacto realizada por la Comisión sobre la revisión de la Directiva 2009/33/EC subraya las ventajas de cambiar el enfoque de gobernanza global de la contratación pública de vehículos limpios a escala de la Unión. El fijar unos objetivos mínimos de contratación pública puede contribuir más efectivamente a lograr el objetivo de fomentar y estimular 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 la Unión justifican plenamente ese enfoque en la medida en que permite una flexibilidad suficiente para los poderes adjudicadores y las entidades adjudicadoras en cuanto a la elección de las tecnologías que deben utilizarse.
- (12) Mediante la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva 2009/33/CE 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 determinados servicios, se garantiza la cobertura de todas las prácticas de contratación pública pertinentes. Los servicios que entran en el ámbito de aplicación de la presente Directiva, como los servicios de transporte por la vía pública, los servicios de transporte por carretera para fines especiales y el transporte no regular de pasajeros, así como servicios de distribución postal y de paquetería específicos y los servicios de recogida de desperdicios, deben ser aquellos en los que los vehículos que se utilizan para prestar esos servicios estén incluidos en las categorías de vehículos a las que se aplica la presente Directiva y en los que representen un elemento importante del contrato. Esos servicios deben identificarse utilizando sus respectivos códigos del Vocabulario común de contratos públicos enumerados en el anexo. Los contratos vigentes no deben verse afectados retroactivamente por la presente Directiva.

- (13) Hay un amplio apoyo de los principales interesados 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. Para garantizar que existen incentivos adecuados para fomentar la implantación en 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 Directiva deben estar en consonancia con la definición de vehículos de emisiones bajas o cero prevista en el Reglamento (UE) 2019/...¹⁺. Las medidas tomadas con arreglo a la presente Directiva van a contribuir al cumplimiento de los requisitos de las normas establecidas en el Reglamento (UE) 2019/...⁺⁺. Para mejorar la calidad del aire, los vehículos limpios deben lograr resultados mejores en comparación con los requisitos mínimos de óxidos de nitrógeno (NO_x) y número de partículas ultrafinas suspendidas (PN) establecidos por los valores límite de emisiones en condiciones reales de conducción (RDE) en vigor. Además de los vehículos de emisión cero, hoy en día existen pocos vehículos ligeros con emisiones de contaminantes atmosféricos iguales o inferiores al 80 % de los límites actuales de emisiones. No obstante, se espera que el número de estos vehículos aumente en los próximos años, especialmente el de híbridos enchufables. Un enfoque más ambicioso de la contratación pública puede constituir un estímulo adicional significativo para el mercado.

¹ Reglamento (UE) 2019/... del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 (versión refundida) (DO L ...).

⁺ DO: Insértese en el texto el número del Reglamento que figura en el documento PE-CONS 6/19 (2017/0293 (COD)) e insértese el número, la fecha, el título y la referencia del DO de dicho Reglamento en la nota a pie de página.

⁺⁺ DO: Insértese en el texto el número del Reglamento que figura en el documento PE-CONS 6/19 (2017/0293 (COD)).

- (14) La definición de vehículos pesados limpios debe realizarse mediante el uso de combustibles alternativos en consonancia con la Directiva 2014/94/UE. En los casos en que deban utilizarse biocombustibles líquidos, combustibles sintéticos o combustibles parafínicos en los vehículos objeto de contratación pública, los poderes adjudicadores y las entidades adjudicadoras deben garantizar, mediante cláusulas contractuales imperativas o por medios igualmente eficaces en el marco del procedimiento de contratación pública, que solo se utilicen esos combustibles en esos vehículos. Como esos combustibles pueden contener aditivos para combustibles, como ocurre, por ejemplo, con el combustible basado en el etanol para motores diesel adaptados (ED95) no deben mezclarse con combustibles fósiles.
- (15) Para lograr una mejora de la calidad del aire en los municipios, es fundamental renovar la flota de vehículos con vehículos limpios. Además, los principios de la economía circular exigen una prolongación de la vida útil del producto. Por lo tanto, los vehículos que cumplan los requisitos relativos a los vehículos limpios o de emisión cero como consecuencia de la retroadaptación también deben contabilizarse a efectos de la consecución de los respectivos objetivos mínimos de contratación pública.

- (16) 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. En la evaluación de impacto se reconoce 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. Debido al limitado grado de madurez del mercado de los autocares de bajas emisiones y de emisión cero, al papel relativamente limitado de la contratación pública en este segmento del mercado y a sus requisitos operativos específicos, no deben incluirse los autocares en el ámbito de aplicación de la presente Directiva. En consonancia con el enfoque seguido en el Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo¹ y en el Reglamento n.º 107 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), se consideran autobuses los vehículos de la categoría M₃ provistos de zonas destinadas a pasajeros de pie para permitir el desplazamiento frecuente de estos, mientras que los vehículos de la categoría M₃ en los que la zona destinada a pasajeros de pie sea muy reducida o inexistente se consideran autocares. Habida cuenta de las reducidas dimensiones del mercado de autobuses de dos pisos y de sus limitaciones específicas de diseño, conviene aplicar, durante el primer período de referencia cubierto por la presente Directiva, unos objetivos mínimos de contratación pública más bajos para los vehículos de emisión cero que pertenezcan a dicha categoría de vehículos pesados en los Estados miembros en los que los autobuses de dos pisos representen una parte importante de la contratación pública.

¹ Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados (DO L 200 de 31.7.2009, p. 1).

- (17) Para evitar imponer cargas desproporcionadas a las autoridades públicas y a los operadores, los Estados miembros deben poder excluir del ámbito de aplicación de los requisitos de la presente Directiva la contratación pública de determinados vehículos de características específicas relacionadas con sus requisitos operativos. Dichos vehículos incluyen los vehículos blindados, las ambulancias, los coches fúnebres, los vehículos de la categoría M₁ accesibles en silla de ruedas, las grúas móviles, los vehículos diseñados y fabricados para ser utilizados principalmente en emplazamientos de construcción, en canteras o en instalaciones portuarias o aeroportuarias, así como los vehículos específicamente diseñados y fabricados o adaptados para su uso por las fuerzas armadas, la protección civil, los servicios de bomberos y las fuerzas responsables del mantenimiento del orden público. Dichas adaptaciones pueden guardar relación con la instalación de equipos de comunicaciones especializadas o de luces de emergencia. Los requisitos establecidos en la presente Directiva no deben aplicarse a los vehículos diseñados y fabricados específicamente para realizar obras, y que no son adecuados para el transporte de pasajeros ni para el transporte de mercancías. Estos últimos incluyen los vehículos para el mantenimiento de carreteras, como los vehículos quitanieves.

- (18) La fijación de objetivos mínimos relativos a la contratación pública de vehículos limpios que deben alcanzarse en dos periodos de referencia que terminan en 2025 y en 2030 a nivel de los Estados miembros debe contribuir a la seguridad estratégica de los mercados donde se necesita invertir en movilidad de bajas emisiones o de emisión cero. Los objetivos mínimos fijados contribuyen a apoyar la creación de mercados para esos vehículos limpios en toda la Unión. Dichos objetivos conceden tiempo para la adaptación de los procedimientos de contratación pública y emiten una señal clara para el mercado. Además, exigir que la mitad del objetivo mínimo para los autobuses que sean objeto de contratación pública en esos períodos de referencia deba cumplirse mediante la contratación pública de autobuses de emisión cero refuerza el compromiso con la descarbonización del sector del transporte. Procede señalar que los trolebuses se consideran autobuses de emisión cero, siempre que funcionen únicamente con electricidad o utilicen únicamente un grupo motopropulsor de emisión cero cuando no estén conectados a la red eléctrica, contabilizándose, de lo contrario, como vehículos limpios. 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). La evaluación del impacto territorial efectuado para la presente Directiva muestra que el impacto se distribuirá de manera uniforme entre las regiones de la Unión.

- (19) Los Estados miembros deben tener la flexibilidad necesaria para distribuir los esfuerzos para cumplir los objetivos mínimos dentro de su territorio, de conformidad con su marco constitucional y en consonancia con los objetivos de su política de transportes. Al distribuir esfuerzos dentro de un Estado miembro podrían tenerse en cuenta distintos factores, como las diferencias en la capacidad económica, la calidad del aire, la densidad de población, las características de los sistemas de transporte, las políticas de descarbonización del transporte y la reducción de la contaminación atmosférica o cualquier otro criterio pertinente.
- (20) Los vehículos de emisión cero en el tubo de escape también dejan una huella medioambiental, debido a las emisiones derivadas de la cadena de suministro de combustible desde la fase de extracción hasta el depósito, así como al proceso de fabricación de los componentes y su nivel de reciclabilidad. En aras de la coherencia con los objetivos de sostenibilidad, la producción de baterías debe entrañar el menor impacto medioambiental dentro y fuera de la Unión, en particular por lo que respecta al proceso de extracción de las materias primas que se hayan de utilizar en la producción de baterías. La promoción de tecnologías que aborden este reto, como las baterías sostenibles y reciclables, pueden contribuir a la sostenibilidad general de los vehículos eléctricos, en particular a través de iniciativas como la Alianza de las Baterías de la UE y el plan de acción de la UE para las baterías y en el marco de la revisión de la Directiva 2006/66/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹, puede contribuir a la sostenibilidad general de estos vehículos. El posible reflejo de las emisiones de CO₂ a lo largo del ciclo de vida y las emisiones de CO₂ «del pozo a la rueda» (ciclo «extracción/producción – transporte – consumo» del combustible utilizado) de los vehículos debe considerarse para el período posterior a 2030, teniendo en cuenta las disposiciones pertinentes del Derecho de la Unión para su cálculo en ese momento.

¹ Directiva 2006/66/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de septiembre de 2006, relativa a las pilas y acumuladores y a los residuos de pilas y acumuladores y por la que se deroga la Directiva 91/157/CEE (DO L 266 de 26.9.2006, p. 1).

- (21) En su recomendación de 4 de abril de 2017 al Consejo y a la Comisión, a raíz de la investigación sobre la medición de las emisiones en el sector del automóvil¹, el Parlamento Europeo pidió a los Estados miembros que fomenten las políticas verdes de contratación pública mediante la adquisición por parte de las autoridades públicas de vehículos de emisión cero y vehículos de emisiones ultrabajas para sus propias flotas o para programas públicos o semipúblicos de automóvil compartido y con el objetivo de suprimir progresivamente los automóviles nuevos emisores de CO₂ para 2035.
- (22) 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 y acústica. Se anima a las autoridades públicas de los Estados miembros a centrarse especialmente en dichas zonas cuando apliquen objetivos mínimos nacionales de contratación pública. Se anima también a las autoridades públicas a tomar medidas como la puesta a disposición de recursos financieros suficientes para los poderes adjudicadores y las entidades adjudicadoras, a fin de evitar que el coste de cumplimiento de los objetivos mínimos de contratación pública establecidos en la presente Directiva lleve a un aumento del precio de los billetes para los consumidores o a una reducción de los servicios de transporte público, o que se desaliente el desarrollo del transporte limpio no efectuado por carretera, como los tranvías y trenes de metro. Las autoridades públicas deben reflejar las medidas correspondientes en sus informes elaborados con arreglo a la presente Directiva. Con el fin de evitar una carga desproporcionada y optimizar los resultados potenciales de la presente Directiva, debe prestarse la asistencia técnica adecuada a las autoridades públicas.

¹ DO C 298 de 23.8.2018, p. 140.

- (23) El transporte público constituye solo una parte reducida de las emisiones procedentes del sector del transporte. Con el fin de fomentar en mayor medida la descarbonización del transporte, mejorar la calidad del aire y mantener unas condiciones de competencia equitativas entre los distintos operadores, los Estados miembros pueden decidir, de conformidad con el Derecho de la Unión, imponer requisitos similares también a los operadores y servicios privados al margen del ámbito de aplicación de la presente Directiva, como las empresas de taxis, de alquiler de vehículos y de vehículos compartidos.
- (24) El cálculo del coste del ciclo de vida es un instrumento importante para que los poderes adjudicadores y las entidades adjudicadoras 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/CE, y de la información facilitada por los poderes adjudicadores y entidades adjudicadoras sobre el uso de metodologías propias adaptadas a sus propias circunstancias y necesidades específicas, no se debe exigir utilizar ninguna metodología obligatoria, sino que los poderes adjudicadores y entidades adjudicadoras han de poder elegir la metodología del cálculo del coste del ciclo de vida para apoyar sus procedimientos de contratación pública sobre la base del criterio de la oferta económicamente más ventajosa, como se describe en el artículo 67 de la Directiva 2014/24/UE y el artículo 82 de la Directiva 2014/25/UE, teniendo en cuenta la rentabilidad durante la vida útil del vehículo, así como los aspectos medioambientales y sociales.

- (25) La presentación de informes sobre contratación pública con arreglo a la presente Directiva debe ofrecer una visión clara del mercado para permitir un seguimiento eficaz de su aplicación. Dicha presentación de informes debe comenzar con una presentación preliminar de información por los Estados miembros a la Comisión a más tardar el ... [36 meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva], y seguir con un primer informe completo sobre la aplicación de los objetivos mínimos de contratación pública en 2026, y posteriormente cada tres años. El marco temporal debe adaptarse a las obligaciones vigentes de presentación de informes en virtud de las Directivas 2014/24/UE y 2014/25/UE. 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 va a ofrecer soluciones para el registro y el seguimiento de los datos dentro de la base de datos del diario electrónico de licitaciones, y va a garantizar una 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 van a contribuir al registro y al seguimiento de los datos dentro de la base de datos del diario electrónico de licitaciones.

- (26) Puede lograrse más apoyo para la implantación en el mercado de vehículos limpios y sus infraestructuras con medidas específicas de apoyo público a escala nacional y de la Unión. Dichas medidas incluyen un mayor uso de los fondos de la Unión para respaldar la renovación de las flotas de transporte público y la mejora del intercambio de conocimientos y la armonización 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 2014-2020¹. Ahora bien, a estas ayudas públicas se les seguirá aplicando el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, sus artículos 107 y 108.

¹ DO C 200 de 28.6.2014, p. 1.

(27) Medidas de apoyo específicamente destinadas a la contratación pública de vehículos limpios pueden ayudar a los poderes adjudicadores y a las entidades adjudicadoras. En el actual marco financiero plurianual (MFP) para el período 2014-2020, la Unión ya dispone de distintos fondos para apoyar a los Estados miembros, las autoridades locales y los operadores interesados en su transición hacia una movilidad sostenible. En particular, los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos son una fuente de financiación clave para los proyectos de movilidad urbana. Horizonte 2020, el programa de investigación de la Unión establecido por el Reglamento (UE) n.º 1291/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo¹, financia proyectos de investigación e innovación sobre movilidad urbana y ciudades y comunidades inteligentes, mientras que el Mecanismo «Conectar Europa», establecido por el Reglamento (UE) n.º 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo², presta apoyo al despliegue de la infraestructura correspondiente en los nodos urbanos. La introducción de una definición de vehículos limpios y el establecimiento de objetivos mínimos para su contratación pública en la presente Directiva pueden contribuir a garantizar un uso aún más específico de los instrumentos financieros de la Unión, también en el próximo MFP para el período 2021-2027. Esas medidas de apoyo van a ayudar a reducir la elevada inversión inicial en cambios infraestructurales y a contribuir a la descarbonización del transporte.

¹ Reglamento (UE) n.º 1291/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, por el que se establece Horizonte 2020, Programa Marco de Investigación e Innovación (2014-2020) y por el que se deroga la Decisión n.º 1982/2006/CE (DO L 347 de 20.12.2013, p. 104).

² Reglamento (UE) n.º 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa», por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 680/2007 y (CE) n.º 67/2010 (DO L 348 de 20.12.2013, p. 129).

- (28) A fin de garantizar que estos beneficios potenciales se aprovechan plenamente, la Comisión debe proporcionar orientaciones a los Estados miembros en relación con los distintos fondos de la Unión que pueden utilizarse, y debe facilitar y estructurar el intercambio de conocimientos y mejores prácticas entre los Estados miembros para promover la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler o el alquiler con opción de compra de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes por parte de los poderes adjudicadores y las entidades adjudicadoras. La Comisión debe también seguir prestando servicios de asesoramiento técnico y financiero a las autoridades y los operadores locales a través del Centro Europeo de Asesoramiento para la Inversión, de JASPERS y de JESSICA. Dicha asistencia debe incluir alentar a los poderes adjudicadores y las entidades adjudicadoras a poner en común sus recursos en la contratación pública conjunta de vehículos de transporte por carretera de bajas emisiones y energéticamente eficientes, a fin de conseguir economías de escala y facilitar la consecución de los objetivos de la presente Directiva.
- (29) Con el fin de maximizar el impacto de las inversiones, se deben coordinar mejor la movilidad y la planificación urbana, por ejemplo, recurriendo a planes de movilidad urbana sostenible. Esos planes se elaboran en ámbitos de actuación concretos y en cooperación con diferentes niveles de gobernanza que combinan varios modos de transporte, la seguridad vial, la entrega de mercancías, la gestión de la movilidad y los sistemas de transporte inteligentes. Dichos planes pueden desempeñar un papel importante en la consecución de los objetivos de la Unión relativos a la reducción de las emisiones de CO₂, el ruido y la contaminación atmosférica.

- (30) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución de la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución por lo que respecta al establecimiento de un formato común de los informes de los Estados miembros y sus modalidades de transmisión,. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo¹.
- (31) A más tardar el 31 de diciembre de 2027, la Comisión debe revisar la aplicación de la Directiva 2009/33/CE. Dicha revisión debe ir acompañada, cuando proceda, de una propuesta legislativa para modificar dicha Directiva para el período posterior a 2030, también con la fijación de nuevos objetivos ambiciosos y la ampliación del ámbito de aplicación a otras categorías de vehículos, como los vehículos de la categoría L y la maquinaria de construcción. En su revisión, la Comisión también debe evaluar, entre otras cuestiones, la posibilidad de adaptar la presente Directiva a cualquier metodología para contabilizar las emisiones de CO₂ a lo largo del ciclo de vida y las emisiones de CO₂ «del pozo a la rueda» desarrollada en el marco de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los vehículos de la UE, así como la posibilidad de promover baterías sostenibles y reciclables y el uso de los neumáticos mejor clasificados y los neumáticos recauchutados.
- (32) Aunque los objetivos de contratación pública establecidos en la presente Directiva no se aplican a las instituciones de la Unión, conviene que las instituciones de la Unión den ejemplo.

¹ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (33) 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, debido a la existencia de un marco estratégico común y a largo plazo y por razones de escala, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar esos objetivos.
- (34) De conformidad con la Declaración política conjunta, de 28 de septiembre de 2011, de los Estados miembros y de la Comisión sobre los documentos explicativos¹, 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. Tratándose de la presente Directiva, el legislador considera justificada la transmisión de dichos documentos.
- (35) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2009/33/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

¹ DO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

Artículo 1
Modificaciones de la Directiva 2009/33/CE

La Directiva 2009/33/CE 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».

- 2) El artículo 1 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 1
Objeto y finalidad

La presente Directiva exige que los Estados miembros garanticen que los poderes adjudicadores y las entidades adjudicadoras, en la contratación pública relativa a determinados vehículos de transporte por carretera, tengan en cuenta los impactos energético y medioambiental de estos durante su vida útil, incluidos el consumo de energía y las emisiones de CO₂ y de determinados contaminantes, con la finalidad de promover y estimular el mercado de vehículos limpios y energéticamente eficientes y mejorar la contribución del sector del transporte a las políticas en materia de medio ambiente, clima y energía de la Unión.».

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

«Artículo 2

Exenciones

Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación de los requisitos establecidos en la presente Directiva los vehículos mencionados en el artículo 2, apartado 2, letra d), y apartado 3, letras a) y b), del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo* y los puntos 5.2 a 5.5 y el punto 5.7 de la parte A del anexo I del mismo Reglamento.

* Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1).».

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

«Artículo 3

Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplicará a la contratación pública a través de:
 - a) contratos destinados a la compra, arrendamiento financiero, alquiler o alquiler con opción de compra de vehículos de transporte por carretera adjudicados por 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** del Parlamento Europeo y del Consejo;
 - b) contratos de servicio público en el sentido del Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo*** cuyo objeto sea la prestación de servicios de transporte de pasajeros por carretera, cuando se supere un determinado umbral, que será definido por los Estados miembros sin superar los umbrales establecidos en el artículo 5, apartado 4, de dicho Reglamento;
 - c) contratos de servicio que figuran en el cuadro 1 del anexo de la presente Directiva, en la medida en que los poderes adjudicadores o entidades adjudicadoras estén obligados a aplicar los procedimientos de adjudicación de contratos establecidos en las Directivas 2014/24/UE y 2014/25/UE.

La presente Directiva solo será aplicable a aquellos contratos respecto de los cuales se haya enviado una convocatoria de licitación después del ... [24 meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa], o, en los casos en que no se haya previsto una convocatoria de licitación, cuando el poder adjudicador o entidad adjudicadora haya iniciado el procedimiento de adjudicación de contratos después de esa fecha.

2. La presente Directiva no se aplicará a:
- a) los vehículos mencionados en el artículo 2, apartado 2, letras a), b), y c), y el artículo 2, apartado 3, letra c), del Reglamento (UE) n.º 2018/858;
 - b) los vehículos de la categoría M₃ distintos de los de clase I y de clase A, tal como se definen en el artículo 3, puntos 2 y 3, del Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo****.

* Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública y por la que se deroga la Directiva 2004/18/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 65).

** Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y por la que se deroga la Directiva 2004/17/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 243).

*** 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).

**** Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados (DO L 200 de 31.7.2009, p. 1).».

5) 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 como se definen en el artículo 2, apartado 1, punto 1), de la Directiva 2014/24/UE y en el artículo 3 de la Directiva 2014/25/UE;
- 2) "entidades adjudicadoras": las entidades adjudicadoras tal como se definen en el artículo 4 de la Directiva 2014/25/UE;
- 3) "vehículo de transporte por carretera": un vehículo de la categoría M o N, tal como se define en el artículo 4, apartado 1, letras a) y b), del Reglamento (UE) 2018/858;

- 4) "vehículo limpio":
- a) un vehículo de la categoría M₁, M₂ o N₁ con unas emisiones del tubo de escape máximas expresadas en g CO₂/km y unas emisiones de contaminantes en condiciones reales de conducción por debajo de un porcentaje de los límites de emisiones aplicables como se establecen en el cuadro 2 del anexo, o,
 - b) un vehículo de la categoría M₃, N₂ o N₃ que utilice combustibles alternativos, tal como se definen en el artículo 2, puntos 1 y 2, de la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo*, excluidos los combustibles producidos a partir de materias primas con riesgo elevado de cambio indirecto del uso de la tierra para las que se observe una expansión significativa de la superficie de producción en tierras con elevadas reservas de carbono, de conformidad con el artículo 26 de la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo**. En el caso de los vehículos que utilicen biocombustibles líquidos o combustibles sintéticos o parafínicos, esos combustibles no se mezclarán con combustibles fósiles convencionales;

- 5) "vehículo pesado de emisión cero": un vehículo limpio, tal como se define en el apartado 4, letra b), del presente artículo, sin motor de combustión interna, o con un motor de combustión interna que emita menos de 1 g de CO₂ /kWh, medido de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo^{***} y sus medidas de aplicación, o que emita menos de 1 g CO₂ /km, medido de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo^{****} y sus medidas de aplicación.

* Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (DO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

** Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

*** Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE (DO L 188 de 18.7.2009, p. 1).

**** Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 171 de 29.6.2007, p. 1).».

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

«Artículo 5

Objetivos mínimos de contratación pública

1. Los Estados miembros velarán por que la contratación pública de vehículos y servicios a que se refiere el artículo 3 cumpla los objetivos mínimos de contratación pública para los vehículos ligeros limpios que figuran en el cuadro 3 del anexo, y para los vehículos pesados limpios que figuran en el cuadro 4 del anexo. Estos objetivos se expresan como porcentajes mínimos de vehículos limpios en el total de vehículos de transporte por carretera comprendidos en la suma de todos los contratos contemplados en el artículo 3, adjudicados entre el ... [24 meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa] y el 31 de diciembre de 2025, para el primer período de referencia, y entre el 1 de enero de 2026 y el 31 de diciembre de 2030, para el segundo período de referencia.
2. A efectos del cálculo de los objetivos mínimos de contratación pública, la fecha de la contratación pública que debe tenerse en cuenta es la fecha de finalización del procedimiento de contratación pública, mediante la adjudicación del contrato.
3. Los vehículos que correspondan a la definición de vehículos limpios con arreglo al artículo 4, punto 4, o de vehículos pesados de emisión cero con arreglo al artículo 4, punto 5, como consecuencia de la retroadaptación, podrán contabilizarse como vehículos limpios o vehículos pesados de emisión cero, respectivamente, a efectos del cumplimiento de los objetivos mínimos de contratación pública.

4. En el caso de los contratos contemplados en el artículo 3, apartado 1, letra a), el número de vehículos de transporte por carretera objeto de compra, arrendamiento financiero, alquiler o alquiler con opción de compra en virtud de cada contrato se tendrá en cuenta a efectos de la evaluación del cumplimiento de los objetivos mínimos de contratación pública.
 5. En el caso de los contratos contemplados en el artículo 3, apartado 1, letras b) y c), el número de vehículos de transporte por carretera que se vayan a utilizar para la prestación de los servicios a los que se aplique cada contrato se tendrá en cuenta a efectos de la evaluación del cumplimiento de los objetivos mínimos de contratación pública.
 6. Si los nuevos objetivos para el período de referencia posterior al 1 de enero de 2030 no se adoptan, seguirán aplicándose los objetivos fijados para el segundo período de referencia, y se calcularán de conformidad con lo dispuesto en los apartados 1 a 5, por períodos de cinco años subsiguientes.
 7. Los Estados miembros podrán aplicar, o autorizar a sus poderes adjudicadores o entidades adjudicadoras que apliquen, objetivos nacionales más elevados o requisitos más estrictos que los indicados en el anexo.»;
- 7) Se suprimen los artículos 6 y 7.

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

«Artículo 8

Intercambio de conocimientos y mejores prácticas

La Comisión facilitará y estructurará el intercambio de conocimientos y mejores prácticas entre los Estados miembros sobre las prácticas para fomentar la contratación pública de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes por parte de los poderes adjudicadores y las entidades adjudicadoras.»;

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

«Artículo 9

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el comité establecido por el artículo 9 de la Directiva 2014/94/UE.

Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo*.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 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.

* Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).»;

- 10) El artículo 10 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 10

Informes y revisión

1. A más tardar el ... [36 meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa], los Estados miembros informarán a la Comisión sobre las medidas adoptadas para aplicar la presente Directiva y las intenciones de los Estados miembros en relación con las futuras actividades de aplicación, incluidos el calendario y la posible distribución de esfuerzos entre los diferentes niveles de gobernanza, así como por lo que respecta a cualquier otra información que el Estado miembro considere pertinente.

2. A más tardar el 18 de abril de 2016, y posteriormente cada tres años, los Estados miembros presentarán a la Comisión un informe sobre la aplicación de la presente Directiva. Esos informes acompañarán a los informes contemplados en el artículo 83, apartado 3, párrafo segundo, de la Directiva 2014/24/UE y en el artículo 99, apartado 3, párrafo segundo, de la Directiva 2014/25/UE, y contendrán información sobre las medidas adoptadas en aplicación de la presente Directiva y las futuras actividades de aplicación, así como cualquier otra información que el Estado miembro considere pertinente. Esos informes también incluirán el número y las categorías de vehículos objeto de los contratos contemplados en el artículo 3, apartado 1, de la presente Directiva, sobre la base de los datos facilitados por la Comisión con arreglo a lo dispuesto en el apartado 3 del presente artículo. La información se presentará sobre la base de las categorías establecidas en el Reglamento (CE) n.º 2195/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo*.
3. Para ayudar a los Estados miembros en sus obligaciones de presentación de informes con arreglo a los apartados 1 y 2 del presente artículo, la Comisión cotejará y publicará el número y las categorías de vehículos objeto de los contratos contemplados en el artículo 3, apartado 1, letras a) y c), de la presente Directiva mediante la extracción de los datos pertinentes de los anuncios de adjudicación de contratos publicados en la base de datos del diario electrónico de licitaciones (TED) de conformidad con lo dispuesto en las Directivas 2014/24/UE y 2014/25/UE.

4. A más tardar el 18 de abril de 2027, y posteriormente cada tres años, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación de la presente Directiva en el que especificarán las medidas adoptadas por los distintos Estados miembros a este respecto, en seguimiento de los informes a que se refiere el apartado 2.
5. A más tardar el 31 de diciembre de 2027, la Comisión revisará la aplicación de la presente Directiva y, en su caso, presentará una propuesta legislativa para su modificación para el período posterior a 2030, también para la fijación de nuevos objetivos y la inclusión de otras categorías de vehículos, como los vehículos de dos y tres ruedas.
6. La Comisión adoptará actos de ejecución, de conformidad con el artículo 9, apartado 2, que establezcan el formato de los informes a que se refiere el apartado 2 del presente artículo y sus modalidades de transmisión.

* Reglamento (CE) n.º 2195/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002, por el que se aprueba el Vocabulario común de contratos públicos (CPV) (DO L 340 de 16.12.2002, p. 1).».

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

Artículo 2
Transposición

1. Los Estados miembros pondrán en vigor, a más tardar el ... [24 meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa] las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una 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
Entrada en vigor

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

Artículo 4
Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en ..., el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

ANEXO

«ANEXO

Información sobre la aplicación de los objetivos mínimos de contratación pública
de vehículos limpios de transporte por carretera
en favor de la movilidad de bajas emisiones en los Estados miembros

Cuadro 1: Códigos del Vocabulario común de contratos públicos para servicios contemplados en el artículo 3, apartado 1, letra c)

Código CPV	Descripción
60112000-6	Servicios de transporte por la vía pública
60130000-8	Servicios especiales de transporte de pasajeros por carretera
60140000-1	Transporte no regular de pasajeros
90511000-2	Servicios de recogida de desperdicios
60160000-7	Transporte de correspondencia por carretera
60161000-4	Servicios de transporte de paquetes
64121100-1	Servicios de distribución postal
64121200-2	Servicios de paquetería

Cuadro 2: Umbrales de emisiones aplicables a los vehículos ligeros limpios

Categorías de vehículos	Hasta el 31 de diciembre de 2025		A partir del 1 de enero de 2026	
	g CO ₂ /km	Emisiones de contaminantes atmosféricos* en RDE en porcentaje de los límites de emisión**	g CO ₂ /km	Emisiones de contaminantes atmosféricos* en RDE en porcentaje de los límites de emisión**
Vehículos M ₁	50	80 %	0	n. d.
Vehículos M ₂	50	80 %	0	n. d.
Vehículos N ₁	50	80 %	0	n. d.

* Valores máximos declarados de emisiones en condiciones reales de conducción (RDE) de número de partículas (PN) en #/km, y óxidos de nitrógeno (NO_x) en mg/km, tal como se indica en el punto 48.2 del certificado de conformidad, según lo descrito en el anexo IX de la Directiva 2007/46/CE, en relación con desplazamientos completos y urbanos con emisiones en condiciones reales de conducción.

** Los límites de emisión aplicables establecidos en el anexo I del Reglamento (CE) n.º 715/2007, o los que los sucedan.

Cuadro 3: Objetivos mínimo de contratación pública para la cuota de vehículos ligeros limpios con arreglo al cuadro 2 en el número total de vehículos ligeros objeto de contratos contemplados en el artículo 3 a nivel de los Estados miembros

Estado miembro	Del ... [24 meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa] al 31 de diciembre de 2025	Del 1 de enero de 2026 al 31 de diciembre de 2030
Luxemburgo	38,5 %	38,5 %
Suecia	38,5 %	38,5 %
Dinamarca	37,4 %	37,4 %
Finlandia	38,5 %	38,5 %
Alemania	38,5 %	38,5 %
Francia	37,4 %	37,4 %
Reino Unido	38,5 %	38,5 %
Países Bajos	38,5 %	38,5 %
Austria	38,5 %	38,5 %
Bélgica	38,5 %	38,5 %
Italia	38,5 %	38,5 %
Irlanda	38,5 %	38,5 %
España	36,3 %	36,3 %
Chipre	31,9 %	31,9 %
Malta	38,5 %	38,5 %
Portugal	29,7 %	29,7 %
Grecia	25,3 %	25,3 %

Estado miembro	Del ... [24 meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa] al 31 de diciembre de 2025	Del 1 de enero de 2026 al 31 de diciembre de 2030
Eslovenia	22 %	22 %
Chequia	29,7 %	29,7 %
Estonia	23,1 %	23,1 %
Eslovaquia	22 %	22 %
Lituania	20,9 %	20,9 %
Polonia	22 %	22 %
Croacia	18,7 %	18,7 %
Hungría	23,1 %	23,1 %
Letonia	22 %	22 %
Rumanía	18,7 %	18,7 %
Bulgaria	17,6 %	17,6 %

Cuadro 4: Objetivos mínimo de contratación pública para la cuota de vehículos pesados limpios en el número total de vehículos pesados objeto de los contratos contemplados en el artículo 3 a nivel de los Estados miembros*

Estado miembro	Camiones (categorías de vehículos N ₂ y N ₃)		Autobuses (categoría de vehículos M ₃)*	
	Del ... [24 meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa] al 31 de diciembre de 2025	Del 1 de enero de 2026 al 31 de diciembre de 2030	Del ... [24 meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa] al 31 de diciembre de 2025	Del 1 de enero de 2026 al 31 de diciembre de 2030
Luxemburgo	10 %	15 %	45 %	65 %
Suecia	10 %	15 %	45 %	65 %
Dinamarca	10 %	15 %	45 %	65 %
Finlandia	9 %	15 %	41 %	59 %
Alemania	10 %	15 %	45 %	65 %
Francia	10 %	15 %	43 %	61 %
Reino Unido	10 %	15 %	45 %	65 %
Países Bajos	10 %	15 %	45 %	65 %
Austria	10 %	15 %	45 %	65 %
Bélgica	10 %	15 %	45 %	65 %
Italia	10 %	15 %	45 %	65 %
Irlanda	10 %	15 %	45 %	65 %
España	10 %	14 %	45 %	65 %
Chipre	10 %	13 %	45 %	65 %
Malta	10 %	15 %	45 %	65 %
Portugal	8 %	12 %	35 %	51 %
Grecia	8 %	10 %	33 %	47 %

Estado miembro	Camiones (categorías de vehículos N ₂ y N ₃)		Autobuses (categoría de vehículos M ₃)*	
Eslovenia	7 %	9 %	28 %	40 %
Chequia	9 %	11 %	41 %	60 %
Estonia	7 %	9 %	31 %	43 %
Eslovaquia	8 %	9 %	34 %	48 %
Lituania	8 %	9 %	42 %	60 %
Polonia	7 %	9 %	32 %	46 %
Croacia	6 %	7 %	27 %	38 %
Hungría	8 %	9 %	37 %	53 %
Letonia	8 %	9 %	35 %	50 %
Rumanía	6 %	7 %	24 %	33 %
Bulgaria	7 %	8 %	34 %	48 %

* Debe alcanzarse la mitad del objetivo mínimo para la cuota de autobuses limpios mediante la contratación pública de autobuses de emisión cero, tal como se definen en el artículo 4, punto 5. Este requisito se reducirá a la cuarta parte del objetivo mínimo para el primer período de referencia, si más del 80 % de los autobuses objeto de la suma de todos los contratos contemplados en el artículo 3, adjudicados durante ese período en un Estado miembro, son autobuses de dos pisos.».