

DIRECTIVAS

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****(Texto pertinente a efectos 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 Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

(1) Entre los recursos naturales, cuya utilización prudente y racional se insta en el artículo 174, apartado 1, del Tratado, figura el petróleo, que ocupa un lugar principal en el consumo energético de la Unión Europea, pero que constituye asimismo una fuente importante de emisiones contaminantes.

(2) La Comunicación de la Comisión, de 15 de mayo de 2001, titulada «Desarrollo sostenible en Europa para un mundo mejor: Estrategia de la Unión Europea para un desarrollo sostenible», 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.

⁽¹⁾ DO C 195 de 18.8.2006, p. 26.

⁽²⁾ DO C 229 de 22.9.2006, p. 18.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 22 de octubre de 2008 (no publicado aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 30 de marzo de 2009.

(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 ambiente ⁽⁴⁾, reconoció la necesidad de medidas específicas para aumentar la eficiencia energética y el ahorro de energía, y de integrar los objetivos de lucha contra el cambio climático en las políticas de energía y transportes, así como la 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, de 10 de enero de 2007, titulada «Una política energética para Europa» propuso que la Unión Europea 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. Además, se propusieron objetivos vinculantes consistentes en aumentar la eficiencia energética en un 20 %, alcanzar un porcentaje de energías renovables del 20 % y una cuota de energías renovables del 10 % en el sector del transporte de la Comunidad para 2020 con el fin de, entre otras cosas, aumentar la seguridad del abastecimiento energético gracias a una diversificación de los combustibles.

(5) La Comunicación de la Comisión de 19 de octubre de 2006, titulada «Plan de acción para la eficiencia energética: realizar el potencial», 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 titulada «Por una Europa en movimiento – Movilidad sostenible para nuestro continente», de 22 de junio de 2006, anunció que la Unión estimularía la innovación ecológica, en particular, a través de normas sobre emisiones europeas (normas Euro) sucesivas y la promoción de vehículos no contaminantes mediante contratos públicos.

⁽⁴⁾ DO L 242 de 10.9.2002, p. 1.

- (7) En su comunicación de 7 de febrero de 2007, titulada «Resultados de la revisión de la estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂ de los turismos y los vehículos industriales ligeros», la Comisión presentó una nueva estrategia global para permitir a la Unión alcanzar el objetivo de los 120 g/km de CO₂ en las emisiones de los turismos nuevos para 2012. Se propuso un marco legislativo que garantizara la realización de mejoras en la tecnología de los vehículos. Otras medidas complementarias deben permitir promover la contratación pública de vehículos eficientes desde el punto de vista del combustible.
- (8) El Libro Verde de la Comisión sobre transporte urbano de 25 de septiembre de 2007, titulado «Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana», destaca el respaldo de las partes interesadas por promocionar la introducción en el mercado de vehículos limpios y energéticamente eficientes a través de la contratación pública ecológica. 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.
- (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 energéticamente eficientes, siempre que se adoptara un enfoque integrado, neutro desde el punto de vista tecnológico y basado en los resultados arrojados por los vehículos, que contara con la participación de los fabricantes de vehículos, los proveedores de petróleo y combustible, los talleres de reparación, los clientes o conductores y las autoridades públicas.
- (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, en línea con la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales ⁽¹⁾, y la Directiva 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, de suministro y de servicios ⁽²⁾.
- (11) El objetivo de la presente Directiva es impulsar el mercado de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes y, en particular —habida cuenta del gran impacto medioambiental que resultaría de ello—, influir en el mercado de los vehículos normalizados producidos a gran escala como los vehículos de turismo, los autobuses, los autocares y los camiones, garantizando un nivel de demanda de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes que sea lo bastante importante como para alentar a los fabricantes y a la industria a invertir en vehículos cuyos costes de consumo energético, emisiones de CO₂ y emisiones contaminantes sean poco elevados, y a seguir desarrollando dichos vehículos ulteriormente.
- (12) Los Estados miembros deben informar a los poderes adjudicadores, a las entidades adjudicadoras y a los operadores nacionales, regionales o locales que prestan servicios públicos de transporte de viajeros de las disposiciones relacionadas con la compra de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes.
- (13) En principio, los vehículos limpios y energéticamente eficientes tienen un precio más alto que los tradicionales. La creación de una demanda suficiente de este tipo de vehículos podría permitir la aparición de economías de escala que darían lugar a una reducción de los costes.
- (14) La presente Directiva aborda la necesidad de proporcionar apoyo a los Estados miembros mediante la facilitación y la estructuración del intercambio de conocimientos y mejores prácticas para promover la compra de vehículos limpios y energéticamente eficientes.
- (15) La contratación pública en el ámbito de los servicios de transporte público puede tener una incidencia significativa en el mercado si se aplican unos criterios armonizados a nivel comunitario.
- (16) El mayor impacto en el mercado y la mejor relación entre costes y beneficios se obtiene mediante una inclusión obligatoria de los costes del consumo de energía durante la vida útil, las emisiones de CO₂ y las emisiones contaminantes entre los criterios de adjudicación en la compra de vehículos destinados a los servicios de transporte público.
- (17) En consonancia con el ámbito de aplicación de la Directiva 2004/17/CE y de la Directiva 2004/18/CE y en pleno cumplimiento de la aplicación de dichas Directivas en la legislación nacional, la presente Directiva debe incluir en su ámbito de aplicación a los vehículos de transporte por carretera comprados por poderes adjudicadores y entidades adjudicadoras, independientemente de si tales poderes o entidades son públicos o privados. Además, la presente Directiva debe abarcar la compra de vehículos de transporte por carretera utilizados para realizar servicios públicos de transporte de viajeros con arreglo a un contrato de servicio público, y debe dejarse a los Estados miembros la decisión de excluir las compras de poca importancia con objeto de evitar cargas administrativas innecesarias.

⁽¹⁾ DO L 134 de 30.4.2004, p. 1.

⁽²⁾ DO L 134 de 30.4.2004, p. 114.

- (18) En consonancia con la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) ⁽¹⁾, y con objeto de evitar cargas administrativas innecesarias, los Estados miembros deben poder eximir a las autoridades y operadores de la aplicación de los requisitos establecidos por la presente Directiva al comprar vehículos diseñados y contruidos para usos especiales.
- (19) La presente Directiva debe prever un conjunto de opciones para tener en cuenta los impactos energéticos y medioambientales. Esto permitiría que las autoridades y los operadores que ya han diseñado métodos destinados específicamente para tener en cuenta las necesidades y condiciones locales siguieran aplicándolos.
- (20) 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 la utilización de los vehículos durante su vida útil al momento de la decisión de compra. Este enfoque, que es complementario a la legislación sobre las normas Euro que establecen límites máximos de emisión, cuantifica económicamente las emisiones contaminantes reales y no requiere una promulgación de normas suplementarias.
- (21) A la hora de cumplir el requisito de tener en cuenta los impactos sobre la energía y el medio ambiente mediante la fijación de especificaciones técnicas, se anima a los poderes adjudicadores, a las entidades adjudicadoras y a los operadores a que fijen especificaciones de mayor nivel de rendimiento energético y medioambiental que el establecido en la legislación comunitaria, tomando en consideración, por ejemplo, normas Euro que ya han sido adoptadas, pero que aún no son obligatorias.
- (22) El estudio ExternE ⁽²⁾ y el programa «Aire limpio para Europa» (CAFE) ⁽³⁾ de la Comisión, así como el estudio HEATCO ⁽⁴⁾, han proporcionado información sobre los costes de las emisiones de CO₂, de óxidos de nitrógeno (NO_x), de hidrocarburos no metánicos (NMHC) y de partículas. Para no complicar los procedimientos de adjudicación, los costes se consideran en su valor actual.
- (23) La presente Directiva debe definir una gama de costes de emisiones de CO₂ y de contaminantes que, por una parte, permita que los poderes adjudicadores, las entidades adjudicadoras y los operadores puedan tener en cuenta su situación local, y, por otra parte, garantice un nivel adecuado de armonización.
- (24) La aplicación obligatoria de criterios para la compra de vehículos limpios y energéticamente eficientes no descarta la inclusión de otros criterios de adjudicación pertinentes. Tampoco impide que se escojan vehículos cuyo equipamiento haya sido renovado para aumentar sus resultados ecológicos. Esos otros criterios de adjudicación pertinentes pueden también incluirse en los contratos públicos que entren en el ámbito de la Directiva 2004/17/CE o de la Directiva 2004/18/CE, siempre y cuando estén relacionados con el objeto del contrato, no confieran una libertad de decisión ilimitada al poder adjudicador o la entidad adjudicadora, se mencionen expresamente y se ajusten a los principios fundamentales del Tratado.
- (25) El método para calcular los costes operativos correspondientes a las emisiones de contaminantes durante la vida útil, a efectos de las decisiones de compra de vehículos, incluidos los valores numéricos definidos en la presente Directiva, no es obstáculo para que otras disposiciones legislativas comunitarias aborden los costes externos.
- (26) En los exámenes y las revisiones del método de cálculo definido en la presente Directiva se deben tomar en consideración las correspondientes medidas legislativas comunitarias conexas y se debe buscar la coherencia con las mismas.
- (27) Los criterios de adjudicación relacionados con la energía y el medio ambiente deben figurar entre los diferentes criterios de adjudicación que deben tomar en consideración los poderes adjudicadores o las entidades adjudicadoras a la hora de adoptar una decisión sobre la compra de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes.
- (28) La presente Directiva no impide que los Estados miembros den preferencia, a la hora de comprar vehículos destinados a los servicios de transporte público, a las últimas normas Euro en materia de emisiones contaminantes antes de que se hagan obligatorias. Tampoco debe impedir que los poderes adjudicadores y las entidades adjudicadoras den preferencia a combustibles alternativos, como por ejemplo el hidrógeno, el gas licuado de petróleo (GLP), el gas natural comprimido (GNC) y los biocarburantes, siempre que se tenga en cuenta el impacto energético y medioambiental durante la vida útil de los vehículos.
- (29) Se elaborarán procedimientos de prueba normalizados a escala comunitaria para categorías adicionales de vehículos con objeto de incrementar la comparabilidad y la transparencia de los datos del fabricante. Debe incitarse a los fabricantes a que proporcionen información sobre el consumo de energía, las emisiones de CO₂ y las emisiones contaminantes a lo largo de toda la vida útil de los vehículos.

⁽¹⁾ DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

⁽²⁾ Bickel, P., Friedrich, R., *ExternE. Externalities of Energy. Methodology 2005 update*, Comisión Europea, Oficina de Publicaciones, Luxemburgo, 2005.

⁽³⁾ Holland M., et al., (2005a). *Methodology for the Cost-Benefit Analysis for CAFE: Volumen 1: Overview of Methodology*. AEA Technology Environment, Didcot, 2005.

⁽⁴⁾ Bickel, P., et al., *HEATCO Deliverable 5. Proposal for Harmonised Guidelines*, Stuttgart, 2006.

- (30) La posibilidad de apoyo público a la compra de vehículos de transporte por carretera y energéticamente eficientes, incluido el equipamiento *a posteriori* con motores y piezas de repuesto que vayan más allá de los requisitos medioambientales obligatorios, está reconocida en las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales en favor del medio ambiente ⁽¹⁾ y en el Reglamento (CE) n° 800/2008 de la Comisión, de 6 de agosto de 2008, por el que se declaran determinadas categorías de ayuda compatibles con el mercado común en aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado (Reglamento general de exención por categorías) ⁽²⁾. En este contexto, son también pertinentes las directrices incluidas en la Comunicación de la Comisión titulada «Directrices comunitarias sobre las ayudas estatales a las empresas ferroviarias» ⁽³⁾, en particular la nota 1 a pie de página del punto 34 y la nota 3 a pie de página del punto 36. Ahora bien, a estas ayudas públicas se les seguirán aplicando las disposiciones del Tratado y, en particular, sus artículos 87 y 88.
- (31) La posibilidad de apoyo público al fomento del desarrollo de las infraestructuras necesarias para la distribución de combustibles alternativos está reconocida en las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales en favor del medio ambiente. Ahora bien, a estas ayudas públicas se les seguirán aplicando las disposiciones del Tratado y, en particular, sus artículos 87 y 88.
- (32) La compra de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes ofrece una oportunidad a las ciudades que deseen calificarse a sí mismas de ciudades comprometidas con el medio ambiente. En este sentido, es importante que se divulguen en Internet informaciones en materia de contratación pública con arreglo a la presente Directiva.
- (33) Debe fomentarse la publicación en Internet de la información pertinente relacionada con los instrumentos financieros disponibles en cada uno de los Estados miembros para la movilidad urbana y para el fomento de los vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes.
- (34) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ⁽⁴⁾.
- (35) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que adapte a la inflación y al progreso técnico los datos para el cálculo de los costes de utilización de los vehículos de transporte por carretera durante su vida útil. Dado que estas medidas son de alcance general, y están destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 *bis* de la Decisión 1999/468/CE.
- (36) Dado que los objetivos de la presente Directiva, en particular promover y estimular el mercado de los vehículos

limpios y energéticamente eficientes y mejorar la contribución del sector del transporte a las políticas comunitarias en materia de medio ambiente, clima y energía, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, a fin de garantizar una masa crítica de vehículos que permita a la industria europea aumentar la rentabilidad, pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

- (37) Los Estados miembros y la Comisión deben continuar fomentando los vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes. En este contexto, los programas operativos nacionales y regionales, según se definen en el Reglamento (CE) n° 1083/2006 del Consejo, de 11 de julio de 2006, por el que se establecen las disposiciones generales relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo y al Fondo de Cohesión ⁽⁵⁾, pueden desempeñar un papel importante. Además, programas comunitarios como Civitas y «Energía inteligente – Europa» pueden contribuir a mejorar la movilidad urbana a la vez que reducen sus efectos perjudiciales.
- (38) De conformidad con el punto 34 del Acuerdo interinstitucional «Legislar mejor» ⁽⁶⁾, se alienta a los Estados miembros a establecer, en su propio interés y en el de la Comunidad, sus propios cuadros, que muestren, en la medida de lo posible, la concordancia entre la presente Directiva y las medidas de transposición, y a hacerlos públicos.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Objeto y finalidad

La presente Directiva ordena a los poderes adjudicadores, a las entidades adjudicadoras y a determinados operadores que tengan en cuenta los impactos energético y medioambiental durante su vida útil, incluidos el consumo de energía y las emisiones de CO₂ y de determinados contaminantes, a la hora de comprar vehículos de transporte por carretera, a fin de promover y estimular el mercado de vehículos limpios y energéticamente eficientes y aumentar la contribución del sector del transporte a las políticas en materia de medio ambiente, clima y energía de la Comunidad.

Artículo 2

Exenciones

Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación de los requisitos establecidos en la presente Directiva los contratos de compra de los vehículos mencionados en el artículo 2, apartado 3, de la Directiva 2007/46/CE, que no estén sujetos a homologación de tipo u homologación individual en su territorio.

⁽¹⁾ DO C 82 de 1.4.2008, p. 1.

⁽²⁾ DO L 214 de 9.8.2008, p. 3.

⁽³⁾ DO C 184 de 22.7.2008, p. 13.

⁽⁴⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁽⁵⁾ DO L 210 de 31.7.2006, p. 25.

⁽⁶⁾ DO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

Artículo 3

Ámbito de aplicación

La presente Directiva se aplicará a los contratos de compra de vehículos de transporte por carretera por parte de:

- a) poderes adjudicadores o entidades adjudicadoras, en la medida en que estén obligados a aplicar los procedimientos de adjudicación de contratos establecidos en las Directivas 2004/17/CE y 2004/18/CE;
- b) operadores que ejecutan obligaciones de servicio público en el marco de un contrato de servicio público en el sentido del Reglamento (CE) n° 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 ⁽¹⁾, cuando se supere un determinado umbral que deberá fijarse por los Estados miembros que no excederá los umbrales fijados en las Directivas 2004/17/CE y 2004/18/CE.

Artículo 4

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- 1) «*poderes adjudicadores*»: los poderes adjudicadores tal y como vienen definidos en el artículo 2, apartado 1, letra a), de la Directiva 2004/17/CE y en el artículo 1, apartado 9, de la Directiva 2004/18/CE;
- 2) «*entidades adjudicadoras*»: las entidades adjudicadoras a que se refiere el artículo 2, apartado 2, de la Directiva 2004/17/CE;
- 3) «*vehículo de transporte por carretera*»: un vehículo que pertenezca a una de las categorías de vehículos que figuran en el cuadro 3 del anexo.

Artículo 5

Compra de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes

1. Los Estados miembros garantizarán que, a partir del 4 de diciembre de 2010, todos los poderes adjudicadores, las entidades adjudicadoras y los operadores a que se refiere el artículo 3, a la hora de comprar vehículos de transporte por carretera, tengan en cuenta los impactos energético y medioambiental de la utilización durante la vida útil con arreglo al apartado 2 y apliquen al menos una de las opciones previstas en el apartado 3.

2. Los impactos energético y medioambiental de la utilización que deberán tenerse en cuenta incluirán al menos lo siguiente:

- a) el consumo de energía;
- b) las emisiones de CO₂, y
- c) las emisiones de NO_x, NMHC y partículas.

Además de los impactos energético y medioambiental de la utilización mencionados en el párrafo primero, los poderes adjudicadores, las entidades adjudicadoras y los operadores podrán asimismo considerar otros tipos de impacto medioambiental.

3. Los requisitos previstos en los apartados 1 y 2 se cumplirán con arreglo a una de las siguientes opciones:

- a) estableciendo especificaciones técnicas para el comportamiento energético y ecológico en la documentación relativa a la compra de vehículos de transporte por carretera para cada uno de los impactos considerados, así como para cualquier otro impacto medioambiental adicional, o
- b) incluyendo los impactos energético y medioambiental en la decisión de compra, de manera que:

— en los casos en que se lleve a cabo un procedimiento de contratación pública, se apliquen esos impactos como criterios de adjudicación, y

— en los casos en que esos impactos se cuantifiquen para su inclusión en la decisión de compra, se utilice la metodología prevista en el artículo 6.

Artículo 6

Metodología para el cálculo de los costes de utilización durante la vida útil

1. A efectos del artículo 5, apartado 3, letra b), segundo guión, los costes de utilización durante la vida útil del consumo de energía, de las emisiones de CO₂ y de las emisiones contaminantes enumerados en el cuadro 2 del anexo, que estén ligados a la explotación de los vehículos objeto de compra, serán cuantificados económicamente y calculados con arreglo a la metodología indicada en las siguientes letras:

- a) el coste del consumo de energía derivado de la utilización 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 calculará en unidades de consumo de energía por kilómetro, tanto si el cálculo se realiza directamente, tal como ocurre en el caso de los vehículos eléctricos, como si no. Cuando el consumo de carburante se indique en unidades distintas, se convertirá en consumo de energía por kilómetro utilizando los factores de conversión que figuran en el 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,

⁽¹⁾ DO L 315 de 3.12.2007, p. 1.

— el coste del consumo de energía derivado de la utilización de un vehículo durante su vida útil se calculará multiplicando el kilometraje total, en caso necesario, teniendo en cuenta el kilometraje ya realizado, determinado según lo dispuesto en el apartado 3, por el consumo de energía por kilómetro, de conformidad con el primer guión de la presente letra, y por el coste por unidad de energía, de conformidad con el segundo guión de la presente letra;

b) el coste de las emisiones de CO₂ derivado de la utilización de un vehículo durante su vida útil se calculará multiplicando el kilometraje total, en caso necesario, teniendo en cuenta el kilometraje ya realizado, 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 tomado de la horquilla que figura en el cuadro 2 del anexo;

c) el coste de las emisiones contaminantes, que figura en el cuadro 2 del anexo, derivado de la utilización de un vehículo durante su vida útil se calculará sumando, durante la vida útil del vehículo, los costes relacionados con la utilización del mismo correspondientes a emisiones de NO_x, NMHC y las partículas. El coste de cada sustancia contaminante durante la vida útil de un vehículo relacionado con la utilización del mismo se calculará multiplicando el kilometraje total, en caso necesario, teniendo en cuenta el kilometraje ya realizado, 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. El coste de referencia será el de los valores medios comunitarios que figuran en el cuadro 2 del anexo.

Los poderes adjudicadores, las entidades adjudicadoras y los operadores a que se refiere el artículo 3 podrán aplicar costes superiores, siempre que dichos costes no excedan de los correspondientes valores que figuran en el cuadro 2 del anexo multiplicados por dos.

2. El consumo de combustible, las emisiones de CO₂ y las emisiones contaminantes por kilómetro derivados de la explotación de un vehículo que figuran en el cuadro 2 del anexo, se determinarán a partir de unos procedimientos de prueba normalizados a escala comunitaria, si se trata de vehículos para los que están previstos tales procedimientos en la normativa de homologación de la Comunidad. Respecto de los vehículos no cubiertos por tales procedimientos de prueba normalizados a escala comunitaria, la comparabilidad entre las diferentes ofertas se hará posible utilizando procedimientos de prueba generalmente reconocidos, o resultados de pruebas realizadas por la autoridad o información facilitada por el fabricante.

3. El kilometraje de un vehículo durante su vida útil, si no se especifica otra cosa, se tomará del cuadro 3 del anexo.

Artículo 7

Adaptaciones al progreso técnico

La Comisión adaptará a la inflación y al progreso técnico de los datos utilizados para el cálculo de los costes de la utilización de los vehículos de transporte por carretera durante su vida útil, que figuran en el anexo. Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 9, apartado 2.

Artículo 8

Intercambio de las mejores prácticas

La Comisión facilitará y estructurará el intercambio de conocimientos y mejores prácticas entre los Estados miembros sobre las prácticas para promover la compra de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes por parte de los poderes adjudicadores, las entidades adjudicadoras y los operadores a que se refiere el artículo 3.

Artículo 9

Procedimiento de comité

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

Artículo 10

Informes y revisión

1. Cada dos años, con efectos a partir del 4 de diciembre de 2010, la Comisión elaborará un informe sobre la aplicación de la presente Directiva y sobre las medidas adoptadas por los Estados miembros para promover la compra de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes.
2. Dichos informes evaluarán los efectos de la presente Directiva, especialmente de las opciones mencionadas en el artículo 5, apartado 3, y la necesidad de adoptar nuevas medidas, e incluirá, en su caso, las propuestas oportunas.

En dichos informes, la Comisión comparará el número absoluto y relativo de vehículos comprados con arreglo a la mejor alternativa de mercado en términos de impacto energético y medioambiental de los vehículos durante su vida útil, dentro de cada una de las categorías de vehículos que figuran en cuadro 3 del anexo, con el mercado total para estos vehículos y calculará el impacto en el mercado de las opciones mencionadas en el artículo 5, apartado 3. La Comisión evaluará la necesidad de nuevas medidas e incluirá, en su caso, las propuestas oportunas.

3. A más tardar en la fecha del primer informe, la Comisión examinará las opciones a que se refiere el artículo 5, apartado 3, presentará una evaluación de la metodología definida en el artículo 6 y propondrá los ajustes adecuados, si fuera necesario.

*Artículo 11***Transposición**

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva antes del 4 de diciembre de 2010. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

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 12***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 13***Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 23 de abril de 2009.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

H.-G. PÖTTERING

Por el Consejo

El Presidente

P. NEČAS

ANEXO

Datos para el cálculo de los costes de utilización de los vehículos de transporte por carretera durante su vida útil*Cuadro 1: Contenido energético de los combustibles*

Combustible	Contenido energético
Gasóleo	36 MJ/litro
Gasolina	32 MJ/litro
Gas natural/biogás	33-38 MJ/m ³ N
Gas licuado de petróleo (GLP)	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)

CO ₂	NO _x	NMHC	Partículas
0,03-0,04 EUR/kg	0,0044 EUR/g	0,001 EUR/g	0,087 EUR/g

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

Categoría de vehículo (Categorías M y N, tal como se definen en la Directiva 2007/46/CE)	Kilometraje durante vida útil
Vehículos de turismo (M ₁)	200 000 km
Vehículos industriales ligeros (N ₁)	250 000 km
Vehículos pesados para el transporte de mercancías (N ₂ , N ₃)	1 000 000 km
Autobuses (M ₂ , M ₃)	800 000 km