



BUTLLETÍ OFICIAL DEL PARLAMENT DE CATALUNYA

XI legislatura · període entre legislatures · número 556 · divendres 1 de desembre de 2017

TAULA DE CONTINGUT

3. Tramitacions en curs

3.40. Procediments amb relació a les institucions de la Unió Europea

3.40.02. Procediments de participació en l'aplicació dels principis de subsidiarietat i proporcionalitat per la Unió Europea

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell de modificació de la Directiva 92/106/CEE, relativa a l'establiment de normes comunes per a determinats transports combinats de mercaderies entre estats membres

295-00191/11

Text presentat

3

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell de modificació de la Directiva 2009/33/CE, relativa a la promoció de vehicles de transport per carretera nets i energèticament eficients

295-00192/11

Text presentat

25

4. Informació

4.40. Acords, resolucions i comunicacions dels òrgans del Parlament

Calendari de dies inhàbils per al 2018

241-00004/11

Acord

42

4.90. Règim interior

4.90.10. Càrrecs i personal

Jubilació d'un funcionari

Acord

42

Jubilació d'una funcionària

Acord

43

Reingrés al servei actiu d'una funcionària de carrera

Acord

44

Aquesta publicació és impresa en paper ecològic (definició europea ECF), en compliment del que estableix la Resolució 124/III del Parlament, sobre la utilització del paper reciclat en el Parlament i en els departaments de la Generalitat, adoptada el 30 d'abril de 1990.

Els documents publicats en el *Butlletí Oficial del Parlament de Catalunya* (BOPC) són una reproducció fidel dels documents originals entrats al Registre.

La numeració del BOPC no està necessàriament vinculada a una sola data.

Imprès al Parlament

ISSN: 0213-7798

DL: B-20.066-1980

www.parlament.cat

3. Tramitacions en curs

3.40. Procediments amb relació a les institucions de la Unió Europea

3.40.02. Procediments de participació en l'aplicació dels principis de subsidiarietat i proporcionalitat per la Unió Europea

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell de modificació de la Directiva 92/106/CEE, relativa a l'establiment de normes comunes per a determinats transports combinats de mercaderies entre estats membres

295-00191/11

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 27.11.2017
Reg. 72135 / Recepció de la proposta: Mesa de la Diputació Permanent, 28.11.2017

Asunto: Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 92/106/CEE relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM(2017) 648 final] [2017/0290 (COD)] {SWD(2017) 362 final} {SWD(2017) 363 final}

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 8.11.2017 COM(2017) 648 final 2017/0290 (COD)

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 92/106/CEE relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (Texto pertinente a efectos del EEE) {SWD(2017) 362 final} - {SWD(2017) 363 final}

Exposición de motivos

1. Contexto de la propuesta

Razones y objetivos de la propuesta

El discurso del Estado de la Unión de 2017 envía un mensaje claro: la UE debe convertirse en un líder mundial en descarbonización y transformar las medidas en

empleo, crecimiento e innovación¹. Con el Acuerdo de París sobre el Cambio Climático en vigor, deberá acelerarse la transición a una economía moderna y con bajas emisiones de carbono. El Consejo Europeo de junio de 2017² reafirmó el compromiso de la UE y de sus Estados miembros de aplicar rápida y plenamente el Acuerdo de París y de seguir liderando la lucha contra el cambio climático, al tiempo que reconoció que el Acuerdo de París es «un elemento clave para la modernización de la industria y la economía europeas».

Debido a la importante contribución del transporte a las emisiones de gases de efecto invernadero y a la contaminación atmosférica, es crucial para la política de transporte de la UE conseguir que el transporte sea más sostenible. En la estrategia de la Unión de la Energía de febrero de 2015³ se indicó que la transición hacia un sector del transporte energéticamente eficiente e hipocarbónico era de importancia capital. Dicha transición cuenta con el apoyo de medidas concretas expuestas en la Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones⁴, adoptada en julio de 2016, y cuya finalidad es: i) optimizar la eficiencia del sistema de transporte mediante la digitalización y una mayor promoción de la multimodalidad; y ii) incrementar el uso de energías alternativas de bajas emisiones para el transporte gracias al desarrollo de la infraestructura para combustibles alternativos adecuados a fin de avanzar hacia unos vehículos de emisión cero. Estas medidas están siendo aplicadas en la actualidad. En mayo de 2017, la Comunicación «Europa en movimiento» presentó una Agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos⁵, acompañada de un primer paquete de propuestas. Ahora, como parte de este segundo paquete «Europa en movimiento», se proponen otras medidas complementarias, en particular la revisión de la Directiva relativa a los vehículos limpios o la modificación de la Directiva de transportes combinados.

La Directiva 92/106/CEE⁶ (la Directiva de transportes combinados) es el único instrumento jurídico de la Unión que incentiva directamente el cambio del transporte de mercancías por carretera a modos de transporte menos contaminantes, como la navegación interior, el transporte marítimo y el ferrocarril. Su objetivo es aumentar la competitividad del transporte transfronterizo intermodal (y, más concretamente, del «combinado») frente al transporte de mercancías efectuado únicamente por carretera.

Las medidas reglamentarias contemplan: i) mantener la libertad de prestación de los servicios transfronterizos, es decir, proteger el transporte combinado frente a las restricciones nacionales (régimen de autorización, tarifas reguladas y contingentación); ii) aclarar que las limitaciones del cabotaje por carretera [Reglamento (CE) n.º 1072/2009] no se aplican a los trayectos efectuados por carretera del transporte combinado internacional; y iii) permitir, mediante una referencia cruzada a la Directiva relativa a los pesos y dimensiones (Directiva 53/96/CE), cargas más pesadas para los vehículos utilizados en los trayectos efectuados por carretera del transporte intermodal para compensar la tara de la unidad de carga, así como el uso de contenedores de 45 pies.

Entre las medidas de apoyo económico se encuentran la concesión de determinados incentivos fiscales en lo referente a algunos de los impuestos aplicables a los vehículos de carretera utilizados en el transporte combinado y la ampliación de la definición de transporte por cuenta propia. La intención de estas medidas era corregir parcialmente el desequilibrio entre el transporte combinado y el efectuado úni-

1. https://ec.europa.eu/commission/news/president-juncker-delivers-state-union-address-2017-2017-sep-13_en

2. <http://www.consilium.europa.eu/media/23969/22-23-euco-final-conclusions-es.pdf>

3. COM(2015) 80.

4. COM(2016) 501.

5. COM(2017) 283.

6. Directiva 92/106/CEE relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

camente por carretera causado por las externalidades negativas que no se reflejaban plenamente en el precio del transporte de mercancías por carretera.

Sin embargo, dado que la Directiva se adoptó en 1992, algunas de estas condiciones, como el uso de documentos de transporte de papel y de sellos como prueba de elegibilidad para el transporte combinado, junto con el entorno del mercado del transporte de mercancías, han evolucionado considerablemente. Aunque la Directiva sigue siendo pertinente para lograr el objetivo de la política de transportes de la UE de reducir las externalidades negativas, aún podrían mejorarse más su eficacia y su eficiencia si se revisa adecuadamente.

El objetivo de la iniciativa es continuar aumentando la competitividad del transporte combinado en comparación con el de mercancías de larga distancia por carretera y, por consiguiente, consolidar el cambio del transporte por carretera a otros modos de transporte, lo que debería reducir la proporción de las externalidades del transporte de mercancías. Esto se llevará a cabo mediante:

- la aclaración y la ampliación de la definición de transporte combinado;
- la mejora del seguimiento de las condiciones de elegibilidad y ejecución;
- el aumento de la eficacia de los incentivos; así como
- la mejora de las condiciones de notificación y seguimiento de la Directiva.

La iniciativa contribuye al programa de adecuación y eficacia de la reglamentación (REFIT), ya que tiene por objeto actualizar y simplificar la Directiva.

Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

Esta iniciativa tiene por objeto dar apoyo a la multimodalidad y reforzar el cambio del transporte de mercancías por carretera, abordando para ello las deficiencias de la legislación vigente (Directiva 92/106/CEE), y, especialmente, ampliando su ámbito de aplicación gracias a un conjunto más amplio de posibles medidas de apoyo. Esto incluye el apoyo a la inversión para las infraestructuras de transbordo, que ofrecerán incentivos adicionales y reducirán las diferencias de competitividad entre el transporte intermodal y el transporte de mercancías efectuado únicamente por carretera.

Esta iniciativa complementa otras medidas encaminadas a la creación de un Espacio Único Europeo de Transporte y contribuye al cambio hacia modos de transporte más sostenibles. Entre ellas figuran: el Reglamento (UE) n.º 913/2010 por el que se crean corredores ferroviarios internacionales para el transporte de mercancías; la Directiva 2012/34/UE por la que se establece un espacio ferroviario europeo único; la Directiva 2005/44/CE sobre los servicios de información fluvial (SIF) armonizados; y el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 (RTE-T), que establece las orientaciones de la UE para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte.

Coherencia con otras políticas de la Unión

La iniciativa forma parte de los esfuerzos de la Comisión por crear «una Unión de la Energía resiliente⁷ con una política climática prospectiva», así como de las propuestas relativas a la movilidad de bajas emisiones. La Comunicación «Europa en movimiento»⁸ esbozó la estrategia para «una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos». Iba acompañada de una serie de propuestas como la revisión de la Directiva relativa a los gravámenes a los vehículos pesados (Directiva 1999/62/CE), una refundición de la Directiva 2004/52/CE relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje, la revisión de los reglamentos sobre el acceso al mercado y sobre las condiciones de trabajo en el sector del transporte de mercancías por carretera, así como nuevas medidas para sentar las bases de una movilidad cooperativa, conectada y automatizada.

7. COM(2015) 80 final.

8. COM(2017) 283 final.

Al objeto de seguir aplicando esta transición hacia la movilidad de bajas emisiones, estas medidas se complementan ahora con otras propuestas, como la revisión de la Directiva relativa a los vehículos limpios (Directiva 2009/33/CE), la revisión del Reglamento (CE) n.º 1073/2009 relativo al acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses, una propuesta de nuevas normas sobre emisiones de CO₂ para turismos y camionetas a partir de 2020, una iniciativa para fomentar la implantación de una infraestructura para combustibles alternativos y la presente propuesta de modificación de la Directiva de transportes combinados.

Además de contribuir a optimizar la eficiencia del transporte mediante la prestación de apoyo directo a la multimodalidad, la propuesta ayudará también a implantar una infraestructura de transporte moderna y eficiente, para lo que es necesaria más inversión, tal como se resalta en el Plan de Inversiones para Europa⁹. Con la ampliación de las medidas de apoyo propuesta, y en particular el apoyo a la inversión en infraestructuras para terminales de transbordo, la iniciativa respalda la inversión en las instalaciones de transbordo necesarias a lo largo de la red RTE-T.

La modificación propuesta es coherente con las normas existentes y con las nuevas normas propuestas relativas a las condiciones del cabotaje y al desplazamiento de los trabajadores del transporte por carretera. El actual texto de la Directiva de transportes combinados incluye en su artículo 4 la denominada «exención de cabotaje», que dispone que todo transportista por carretera establecido en la UE que cumpla los requisitos de acceso al mercado del transporte de mercancías entre Estados miembros tendrá derecho a efectuar el trayecto por carretera de una operación de transporte combinado que suponga o no el cruce de una frontera.

Con la actual definición, las operaciones de transporte combinado se consideran exclusivamente operaciones internacionales, algo que ha sido confirmado en varias sentencias del Tribunal de Justicia¹⁰ y que pone de relieve el considerando 16 del Reglamento (CE) n.º 1072/2009¹¹. Con el fin de incentivar dichas operaciones, el transporte combinado internacional debe ser comparado con el transporte internacional efectuado únicamente por carretera y estar sujeto a las mismas normas. La mayoría de las partes interesadas y de los operadores coinciden en que se trata de una condición fundamental para el transporte intermodal internacional a fin de competir en igualdad de condiciones con el transporte internacional efectuado únicamente por carretera, y que debe mantenerse.

No obstante, algunas partes interesadas sostienen que la Directiva de transportes combinados abre la puerta a la posible elusión de las normas de cabotaje a causa de las dificultades para probar el aspecto de «transporte combinado internacional» de la operación. Para abordar este problema, las nuevas medidas de la propuesta de modificación de la Directiva de transportes combinados, de la propuesta de revisión de las normas de cabotaje del Reglamento (CE) n.º 1072/2009 y de las normas específicas propuestas por lo que respecta a determinados aspectos de la Directiva 96/71/CE relativos al desplazamiento de conductores en el sector del transporte por carretera y de la Directiva 2014/67/UE introducen definiciones simplificadas y aprovechan plenamente la oportunidad que ofrece la «revolución digital de la movilidad» con el fin de mejorar la eficiencia de las operaciones al encauzar mejor las ventajas

9. https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_es.

10. Por ejemplo, en el asunto C-2/84, Comisión/Italia, el Tribunal de Justicia confirmó que el trayecto del transporte combinado efectuado por carretera forma parte integrante de una única operación internacional de transporte combinado desde el punto de partida hasta el punto de llegada y que, por lo tanto, no se debe considerar transporte nacional. El transporte combinado debe considerarse una única operación desde el punto de partida hasta el punto de llegada. El mero hecho de que, en el Estado miembro de llegada, el transporte se efectúe únicamente por carretera no puede eliminar las ventajas del transporte combinado carretera/ferrocarril.

11. «El presente Reglamento se entenderá sin perjuicio de las disposiciones relativas al transporte entrante o saliente de mercancías por carretera como componente de un transporte combinado tal como se establece en la Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros. Los viajes nacionales por carretera dentro de un Estado miembro de acogida que no formen parte de una operación de transporte combinado tal como se establece en la Directiva 92/106/CEE entran en la definición de transportes de cabotaje y, en consecuencia, deben estar sujetos a los requisitos del presente Reglamento.»

de la digitalització. Permetir que els operadors de transport utilitzen mitjans electrònics per facilitar a les autoritats les proves requerides reduiria la càrrega administrativa i els costos dels procediments d'execució. Ello permetria també que les autoritats nacionals distingueren molt més fàcil i clarament els trajectes efectuats per carretera en el transport combinat internacional de les operacions de cabotatge, evitant així els possibles abusos.

La proposta d'ampliar l'àmbit d'aplicació de les operacions de transport combinat a les operacions nacionals reforçarà el desenvolupament del transport combinat en la UE. Esta ampliació no tindrà repercussions en el volum de les operacions de cabotatge, donat que la «excepció de cabotatge» no s'aplicarà a aquest tipus d'operacions nacionals de transport combinat. En aquest cas, el trajecte del transport combinat efectuat per carretera estaria subjecte a les normes sobre cabotatge de conformitat amb el Reglament (CE) n.º 1072/2009 modificat, i també serien aplicables les noves normes proposades sobre «desplaçament de treballadors». Així es garantirà que el possible cabotatge en el transport combinat nacional no provoqui competència deslleial en el mercat de la UE.

2. Base jurídica, subsidiarietat i proporcionalitat

Base jurídica

Les bases jurídiques de la Directiva 92/106/CEE són l'article 75 i l'article 84, apartat 2, del Tractat CE.

La base jurídica de la modificació proposada és l'article 91, apartat 1, del Tractat de Funcionament de la Unió Europea (TFUE) (antic article 71 TCE). Este article aporta la base per a l'adopció de legislació de la UE que estableixi en particular: a) normes comunes aplicables als transports internacionals efectuats des del territori d'un Estat membre o amb destinació al mateix o a través del territori d'un o diversos Estats membres; b) condicions d'arreglament a les quals els transportistes no residents podran prestar serveis de transports en un Estat membre; [...] d) qualsevol altres disposicions oportunes.

Subsidiarietat (en el cas de competència no exclusiva)

El objectiu de la modificació de la Directiva de transports combinats és seguir promouint el canvi del transport de mercaderies per carretera a modes de transport més respectuosos amb el medi ambient i, per tant, continuar reduint les externalitats negatives del sistema de transports de la UE. Per aconseguir aquest objectiu, és necessari ampliar el marc de mesures a favor del transport combinat i simplificar i aclarar la Directiva. No es pot aconseguir de manera suficient a nivell d'Estat membre, donat que la major part del transport combinat de mercaderies és transfronterera i depèn d'una infraestructura intermodal entre els Estats membres. És necessari un enfocament coordinat per invertir en les infraestructures de transbord intermodal.

Considerant que gairebé el 20 % del transport intermodal europeu és nacional (en un únic Estat membre) i que en la realitat queda fora de la Directiva, ampliar l'àmbit d'aplicació a les operacions nacionals de transport combinat incrementaria l'abast de les mesures d'aportament necessàries per promoure un canvi modal. D'aquesta manera, es reduirien al mateix temps les externalitats globals, en particular les emissions de gasos d'efecte hivernader i la congestió, el seu impacte rebassa les fronteres nacionals. La congestió a escala regional o nacional afecta directament a tots els usuaris de la carretera i les emissions de gasos d'efecte hivernader i la contaminació atmosfèrica també tenen una dimensió europea.

A més, al fixar uns objectius comuns per a les mesures d'aportament que han d'adoptar els Estats membres es evita que les mesures específiques adoptades a escala nacional en suport del transport combinat produeixin resultats diferents o

se solapen. Concretament, en quant a les mesures de suport a la inversió per a terminals, és necessari un objectiu comú en matèria de cobertura de les terminals per evitar l'exces de capacitat.

Proporcionalitat

Les mesures proposades contribueixen a aconseguir els objectius establerts en la Directiva original.

Per augmentar el impacte de la Directiva és necessari ampliar el seu àmbit d'aplicació a fi d'incloure les operacions nacionals. Deben aclarir-se la definició de transport combinat i les condicions d'el·ligibilitat per garantir que la Directiva s'aplique més eficaçment, en particular en el que se refereix als beneficis derivats de les mesures de suport reglamentari i econòmic.

Les mesures de suport no imposen nivells obligatoris de suport econòmic, sinó que confien el alcance i la metodologia de dit suport al nivell de competència nacional. Els costos per als Estats membres, les empreses i les persones són limitats en comparació amb els beneficis potencials. En particular, s'espera que la ajuda a la inversió per a terminals continuï generant beneficis més enllà del període objecte de revisió.

Elecció del instrument

Com el acte jurídic que se ha de modificar és una Directiva, el acte de modificació hauria adoptar la mateixa forma.

3. Resultats de les evaluacions *ex post*, de les consultes amb les parts interessades i de les evaluacions d'impacte

Evaluacions *ex post* / control de qualitat de la legislació existent

En 2016 la Comissió publicà la seva avaluació de la Directiva 92/106/CEE¹². En gener de 2015 s'havia publicat també un estudi extern titulat *Analysis of the EU Combined Transport* [Anàlisi del transport combinat en la UE]¹³.

La avaluació arribà a la conclusió que la Directiva segueix sent un instrument pertinent per a suportar el transport combinat. S'establí que, sense la intervenció de la UE, els serveis transfronterizos de transport combinat es veurien confrontats amb obstacles derivats dels diferents ordenaments jurídics, per la qual cosa aquests serveis serien menys atractius i, possiblement, inviables. L'avaluació posà de relleu que el transport combinat contribueix a reduir les externalitats negatives mitjançant un canvi modal. No obstant això, l'avaluació mostrà que existeix un marge significatiu per millorar l'eficàcia de la Directiva, degut al fet que algunes de les seves disposicions estan anticuades, la seva redacció està a vegades obsoleta i és ambigua, i el seu alcance, limitat. Les deficiències tenen que veure, sobretot, amb la definició de transport combinat, les limitacions dels incentius fiscals i les disposicions anticuades relatives als documents de transport.

Consultes amb les parts interessades

Les consultes amb les parts interessades compliren les normes mínimes per a la consulta de les parts interessades establertes en la Comunicació de la Comissió de 11 de desembre de 2002 [COM(2002) 704 final].

S'han dut a terme consultes per recopilar comentaris sobre les mesures d'actuació proposades i el impacte probable de dites mesures. Les parts interessades foren consultades sobre les qüestions que no s'havien abordat en anteriors consultes públiques (REFIT). Les consultes reflectiren com veïen els diferents grups de parts interessades les mesures i les opcions estratègiques proposades, com

12. Informe final de l'avaluació *ex post* (REFIT) de la Directiva 92/106/CEE de transports combinats, SWD(2016) 140 final.

13. <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>.

cabía esperar que estas influyeran en ellos, y cómo podía determinarse la opción preferida de las partes interesadas.

Entre las actividades de consulta figuraban las siguientes:

1) Se llevó a cabo una consulta pública abierta, organizada en internet y accesible durante 12 semanas. La consulta se celebró desde el 23 de enero de 2017 hasta el 23 de abril de 2017, utilizando la herramienta EUSurvey y la página de consulta de la DG MOVE. La Comisión recibió 79 cuestionarios completos y seis documentos de posición procedentes de 17 Estados miembros y de Suiza, principalmente del sector del transporte y la logística: el 43 %, de asociaciones empresariales (entre las cuales había 13 organizaciones europeas o internacionales); el 36 %, de empresas privadas; el 11 %, de autoridades; el 8 %, de ONG, y el 2 %, procedentes del mundo académico.

2) Del 10 al 31 de marzo de 2017 se llevó a cabo una consulta en línea específica de las partes interesadas con ayuda de un consultor externo. Esta se centró principalmente en la definición y los incentivos económicos, y estaba especialmente adaptada a los distintos grupos de partes interesadas (industria, Estados miembros, interlocutores sociales y otros grupos de interés). La Comisión recibió 122 cuestionarios completos de 12 Estados miembros y de Suiza: el 44 %, de operadores de servicios de transporte o de asociaciones de operadores; el 17 %, de los usuarios de servicios de transporte o de asociaciones comerciales de usuarios del transporte; el 25 %, de las autoridades nacionales, y el 14 %, de otras asociaciones del ámbito del transporte.

3) El 30 de marzo de 2017 se organizó una reunión de partes interesadas, que permitía a los grupos de partes interesadas que participaban en la consulta específica intercambiar sus puntos de vista. Las 35 partes interesadas participantes representaban a todos los modos de transporte, así como a los puertos marítimos e interiores, las terminales, los propietarios de vagones y la industria del transporte combinado.

4) El 10 de abril de 2017, se celebró otra reunión de los Estados miembros, en la que estuvieron representados 14 Estados miembros.

Resumen de las aportaciones recibidas y uso de los resultados.

Tanto el sector del transporte y la logística (representado por los usuarios del transporte, los operadores y sus respectivas asociaciones) como las autoridades han expresado la necesidad de que se modifique urgentemente la Directiva de transportes combinados. Se considera que la legislación vigente está anticuada y que el apoyo reglamentario y económico a las operaciones de transporte combinado resulta inadecuado; además, las condiciones relativas a las operaciones elegibles se consideran inadecuadas para las modernas soluciones para la cadena de suministro y la situación competitiva de los servicios de transporte combinado.

En cuanto a la definición del concepto de transporte combinado, la mayoría de las partes interesadas propugnaba una ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva para incluir el transporte nacional y las operaciones con países no pertenecientes a la UE, previendo un importante impacto positivo en los volúmenes del transporte combinado y en el medio ambiente. La posible modificación de la distancia límite del trayecto efectuado por carretera en operaciones de transporte combinado provocó el mayor número de observaciones, con opiniones a menudo divergentes: muchas partes interesadas y autoridades nacionales desean mantener las actuales limitaciones, introduciendo tal vez cierta flexibilidad, mientras que el sector privado apoya la supresión de las limitaciones de la longitud del trayecto efectuado por carretera.

A pesar de estas diferencias, un posible compromiso podría consistir en conservar la definición actual y mantener la distancia de 150 km, dando paso al mismo tiempo a cierta flexibilidad manteniendo la noción de terminal apropiada más próxima si se definiera mejor. Por lo que respecta al trayecto no efectuado por carretera, las partes interesadas no manifestaron opiniones firmes sobre la modificación de la longitud mínima actual de 100 km; dicho umbral fue considerado insignifican-

te para operaciones de transporte ferrocarril/carretera, pero contraproducente para operaciones combinadas por vías navegables interiores.

Las partes interesadas manifestaron la opinión de que la ayuda ofrecida con arreglo a la Directiva vigente era, en general, insuficiente para fomentar los transportes combinados en la Unión. Sin embargo, dos de las medidas de apoyo reglamentarias se consideraron especialmente eficaces:

- la exención de las «restricciones de cabotaje» para los trayectos por carretera, así como
- la excepción de 44 toneladas del límite de 40 toneladas para operaciones de transporte combinado de conformidad con la Directiva sobre pesos y dimensiones.

Sobre las medidas de apoyo económico, existía un consenso general para ampliar el apoyo económico a todos los movimientos de transporte combinado en cada combinación modal. Se consideró que las medidas que podían producir el impacto positivo más importante sobre los volúmenes de transporte combinado eran: i) el apoyo a la inversión directa en terminales de transporte combinado, acompañado, en su caso, de subvenciones por unidad de carga transbordada; ii) los incentivos para inversiones en TI relacionadas con el transporte combinado o la utilización de soluciones innovadoras, como los camiones menos contaminantes; y iii) la reducción de los cánones de acceso para las operaciones de transporte combinado específicamente ferroviarias. Los Estados miembros expresaron reservas sobre las medidas obligatorias de apoyo.

La mayoría de las partes interesadas eran favorables a unas condiciones más claras sobre la prueba de elegibilidad de las operaciones de transporte combinado. También apoyaron la introducción de un sistema basado en documentos electrónicos, que podría sustituir el anticuado sistema de documentos de papel y sellos. Esta sugerencia contó con el respaldo de los Estados miembros.

En general, las partes interesadas mostraron un gran interés en recibir información regularmente sobre la situación de las operaciones de transporte combinado. También pidieron que se recogieran y se publicaran regularmente los datos relacionados con el transporte combinado y dieron su apoyo a la preparación y publicación de informes más detallados. Además, propusieron que se revisara la Directiva modificada con una determinada periodicidad, por ejemplo cada 5 años, para mantenerla actualizada.

Recogida de datos y utilización de asesoramiento técnico

La definición del problema se basa principalmente en la evaluación REFIT¹⁴ y en el estudio externo¹⁵.

Se recurrió a contratistas externos para preparar el terreno para la evaluación de impacto:

- un estudio sobre la recogida de datos relativos a los costes¹⁶, concluido en marzo de 2017;
- un estudio de actualización del panorama del mercado del transporte combinado¹⁷, concluido en marzo de 2017; así como
- un estudio en el que se resumen las consultas en apoyo de la evaluación de impacto¹⁸, concluido en julio de 2017.

14. SWD(2016) 140 final.

15. *CT Study - Analysis of the EU Combined Transport* [Estudio TC: Análisis del transporte combinado de la UE], 2014; <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>.

16. TRL (2017), *Gathering additional data on EU combined transport* [Recopilación de datos adicionales sobre el transporte combinado de la UE].

17. ISL+KombiConsult (2017), *Updating EU combined transport data – Final Report* [Actualización de los datos sobre el transporte combinado de la UE; informe final].

18. KombiConsult-Intermodality (2017), *Consultations and related analysis in the framework of impact assessment for the amendment of Combined Transport Directive (92/106/EEC)* [Consultas y análisis en el marco de la evaluación de impacto de la modificación de la Directiva de transportes combinados (92/106/CEE)].

Evaluación de impacto

La iniciativa cuenta con el respaldo de una evaluación de impacto que ha recibido el dictamen favorable del **Comité de Control Reglamentario**. El Consejo ha formulado una serie de recomendaciones que requerían ajustes y aclaraciones sobre los siguientes puntos:

- la descripción del contexto y la manera en que la iniciativa se inscribe en la aplicación de otras normativas de la UE y otros esfuerzos complementarios para lograr un cambio modal;
- la identificación y la calificación de los cuellos de botella de las infraestructuras (en particular, las terminales de transbordo) para el desarrollo del transporte combinado;
- la justificación, desde el punto de vista de la subsidiariedad, de la inclusión del transporte combinado nacional en el ámbito de aplicación de la Directiva; así como
- el impacto esperado, en particular, las hipótesis subyacentes.

Los comentarios se han tenido en cuenta en la evaluación de impacto revisada, tal como se indica en el anexo I del informe de evaluación de impacto. Para abordar las cuestiones aquí mencionadas se realizaron las siguientes modificaciones:

- Se han añadido explicaciones, principalmente en la sección sobre el contexto político, acerca de la complementariedad de la revisión de la Directiva de transportes combinados con otras iniciativas existentes (para abordar la promoción de la multimodalidad y el apoyo a un cambio modal).
- Se han añadido más explicaciones sobre los cuellos de botella de las infraestructuras y cómo afectan a los problemas generales que aborda esta iniciativa. Se han añadido referencias específicas (en particular, sobre las limitaciones existentes y las necesidades en materia de terminales de infraestructuras ferroviarias) para contribuir a cuantificar estos cuellos de botella y las inversiones necesarias previstas.
- También se han incorporado más explicaciones sobre la subsidiariedad, en particular sobre la inclusión del transporte combinado nacional en la definición, pero también en la adopción de medidas de inversión en infraestructuras.
- Se han añadido en las secciones pertinentes, y en particular en el anexo sobre modelos analíticos, una descripción más detallada de las hipótesis subyacentes sobre el impacto y una descripción del modelo interno utilizado para calcular dicho impacto.

Las **opciones estratégicas** evaluadas consisten en paquetes de medidas políticas que abordan los objetivos específicos y, más en concreto, las principales causas identificadas de los problemas:

- la definición de «transporte combinado», es decir, la cobertura geográfica, el trayecto efectuado por carretera, el trayecto no efectuado por carretera, la unidad de carga;
- el control de elegibilidad, es decir, los datos exigidos (para el control), la presentación de los datos, el lugar de control;
- las medidas de apoyo económico, es decir, ayuda a la inversión y apoyo operativo (p. ej. desgravaciones fiscales sobre los vehículos); así como
- las medidas administrativas, es decir, revisión de las medidas de apoyo, recogida de datos, cooperación entre los Estados miembros y transparencia.

Las opciones estratégicas se han basado en niveles cada vez mayores de clarificación, ambición e impacto «acumulativo» esperado.

La primera opción estratégica (OE1) consiste en una modificación menor de la Directiva, prestando especial atención a la simplificación: se simplifica la definición del transporte combinado definiendo una distancia única del trayecto efectuado por carretera para todos los modos de transporte. Se aceptan simples documentos electrónicos (p. ej. PDF) como prueba de elegibilidad, y los incentivos fiscales a las empresas de transporte en el trayecto del transporte combinado efectuado por carretera se amplían a todos los tipos de transporte combinado (no solo ferrocarril/carretera).

La opción estratégica 2 (OE2) se centra en la simplificación de los criterios de elegibilidad (definición), una mejor definición de las condiciones de ejecución y la ampliación de las medidas de apoyo económico. La opción se divide en dos subopciones, en función del nivel de ambición:

- En la subopción OE2A, el ámbito de aplicación se amplía para incluir las operaciones nacionales de transporte combinado. Existe una definición común del trayecto por carretera, independientemente del modo de transporte no efectuado por carretera (150 km o el 20 %, según el valor que sea mayor). Solo se consideran aceptables las unidades de carga intermodales con identificación ISO/UCI. Se especifican nuevos requisitos en materia de datos para probar las condiciones de elegibilidad, junto con la aceptación de datos electrónicos en un formato de datos revisable. También se ofrecen diversas opciones de apoyo económico.

- En la subopción OE2B, además de las medidas descritas en OE2A, la definición de transporte combinado incluye, para la parte del trayecto efectuado por carretera, cierta flexibilidad, dejando a los Estados miembros la posibilidad de usar como límite la «terminal apropiada más próxima». Se aceptan unidades de carga de todos los tamaños. De todas las medidas de apoyo económico, la de las inversiones en terminales se convierte en obligatoria.

Por último, la opción estratégica 3 (OE3) consiste en una ampliación de las medidas que contempla la Directiva sobre todo el transporte intermodal, con independencia de los límites de distancia o de los tipos de unidades de carga. Con esta opción, no existen requisitos de datos sobre la prueba de elegibilidad. La opción establece asimismo que son obligatorias todas las posibles medidas de ayuda.

En la evaluación de impacto se identificó OE2B como la opción preferida.

Aunque OE3 aportaría los mayores beneficios económicos absolutos, su coste para los Estados miembros, además del rendimiento general de la inversión, la hacen menos atractiva que las otras opciones, cuya ratio de rentabilidad de la inversión es más elevada. OE3 es también menos eficiente desde el punto de vista medioambiental que OE2A y OE2B. OE1 y OE2A no cumplen el objetivo del cambio modal para 2030 establecido en el Libro Blanco de 2011. En consecuencia, dado que OE2B garantiza el logro del objetivo del cambio modal para 2030 y aporta un rendimiento de la inversión y una eficiencia medioambiental superiores a los de OE3, la opción preferida es OE2B.

Las pymes –en particular, las que efectúan el tramo por carretera de las operaciones de transporte combinado y los pequeños operadores de vías navegables interiores– se benefician del apoyo de la Directiva de transportes combinados, que las ayuda a competir con el transporte de larga distancia por carretera más barato, y se beneficiarán de OE2B gracias al incremento de los volúmenes de transporte combinado. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que la introducción de datos electrónicos estructurados para fines de control puede entrañar algunos costes de inversión iniciales, aunque se verían compensados por el ahorro previsto gracias al uso de datos electrónicos en el conjunto de la cadena de suministro.

Adecuación regulatoria y simplificación

La dimensión REFIT de la presente propuesta radica en la simplificación y la actualización de la definición de transporte combinado, así como en la aclaración de las condiciones y los medios de aplicación (prueba de elegibilidad de la operación como transporte combinado).

La definición de transporte combinado consiste en:

- la aclaración y simplificación de la definición del trayecto efectuado por carretera, optando por una definición precisa (150 km o el 20 % de la distancia total) aplicable en combinación con cualquier modo de transporte;
- la supresión de toda limitación de distancia respecto del trayecto no efectuado por carretera;

– una especificación adicional de que solo se tendrán en cuenta las unidades de carga normalizadas; de esta manera, será más fácil el seguimiento y el recuento de las unidades de carga, al calcular los volúmenes de transporte combinado para los que se solicitan medidas de apoyo.

Respecto de las condiciones sobre la prueba de elegibilidad, al especificar claramente los datos necesarios y permitir el uso de documentos electrónicos, las autoridades encargadas de los controles de carretera y las que se ocupan de las medidas de ayuda podrán comprobar más fácilmente el aspecto del «transporte combinado».

Por último, las simplificaciones también se aplican a algunas referencias anticuadas, como el régimen liberal específico para el «transporte por cuenta propia». Como se explica en el informe REFIT, ya no es pertinente ni eficaz dada la disminución global del transporte por cuenta propia en el transporte de mercancías por carretera.

Derechos fundamentales

La propuesta respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.

4. Repercusiones presupuestarias

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

5. Otros elementos

Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

El informe de la evaluación de impacto enumera una serie de ocho indicadores que deben utilizarse para el seguimiento de la eficacia y la eficiencia de las medidas adoptadas con el fin de cumplir los principales objetivos políticos:

- la parte que representan el transporte intermodal y del transporte combinado;
- el cambio modal del transporte por carretera;
- el ahorro resultante en relación con los costes externos;
- el incremento del volumen de transporte intermodal por 1 EUR de apoyo facilitado;
- el aumento de la capacidad de carga de las unidades de carga intermodales;
- la reducción de la distancia media entre las terminales intermodales (por modo de transporte);
- la rentabilidad de las inversiones (RI) procedente del apoyo económico al transporte intermodal; así como
- la comparación y la evolución de los costes del transporte efectuado únicamente por carretera y del transporte intermodal en la misma distancia.

Para evaluar el impacto de la legislación, sería necesaria una evaluación exhaustiva una vez que se hayan aplicado todos los cambios. 27 meses después de la fecha de transposición de la Directiva, la Comisión llevaría a cabo una primera evaluación, que se repetiría cada dos años. La propuesta incluye requisitos específicos de información para los Estados miembros en relación con la utilización del transporte combinado, así como con la evolución de la infraestructura y las medidas de apoyo aplicadas.

Documentos explicativos (en el caso de las Directivas)

Teniendo en cuenta el ámbito de aplicación de la propuesta, y el hecho de que solo se modifica la Directiva 92/106/CEE, que los Estados miembros han transpuesto ya plenamente, no parece justificado ni proporcionado exigir documentos explicativos.

Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

El título de la Directiva se refería a «[...] transportes combinados de mercancías entre Estados miembros». Ahora, se modifica el título para reflejar el ámbito de aplicación ampliado, eliminando la expresión «entre Estados miembros», e incluir la ampliación de la definición de «transporte combinado», tal como se contempla en el artículo 1 modificado, a las operaciones nacionales (dentro de un Estado miembro).

Artículo 1

En el artículo 1 se establecía el ámbito de aplicación de la Directiva y la definición de «transportes combinados». A causa de la ambigüedad, la falta de claridad de dicha definición y su limitado ámbito de aplicación, el artículo se sustituye por una definición adaptada y más clara de «transportes combinados» en la Directiva. La nueva definición, tal como se presenta en este nuevo artículo 1, es la siguiente:

- Amplía, en su apartado 4, el ámbito de aplicación de «transportes combinados» a todas las operaciones en la Unión, incluidas las operaciones nacionales de transporte combinado.
- Aclara y precisa, en su apartado 3, la distancia máxima del trayecto efectuado por carretera como 150 km o el 20 % de la distancia total, independientemente del tipo de trayecto no efectuado por carretera (ferrocarril, vía navegable interior o marítima), velando al mismo tiempo por que exista cierta flexibilidad debido a limitaciones operativas o geográficas específicas en los Estados miembros.
- Suprime, en el apartado 2, la limitación relativa al trayecto no efectuado por carretera al objeto de incorporar al ámbito de aplicación de la Directiva operaciones importantes de transporte combinado utilizando vías navegables interiores.
- También especifica, en el apartado 2, los tipos de unidad de carga que son admisibles (es decir, normalizados según ISO/CEN) en operaciones de transporte combinado.

Artículo 3

El artículo 3 incluía una referencia a un documento de transporte que puede utilizarse como prueba de elegibilidad (referencia al artículo 6 del Reglamento n.º 11 del Consejo, de 27 de junio de 1960), y contemplaba especificaciones adicionales sobre la información que debía añadirse, en particular el uso de sellos para confirmar o verificar determinadas partes de la operación. Dado que estas condiciones se consideraron poco claras y que los sellos ya no se utilizan en muchas instalaciones, el artículo se sustituye incluyendo una especificación más precisa de las condiciones y tipos de datos que se vayan a utilizar como prueba de elegibilidad para el transporte combinado, a los efectos de los controles de carretera realizados en un Estado miembro en un trayecto de la operación de transporte efectuado por carretera:

- El apartado 1 define las condiciones para que el transporte por carretera se considere parte de una operación de transporte combinado.
- El apartado 2 enumera y detalla los datos que deben presentarse como pruebas.
- El apartado 3 establece que no se exigirá ningún documento adicional para probar la operación de transporte combinado.
- El apartado 4 establece los requisitos de presentación de las pruebas, en particular a los efectos de un control en carretera.
- El apartado 5 describe el formato aceptable de los datos probatorios que han de presentarse, en particular el posible uso de los documentos de transporte existentes, pero también la posibilidad de utilizar medios electrónicos con un formato estructurado revisable.
- El apartado 6 consiste en una salvaguardia para los operadores en caso de discrepancia entre las operaciones reales y la información facilitada en las pruebas, cuando las discrepancias se deban a circunstancias excepcionales.

Artículo 5

El artículo 5 contemplaba las obligaciones de presentación de informes de la Comisión (con la ayuda de los Estados miembros), pero no incluía ninguna obligación sistemática de recoger los datos pertinentes para cumplir con dicha obligación. Ahora se propone modificar las condiciones de presentación de informes y las obligaciones necesarias para garantizar la correcta aplicación de la Directiva:

- El apartado 1 introduce la obligación de que los Estados miembros informen a la Comisión, 18 meses después de la fecha de transposición de la Directiva, sobre los datos relativos a las condiciones del mercado de transportes combinados en su territorio, en particular sobre la infraestructura de que se trate y las medidas nacionales de apoyo adoptadas. Asimismo, prevé la posibilidad de que la Comisión pueda adoptar, mediante actos delegados, medidas para ayudar a los Estados miembros en su obligación, detallando mejor el contenido de la información que debe notificarse.

- El apartado 2 establece que la Comisión evalúe, partiendo de estos informes nacionales, la aplicación de la Directiva, incluida su eficacia y eficiencia, y que también puede contemplar medidas adicionales.

- El apartado 3 establece que el suministro de información y la notificación por los Estados miembros es periódica, cada dos años.

Artículo 6

El artículo 6 incluía las condiciones de apoyo económico aplicables al transporte combinado. Se añaden cinco nuevos párrafos a fin de ampliar el ámbito de aplicación de estas medidas de apoyo:

- El apartado 4 introduce medidas obligatorias de apoyo para fomentar nuevas inversiones por parte de los Estados miembros en infraestructuras e instalaciones para el transporte combinado y se centra en las prioridades subyacentes, y en particular en la densidad de terminales de transbordo. También contempla las condiciones para la coordinación entre los Estados miembros y la Comisión, a fin de evitar el posible solapamiento de la inversión en infraestructuras de transbordo, lo que podría provocar un exceso de capacidad de las terminales, especialmente en los corredores de la RTE-T.

- El apartado 5 prevé medidas de apoyo adicionales que los Estados miembros pueden adoptar con el fin de complementar las ya existentes a fin de reducir el coste de una operación de transporte combinado y hacerla más competitiva con respecto a la operación equivalente efectuada únicamente por carretera. Estas medidas opcionales pueden afectar a cualquier parte de la operación de transporte combinado (cualquier trayecto, el vehículo utilizado en cada trayecto, la unidad de carga o la operación de transbordo).

- El apartado 6 exige a los Estados miembros que comuniquen a la Comisión las medidas de apoyo adoptadas.

- El apartado 7 prevé una revisión periódica de las medidas adoptadas, con el fin de garantizar su eficacia.

- El apartado 8 establece el objetivo general que deben abordar las medidas de apoyo.

Artículo 7 y Artículo 9

Los artículos 7 y 9 contenían disposiciones específicas destinadas a abordar y facilitar el transporte por cuenta propia. Se suprimen los artículos 7 y 9. Según la evaluación REFIT, la importancia del transporte por cuenta propia en el transporte por carretera ha disminuido considerablemente, pasando del 30 % en 1986 al 15 % en 2012, y el beneficio para las partes interesadas derivado de los artículos específicos de dicha modalidad ha sido limitado.

Habida cuenta de la simplificación en la nueva definición propuesta para el transporte combinado y de las aclaraciones acerca de las pruebas para las operaciones de transporte combinado, ya no resulta razonable hacer una distinción, en el contexto

de la presente Directiva, entre el transporte combinado por cuenta ajena y el transporte combinado por cuenta propia. Salvo que se especifique algo distinto, los derechos y obligaciones de la Directiva son los mismos para ambos tipos de transporte.

Artículo 9 bis

Este artículo se añade para garantizar que se ofrece transparencia a todas las partes interesadas que participan en operaciones de transporte combinado con respecto a la aplicación de la Directiva, y en particular a las medidas de apoyo disponibles y las condiciones para su aplicación.

Para ello se establecerá una red de autoridades competentes a fin de promover la cooperación entre los Estados miembros mediante el intercambio de la información y las mejores prácticas pertinentes, en particular sobre las medidas de apoyo, y mediante la elaboración de una lista de los principales puntos de contacto para las partes interesadas. Además, el apartado 4 dispone que la Comisión deberá facilitar la lista de las autoridades competentes y de las medidas pertinentes adoptadas por los Estados miembros.

Artículo 10 bis

Este artículo se añade al objeto de introducir el procedimiento para el ejercicio de los poderes delegados de la Comisión.

2017/0290 (COD)

Propuesta de Directiva del Parlamento europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 92/106/CEE relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (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 91, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Prevía transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹⁹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²⁰,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) El efecto negativo del transporte sobre la contaminación atmosférica, las emisiones de gases de efecto invernadero, los accidentes, el ruido y la congestión siguen planteando problemas a la economía, a la salud y al bienestar de los ciudadanos europeos. Pese a que el transporte por carretera es el principal causante de esos efectos negativos, existen estimaciones de que el transporte de mercancías por carretera [en la Unión] crecerá un 60 % hasta 2050.

(2) Reducir el impacto negativo de las actividades de transporte sigue siendo uno de los principales objetivos de la política de transportes de la Unión. La Directiva 92/106/CEE²¹, que establece medidas para fomentar el desarrollo del transporte combinado, es el único acto legislativo de la Unión que incentiva directamente el cambio del transporte de mercancías por carretera a modos de transporte con emisiones más bajas, como la navegación interior, la navegación marítima y el ferrocarril.

(3) El objetivo de alcanzar, a más tardar en 2030, el cambio del 30 % del transporte de mercancías por carretera en distancias superiores a los 300 km a otros mo-

19. DO C [...] de [...], p. [...].

20. DO C [...] de [...], p. [...].

21. Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

dos de transporte, como el ferrocarril o las vías navegables, y de más del 50 % de aquí a 2050, con el fin de optimizar el rendimiento de las cadenas logísticas multimodales, en particular utilizando en mayor medida modos más eficientes desde el punto de vista energético, ha sido más lento de lo esperado y, según las proyecciones actuales, no se logrará.

(4) La Directiva 92/106/CEE ha contribuido al desarrollo de la política de la Unión en materia de transportes combinados y ha ayudado a trasladar fuera de las carreteras una parte considerable del transporte de mercancías. Su impacto se ha visto significativamente mermado a causa de ciertas deficiencias en la aplicación de dicha Directiva, sobre todo su lenguaje ambiguo y sus disposiciones obsoletas, además de lo limitado del alcance de sus medidas de apoyo.

(5) La Directiva 92/106/CEE debe simplificarse y su aplicación ha de mejorarse mediante la revisión de los incentivos económicos al transporte combinado, con el fin de favorecer el cambio del transporte de mercancías por carretera a modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente, más seguros, más eficientes desde el punto de vista energético y que causen menos congestión.

(6) El volumen de las operaciones intermodales nacionales representa el 19,3 % del total del transporte intermodal en la Unión. Dichas operaciones no se benefician de las medidas de apoyo previstas por la Directiva 92/106/CEE, debido a lo limitado del ámbito de aplicación de la definición de transportes combinados. Sin embargo, el efecto negativo de las operaciones nacionales de transporte por carretera, y en particular de las emisiones de gases de efecto invernadero y la congestión, tienen unas repercusiones que rebasan las fronteras nacionales. Por lo tanto, conviene ampliar el ámbito de aplicación de la Directiva 92/106/CEE a las operaciones nacionales (dentro de un Estado miembro) de transporte combinado para apoyar el desarrollo del transporte combinado en la Unión, de ahí el aumento del cambio modal de la carretera al ferrocarril, las vías navegables interiores y el transporte marítimo de corta distancia.

(7) Una operación de transporte combinado debe considerarse una sola operación de transporte que compite directamente con una operación de transporte unimodal desde el punto de partida hasta el destino final. Las condiciones reglamentarias deben garantizar la equivalencia entre el transporte combinado internacional y el transporte unimodal internacional, y el transporte combinado nacional y el transporte unimodal nacional, respectivamente.

(8) La definición actual de transporte combinado contempla diferentes límites de distancia en relación con los trayectos de una operación de transporte combinado efectuados por carretera, según el modo del trayecto no efectuado por carretera, y en el caso del ferroviario, no establece un límite de distancia fija, pero en su lugar tiene en cuenta el concepto de «terminal apropiada más próxima» a fin de ofrecer cierta flexibilidad y tener en cuenta situaciones específicas. Dicha definición ha planteado muchas dificultades para ser aplicada debido a distintas interpretaciones y dificultades específicas para establecer las condiciones de aplicación. Sería conveniente suprimir dichas ambigüedades, sin dejar de garantizar que se mantiene cierto grado de flexibilidad.

(9) En la actual definición de transporte combinado, la distancia mínima de 100 km del trayecto de una operación de transporte combinado no efectuado por carretera garantiza que quedan incluidas la mayor parte de las operaciones de transporte combinado. Los trayectos por ferrocarril y transporte marítimo de corta distancia cubren grandes distancias para ser competitivos en relación con el transporte efectuado únicamente por carretera. Esa distancia mínima también excluye del ámbito de aplicación ciertas operaciones específicas como las travesías de transbordadores de corta distancia o el transporte por alta mar, que se producirían de todos modos. Sin embargo, con estas limitaciones, no se tienen en cuenta, a los efectos de las operaciones de transporte combinado, una serie de operaciones en las vías de navegación interior en las inmediaciones de los puertos y en las aglomeraciones urbanas y

alrededor de estas, que contribuyen en gran medida a descongestionar el transporte por carretera en los puertos marítimos y en las zonas interiores adyacentes, así como a reducir las cargas medioambientales en las aglomeraciones. Por lo tanto, sería útil eliminar dicha distancia mínima, manteniendo al mismo tiempo la exclusión de determinadas operaciones como el transporte por alta mar o las travesías en transbordador a corta distancia.

(10) El límite mínimo de tamaño de las unidades de carga que se especifica actualmente en la definición de transporte combinado podría obstaculizar el futuro desarrollo de soluciones intermodales innovadoras para el transporte urbano. Por el contrario, la capacidad de identificar las unidades de carga gracias a las normas existentes podría acelerar su manipulación en terminales y facilitar el flujo de las operaciones de transporte combinado, a fin de velar por un tratamiento más fácil de las unidades de carga identificadas y de garantizar el futuro de estas.

(11) El uso, ya anticuado, de sellos para demostrar que se ha efectuado una operación de transporte combinado impide la aplicación efectiva de la Directiva 92/106/CEE o la verificación de la elegibilidad en relación con las medidas previstas en dicha Directiva. Debe aclararse cuáles son las pruebas necesarias para demostrar que se está efectuando una operación de transporte combinado, así como con qué medios se aportan dichas pruebas. Debe fomentarse la utilización y la transmisión de información electrónica sobre el transporte, que debería simplificar el suministro de las pruebas oportunas y su tratamiento por parte de las autoridades pertinentes. El formato utilizado debe ser fiable y auténtico. El marco regulador y las iniciativas tendentes a la simplificación de los procedimientos administrativos y la digitalización de los aspectos relativos al transporte deben tener en cuenta la evolución de la situación a nivel de la Unión.

(12) El ámbito de aplicación de las actuales medidas de apoyo económico definidas en la Directiva 92/106/CEE es muy limitado y consiste en medidas fiscales (a saber, el reembolso o la reducción de impuestos) que afectan solamente a las operaciones de transporte combinado ferrocarril/carretera. Estas medidas deben ampliarse a las operaciones de transporte combinado que incluyen las vías navegables interiores y el transporte marítimo. También han de respaldarse otros tipos de medidas pertinentes, como las de apoyo a la inversión en infraestructuras o diversas medidas de apoyo económico.

(13) El principal obstáculo de infraestructura que dificulta el cambio del transporte de mercancías por carretera a otros modos de transporte se encuentra a nivel de la terminal de transbordo. La actual distribución y cobertura de las terminales de transbordo en la Unión, al menos a lo largo de la red básica y la red global existentes de la RTE-T, es insuficiente, y la capacidad de las terminales de transbordo existentes está llegando a sus límites y tendrá que desarrollarse para hacer frente al crecimiento general del tráfico de mercancías. Invertir en la capacidad de las terminales de transbordo puede reducir los costes globales de transbordo y, por lo tanto, producir un cambio modal, como ha quedado demostrado en algunos Estados miembros. Por consiguiente, los Estados miembros deben velar, en coordinación con los Estados miembros vecinos y con la Comisión, por que se construyan o se pongan a disposición de los operadores de transporte más terminales de transbordo de transporte combinado y capacidad de transbordo. Ello supondría un incentivo para la utilización de alternativas al transporte de mercancías y el aumento del cambio modal, con el resultado de que las operaciones de transporte combinado sean más competitivas que el transporte efectuado únicamente por carretera. El aumento de la cobertura y la capacidad de las terminales de transbordo debe establecerse, como mínimo, a lo largo de la red básica y la red global existentes de la RTE-T. Como promedio, debe existir al menos una terminal apropiada de transbordo para el transporte combinado situada como máximo a 150 km de cualquier punto de expedición en la Unión.

(14) Los Estados miembros deben aplicar medidas adicionales de apoyo económico además de las ya existentes, centrándose en los diversos trayectos de una operación de transporte combinado, con el fin de reducir el transporte de mercancías por carretera y de fomentar la utilización de otros modos de transporte, como el ferrocarril, las vías navegables interiores y el transporte marítimo, reduciendo así la contaminación atmosférica, las emisiones de gases de efecto invernadero, los accidentes de tráfico, la contaminación acústica y la congestión. Dichas medidas pueden incluir la reducción de determinados impuestos o gravámenes sobre el transporte, subvenciones para las unidades intermodales de carga efectivamente transportadas en operaciones de transporte combinado o el reembolso parcial del coste de los transbordos.

(15) Las medidas de apoyo a las operaciones de transporte combinado deben adoptarse de conformidad con las normas sobre ayudas estatales contenidas en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

(16) Las medidas de apoyo deben coordinarse, en la medida de lo necesario, entre los Estados miembros y la Comisión.

(17) Las medidas de apoyo deben ser asimismo objeto de revisión periódica por los Estados miembros para garantizar su eficacia y su eficiencia.

(18) A efectos de la presente Directiva, no debe hacerse distinción alguna entre transporte combinado por cuenta ajena y transporte combinado por cuenta propia.

(19) Para afrontar la evolución del transporte, y en particular del mercado del transporte combinado, los Estados miembros deben recopilar los datos y la información pertinentes y transmitirlos periódicamente a la Comisión, que debe presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la presente Directiva cada cuatro años.

(20) La transparencia es importante para todas las partes interesadas que participan en operaciones de transporte combinado, y en particular para aquellas afectadas por la presente Directiva. Al objeto de apoyar dicha transparencia y de promover una mayor cooperación, deben identificarse las autoridades competentes en cada Estado miembro.

(21) Con vistas a atender a la evolución del mercado y al progreso técnico, debe delegarse la facultad de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en la Comisión en lo que se refiere a añadir a la presente Directiva más detalles sobre la información relativa a las operaciones de transporte combinado que deben comunicar los Estados miembros. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016²². En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo deben recibir toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos deben tener acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

(22) Los objetivos de la presente Directiva consisten en promover el cambio del transporte por carretera a modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente y, por lo tanto, reducir las externalidades negativas del sistema de transportes de la Unión; dado que los Estados miembros no pueden lograr dichos objetivos de manera suficiente, sino que, debido a la naturaleza esencialmente transfronteriza del transporte combinado de mercancías y de las infraestructuras interrelacionadas, así como a los problemas que pretende resolver la presente Directiva, pueden lograrse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas, de conformidad con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea.

22. DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.

(23) Procede por tanto modificar la Directiva 92/106/CE en consecuencia.

Han adoptado la presente Directiva:

Artículo 1

La Directiva 92/106/CEE queda modificada como sigue:

1) el título se sustituye por el texto siguiente:

«Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías»;

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

«Artículo 1. 1. La presente Directiva se aplicará a las operaciones de transporte combinado.

2. A los efectos de la presente Directiva, se entenderá por «transportes combinados», los transportes de mercancías mediante una operación de transporte, compuesta de un trayecto inicial o final del viaje efectuado por carretera, o ambos, así como un trayecto del viaje no efectuado por carretera, utilizando el transporte por ferrocarril, vías navegables o marítimo:

a) en un remolque o semirremolque, con o sin unidad tractora, caja móvil o contenedor, identificados de conformidad con el régimen de identificación establecido con arreglo a lo dispuesto en las normas internacionales ISO 6346 y EN 13044, si la unidad de carga se transborda entre los diferentes modos de transporte; o

b) en un vehículo de carretera transportado por ferrocarril, vías navegables interiores o transporte marítimo en el trayecto del viaje no efectuado por carretera.

Los trayectos no efectuados por carretera utilizando vías navegables interiores o transporte marítimo para los que no exista transporte por carretera alternativo equivalente o que sean inevitables en una operación de transporte viable desde el punto de vista comercial no se tendrán en cuenta a los efectos de las operaciones de transporte combinado.

3. Cada trayecto por carretera mencionado en el apartado 2 no superará la más larga de las distancias siguientes en el territorio de la Unión:

a) 150 km de distancia en línea recta;

b) el 20 % de la distancia en línea recta entre el punto de carga en el trayecto inicial y el punto de descarga en el trayecto final, cuando equivalga a una distancia superior a la que se refiere la letra a).

Este límite de distancia del trayecto efectuado por carretera se aplicará a la longitud total de cada trayecto efectuado por carretera, incluidas todas las recogidas y entregas intermedias. No se aplicará al transporte de una unidad de carga vacía ni al punto de recogida de las mercancías ni al transporte a partir del punto de entrega de las mercancías.

Para las operaciones de transporte combinado ferrocarril/carretera, podrá rebasarse el límite de la distancia del trayecto efectuado por carretera si lo autorizan el Estado miembro o los Estados miembros en cuyo territorio se realice el trayecto efectuado por carretera, con el fin de alcanzar la terminal de transporte geográficamente más próxima que tenga la capacidad operativa necesaria de transbordo para la carga o descarga en lo referente al equipo de transbordo, la capacidad de la terminal y los servicios adecuados de transporte ferroviario de mercancías.

4. Se considerará que tiene lugar una operación de transporte combinado en la Unión cuando la operación o la parte de esta que tenga lugar en la Unión cumpla los requisitos establecidos en los apartados 2 y 3.».

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

«Artículo 3. 1. Los Estados miembros velarán por que el transporte por carretera se considere parte de una operación de transporte combinado a que se refiere la pre-

sente Directiva solamente si el transportista puede presentar pruebas claras de que dicho transporte por carretera constituye un trayecto de una operación de transporte combinado efectuado por carretera, incluido el transporte de unidades de carga en vacío antes y después del transporte de mercancías.

2. Las pruebas a que se refiere el apartado 1 incluirán los siguientes datos relativos a cada operación de transporte combinado:

- a) nombre y apellidos, dirección, datos de contacto y firma del expedidor; [.]
- b) el lugar y la fecha en que se inicia la operación de transporte combinado en la Unión;
- c) el nombre, la dirección y la dirección de contacto del destinatario;
- d) el lugar en que finaliza la operación de transporte combinado en la Unión;
- e) la distancia en línea recta entre el lugar en que comienza la operación de transporte combinado y el lugar en que finaliza la operación de transporte combinado en la Unión;

f) una descripción, firmada por el expedidor, de la operación de transporte combinado que incluya al menos los siguientes detalles para cada trayecto, incluido para cada modo de transporte que constituya el trayecto no efectuado por carretera, de la operación en el territorio de la Unión:

- i) orden de los trayectos (es decir, primer trayecto, trayecto no efectuado por carretera o trayecto final);

- ii) nombre, dirección y datos de contacto del transportista;

- iii) modo de transporte y su orden en la operación;

g) identificación de la unidad de carga intermodal transportada;

h) respecto del trayecto inicial del transporte efectuado por carretera:

- i) el lugar de transbordo para el trayecto no efectuado por carretera;

- ii) la distancia del trayecto inicial del transporte efectuado por carretera en línea recta entre el lugar de expedición y la primera terminal de transbordo;

- iii) en caso de que se haya completado el trayecto inicial por carretera, una firma del transportista que confirme que se ha efectuado la operación de transporte del trayecto por carretera;

i) respecto del trayecto final de transporte efectuado por carretera:

- i) el lugar en que se reciben las mercancías desde el trayecto no efectuado por carretera (ferrocarril, vías navegables interiores o transporte marítimo);

- ii) la distancia del trayecto final de transporte efectuado por carretera en línea recta entre el lugar de transbordo y el lugar en que finaliza la operación de transporte combinado en la Unión;

j) respecto del trayecto no efectuado por carretera:

- i) en caso de que se haya completado el trayecto no efectuado por carretera, una firma del transportista (o transportistas, en el caso de dos o más operaciones no efectuadas por carretera en el trayecto no efectuado por carretera) que confirme que se ha efectuado la operación de transporte del trayecto no efectuado por carretera;

- ii) cuando se disponga de ellos, una firma o un sello de las autoridades ferroviarias o portuarias competentes en las terminales pertinentes correspondientes (estación de ferrocarril o puerto) a lo largo del trayecto no efectuado por carretera confirmando que se ha completado la parte pertinente del trayecto no efectuado por carretera.

3. No se exigirá ningún documento adicional para probar que el transportista está llevando a cabo una operación de transporte combinado.

4. Las pruebas a las que se refiere el apartado 1 deberán ser presentadas o transmitidas a petición del agente encargado de la inspección del Estado miembro en que se efectúe el control. En caso de controles de carretera, se presentarán en el transcurso de dicho control. Las pruebas deberán estar redactadas en una lengua oficial de dicho Estado miembro o en inglés. Durante un control de carretera, el conductor estará autorizado a ponerse en contacto con la sede central, el gestor de transporte

o cualquier otra persona o entidad que pueda ayudarlo a aportar las pruebas mencionadas en el apartado 2.

5. Las pruebas podrán proporcionarse mediante un documento de transporte que cumpla los requisitos establecidos en el artículo 6 del Reglamento n.º 11 del Consejo, o mediante otros documentos de transporte existentes, como el del Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) o el de las Reglas uniformes relativas al Contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril (CIM).

Dichas pruebas podrán ser presentadas o transmitidas por vía electrónica, utilizando un formato estructurado revisable que pueda utilizarse directamente para su almacenamiento y tratamiento informáticos, incluyendo los elementos complementarios de la carta de porte electrónica con arreglo al Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (eCMR) para la parte del trayecto por carretera.

6. A los efectos de los controles de carretera, se permitirá una discrepancia entre la operación de transporte y las pruebas presentadas, sobre todo por lo que se refiere a la información sobre la ruta prevista en la letra g) del apartado 2, si está debidamente justificada, en caso de circunstancias excepcionales que escapen al control del transportista o transportistas y que provoquen cambios en la operación de transporte combinado. Con tal finalidad, el conductor estará autorizado a ponerse en contacto con la sede central, el gestor de transporte o cualquier otra persona o entidad que pueda aportar una justificación adicional sobre esta discrepancia entre las pruebas presentadas y la operación real.

* Reglamento n.º 11 relativo a la supresión de discriminaciones en materia de precios y condiciones de transporte, en aplicación del apartado 3 del artículo 79 del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea (DO 52 de 16.8.1960, p. 1121).»;

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

«Artículo 5. 1. Los Estados miembros presentarán a la Comisión, por primera vez a más tardar el [xx/xx/xxxx - 18 meses a partir de la transposición de la Directiva], y cada dos años a partir de entonces, un informe en relación con las operaciones de transporte combinado a que se refiere la presente Directiva efectuadas en su territorio y que contenga la siguiente información:

a) los enlaces de la red de transporte nacional y transfronteriza utilizados en las operaciones de transporte combinado;

b) el volumen en unidades equivalentes a veinte pies (TEU) y en toneladas/kilómetro de las operaciones de transporte combinado desglosado por tipo de operación (ferroviario, por carretera y por vías navegables interiores, etc.) y por distribución geográfica (nacional y dentro de la Unión);

c) el número y la distribución geográfica de las terminales que se utilizan en las operaciones de transporte combinado y el número anual de operaciones de transbordo efectuadas en dichas terminales;

d) un resumen de todas las medidas nacionales de apoyo utilizadas y previstas, incluyendo el correspondiente grado de utilización y su evaluación de impacto.

2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 10 *bis*, que complementen la presente Directiva describiendo el contenido y los pormenores de la información sobre las operaciones de transporte combinado a que se refiere el apartado 1.

3. A partir de un análisis de los informes nacionales, por primera vez a más tardar el [xx/xx/xxxx - 9 meses después del plazo de presentación del informe de los Estados miembros], y dos años a partir de entonces, la Comisión elaborará y presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre:

a) el desarrollo económico del transporte combinado, en particular a la luz de la evolución del comportamiento medioambiental de los diferentes modos de transporte;

b) los efectos de la aplicación de la Directiva y otros actos legislativos de la Unión en este ámbito;

c) la eficacia y la eficiencia de las medidas de apoyo previstas en el artículo 6;

d) otras posibles medidas, incluida una revisión de la definición de transporte combinado tal como consta en el artículo 1, y una adaptación de la lista de medidas previstas en el artículo 6.».

5) En el artículo 6, se añaden los siguientes apartados 4, 5, 6, 7 y 8:

«4. Cuando sea necesario para la consecución del objetivo a que se refiere el apartado 9, los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para apoyar la inversión en terminales de transbordo en lo que respecta a:

a) la construcción y, en caso necesario, la ampliación de dichas terminales de transbordo para el transporte combinado;

b) el incremento de la eficiencia operativa en las terminales existentes.

Los Estados miembros se coordinarán con los Estados miembros vecinos y con la Comisión y velarán por que, al aplicar estas medidas, se dé prioridad a garantizar una distribución geográfica equilibrada y suficiente de instalaciones apropiadas en la Unión, y en particular en las redes global y básica de la RTE-T, al objeto de que ningún punto de la Unión se encuentre a una distancia superior a 150 km de una terminal.

Los Estados miembros velarán por que las instalaciones de transbordo sean accesibles a todos los operadores, sin discriminación alguna.

Los Estados miembros podrán establecer condiciones suplementarias de elegibilidad en cuanto a las medidas de apoyo.

5. Los Estados miembros podrán adoptar medidas adicionales a fin de mejorar la competitividad de las operaciones de transporte combinado en comparación con las operaciones equivalentes alternativas de transporte por carretera.

Dichas medidas podrán referirse a toda operación de transporte combinado o a parte de esta, como la operación en un trayecto efectuado por carretera o no efectuado por carretera, incluido el vehículo utilizado en dicho trayecto, o como la unidad de carga o las operaciones de transbordo.

6. Los Estados miembros informarán a la Comisión sobre las medidas adoptadas con arreglo al presente artículo y sus especificaciones.

7. Los Estados miembros evaluarán el impacto de dichas medidas de apoyo y re-evaluarán sus necesidades al menos cada cuatro años y, cuando proceda, adaptarán las medidas.

8. Los Estados velarán por que las medidas de apoyo a las operaciones de transporte combinado tengan como objetivos reducir el transporte de mercancías por carretera y fomentar la utilización de otros modos de transporte, como el ferrocarril, las vías navegables interiores y el transporte marítimo, reduciendo así la contaminación atmosférica, las emisiones de gases de efecto invernadero, los accidentes de tráfico, la contaminación acústica y la congestión.»;

6) Se suprimen los artículos 7 y 9.

7) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 9 *bis*. 1. Los Estados miembros designarán a una o a varias autoridades competentes para velar por la aplicación de la presente Directiva y actuar como principal punto de contacto para su aplicación.

Los Estados miembros notificarán a los demás Estados miembros y a la Comisión cuáles son las autoridades competentes a que se refiere el párrafo primero.

2. Los Estados miembros velarán por que las autoridades nacionales competentes cooperen con las autoridades competentes de otros Estados miembros. A tal fin, los Estados miembros se asegurarán de que las autoridades competentes se faciliten

mutuamente la información necesaria para la aplicación de la presente Directiva. En lo que respecta a la información que se intercambie, la autoridad receptora garantizará el mismo nivel de confidencialidad que la autoridad de origen.

3. Los Estados miembros publicarán de manera fácilmente accesible y gratuita la información pertinente sobre las medidas adoptadas de conformidad con el artículo 6, así como cualquier otra información pertinente a efectos de la aplicación de la presente Directiva.

4. La Comisión publicará y actualizará, cuando sea necesario, la lista de las autoridades competentes a que se refiere el apartado 1, así como una lista de las medidas mencionadas en el artículo 6.»;

8) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 10 *bis*. 1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. La competencia para adoptar actos delegados contemplada en el artículo 5, apartado 2, se confiere a la Comisión por un período indefinido a partir de *[la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva (modificativa)]*.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 5, apartado 2, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La Decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto el día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

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

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

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 5, apartado 2, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

* DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.”

Artículo 2

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el XXXXXX *[un año después de la adopción de la Directiva]*. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Incluirán igualmente una mención en la que se precise que las referencias hechas, en las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes, a la Directiva derogada por la presente Directiva se entenderán hechas a la presente Directiva. Los Estados miembros establecerán las modalidades de dicha referencia y el modo en que se formule la mención.

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

Artículo 3

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

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo, el presidente; por el Consejo, el presidente

N. de la r.: La documentació que acompanya aquesta proposta pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell de modificació de la Directiva 2009/33/CE, relativa a la promoció de vehicles de transport per carretera nets i energèticament eficients

295-00192/11

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 27.11.2017

Reg. 72136 / Recepció de la proposta: Mesa de la Diputació Permanent, 28.11.2017

Asunto: Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2009/33/CE, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM(2017) 653 final] [2017/0291 (COD)] {SWD(2017) 366 final} {SWD(2017) 367 final}

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 8.11.2017 COM(2017) 653 final 2017/0291 (COD)

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2009/33/CE, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes (Texto pertinente a efectos del EEE) {SWD(2017) 366 final} - {SWD(2017) 367 final}

Exposición de motivos

1. Contexto de la propuesta

Razones y objetivos de la propuesta

La Unión Europea se ha comprometido a crear un sistema energético sostenible, competitivo, seguro y descarbonizado. Conseguir un transporte sostenible es un objetivo clave de la política común de transportes. Asimismo, ocupa un lugar destacado en las prioridades políticas de la Comisión para el período 2015-2019 y, en particular, en relación con la Unión de la Energía¹ y con el empleo, el crecimiento y la inversión. En el discurso sobre el estado de la Unión de 2017 se presenta una nueva estrategia de política industrial destinada a convertir a la UE en un líder mundial en la descarbonización².

Estas prioridades políticas están respaldadas por la Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones de la Comisión³, adoptada en julio de 2016, la cual confirma que, a fin de cumplir los compromisos asumidos por la UE en la 21.ª Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), celebrada en París en 2015, la descarbonización del sector del transporte debe acelerarse y las emisiones de gases de efecto invernadero y las emisiones de contaminantes también deben estar claramente encaminadas a alcanzar el nivel de emisión cero a mitad del siglo.

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

En torno al 95 % de los vehículos que circulan por las carreteras de Europa siguen utilizando combustibles fósiles. La Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones deja claro que el despliegue de vehículos de bajas emisiones o de emisión cero deberá aumentar sustancialmente en el futuro para que se cumplan los compromisos de reducción de emisiones de la UE. La Estrategia pone de manifiesto la relevancia de la contratación pública en este contexto y observa que, para apoyar la demanda, la Comisión está trabajando actualmente sobre incentivos en las normas de la contratación pública en el contexto de la revisión de la Directiva sobre los vehículos limpios⁵.

Como se anunciaba en la Comunicación de la Comisión «Europa en movimiento: una agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos»⁶, la presente propuesta forma parte de un segundo paquete de propuestas, que debe contribuir al impulso de la Unión hacia una movilidad de bajas emisiones. Dicho paquete se presenta en la Comunicación de la

1. COM(2015) 80 final.

2. https://ec.europa.eu/commission/news/president-juncker-delivers-state-union-address-2017-2017-sep-13_en.

3. COM(2016) 501 final.

4. COM(2017) 283 final.

5. COM(2016) 501 final.

6. COM(2017) 283 final.

Comisión «Avances en la movilidad de bajas emisiones – Una Unión Europea que protege el planeta, empodera a sus consumidores, y defiende a su industria y a sus trabajadores». Incluye una combinación de medidas relacionadas con la oferta y la demanda para colocar a la UE en el camino de la movilidad de bajas emisiones y al mismo tiempo reforzar la competitividad del ecosistema de movilidad de la UE⁷.

La Directiva 2009/33/CE, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes, conocida como la Directiva sobre los vehículos limpios («la Directiva») complementa la legislación horizontal de la UE en materia de contratación pública⁸. Al hacer obligatorio el tener en cuenta en la contratación pública los impactos energético y medioambiental durante la vida útil de los vehículos de transporte por carretera, persigue el objetivo de estimular el mercado de los vehículos limpios y energéticamente eficientes, contribuir a reducir las emisiones de CO₂ y de contaminantes atmosféricos, y aumentar la eficiencia energética.

Una evaluación *a posteriori* realizada en 2015 puso de manifiesto que la Directiva adolece de graves deficiencias. Los organismos públicos, en general, no están utilizando la contratación pública lo suficientemente bien como para contribuir a acelerar la aceptación de los vehículos limpios por el mercado⁹. En la evaluación se señalan deficiencias en la concepción de la Directiva, incluidos un ámbito de aplicación insuficiente y la falta de una definición. Asimismo, ciertas disposiciones sobre la compra de vehículos son imprecisas (especificaciones técnicas) o excesivamente complejas (cuantificación económica de los efectos externos).

El objetivo general de la presente iniciativa es aumentar, en el ámbito de la contratación pública, la aceptación por el mercado de los vehículos limpios, es decir, de bajas emisiones y de emisión cero y, por consiguiente, contribuir a la reducción general de las emisiones del transporte y a la competitividad y al crecimiento en el sector del transporte. La contratación pública sigue siendo importante como estímulo de la demanda, también en el ámbito de los vehículos pesados de transporte en el que todavía no existe ningún requisito legal de reducción de las emisiones de CO₂, aunque la legislación correspondiente se encuentra en fase de preparación. Contribuye igualmente a dar impulso al mercado de turismos y camionetas de los Estados miembros con una muy escasa aceptación de vehículos limpios: en 2017, en dieciséis Estados miembros, la proporción de vehículos eléctricos con acumuladores en las matriculaciones de vehículos nuevos era inferior al 1 %, y en diez Estados miembros era inferior al 0,5 %. También estimula la aceptación de los vehículos limpios en el segmento del mercado de vehículos pesados.

La revisión hace que la Directiva se aplique a todas las prácticas de contratación pública pertinentes, que proporcione señales de mercado claras y a largo plazo, y que las disposiciones sean simplificadas y efectivas. Su objetivo es aumentar la contribución del sector del transporte a la reducción de las emisiones de CO₂ y de contaminantes atmosféricos y a la competitividad y el crecimiento. También apoya una mejor armonización (y, por lo tanto, una mayor repercusión en el mercado) de las políticas de contratación pública de los Estados miembros.

La revisión amplía el ámbito de aplicación de la Directiva. Establece una definición de los vehículos ligeros limpios basada en un umbral combinado de emisiones de CO₂ y de contaminantes atmosféricos. También posibilita la adopción de un acto

7. COM(2017) 675 final.

8. 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).

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

delegado con arreglo a la presente Directiva para adaptar el mismo enfoque a los vehículos pesados después de que se adopten en el futuro normas de emisiones de CO₂ de estos vehículos a nivel de la UE. Fija objetivos mínimos de contratación pública a nivel de Estado miembro según la definición y en el caso de los vehículos pesados sobre la base de combustibles alternativos hasta la adopción del acto delegado. Por último, introduce un marco de seguimiento y presentación de informes, y descarta la metodología para la cuantificación económica de los efectos externos.

Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

La legislación de la UE establece unas normas mínimas armonizadas en materia de contratación pública a través de las Directivas 2014/24/UE y 2014/25/UE. Estos umbrales mínimos son condiciones para la aplicabilidad de las disposiciones con arreglo a la Directiva sobre los vehículos limpios. Los objetivos de la presente revisión son compatibles con la Carta de los Derechos Fundamentales¹⁰, en particular porque se aplica un enfoque no discriminatorio a los distintos poderes y entidades adjudicadores y operadores pertinentes. Están plenamente en consonancia con los objetivos principales de otras iniciativas legislativas y no legislativas destinadas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos y a apoyar el uso de vehículos limpios, de bajas emisiones y de emisión cero. Los objetivos de la presente iniciativa, y las medidas propuestas, son coherentes con la propuesta de Reglamento de normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para el período posterior a 2020¹¹. La revisión complementa un enfoque de instrumentos políticos de disuasión y de incentivación del mercado a nivel de la UE mediante la creación de un estímulo adicional de la demanda de vehículos limpios. De este modo, contribuye a aplicar las normas de comportamiento de turismos y camionetas en materia de emisiones de CO₂ para el período posterior a 2020, así como la legislación en materia de calidad del aire actualmente en vigor en la UE.

2. Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

Base jurídica

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

Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

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

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

10. http://ec.europa.eu/justice/fundamental-rights/charter/index_en.htm

11. COM(2017) 676 final.

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

Proporcionalidad

De acuerdo con el principio de proporcionalidad, la presente propuesta no excede de lo necesario para alcanzar los objetivos fijados. Todas las medidas se consideran proporcionadas en cuanto a su impacto. Complementan a otros instrumentos políticos, tales como las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos y camionetas, y apoyan la aplicación de la legislación de la UE sobre la calidad del aire. La presente iniciativa contribuye a garantizar un enfoque más claro y mejor coordinado. Asimismo, no restringe la capacidad de elegir la tecnología más pertinente, sino que, por el contrario, con un enfoque de cuota mínima, contribuye a la aceleración necesaria hacia una movilidad de bajas emisiones o de emisión cero.

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

Elección del instrumento

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

3. Resultados de las evaluaciones *ex post*, de las consultas con las partes interesadas y de las evaluaciones de impacto

Evaluación *ex post* de la legislación vigente

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

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

- La limitada gama de contratos regulados por la Directiva: debido al carácter limitado de las disposiciones sobre su ámbito de aplicación, la Directiva no se aplica a las prácticas distintas de la compra directa por parte de los organismos públicos. Así, por ejemplo, no aborda el alquiler, el arrendamiento financiero o el alquiler

con opción de compra de vehículos. Además, no cubre los contratos de servicios de transporte público distintos de los de transporte de viajeros.

- La falta de disposiciones claras sobre la compra de vehículos: la Directiva no define claramente los vehículos limpios, ni incluye disposiciones claras sobre su compra.

- La complicada disposición sobre la metodología de cuantificación económica: la evaluación ha puesto de manifiesto que los organismos públicos raramente utilizan este método porque es muy complejo.

- Falta de alineación de las políticas de contratación pública de los Estados miembros: en el considerando 15 de la Directiva sobre los vehículos limpios se indica que «la contratación pública en el ámbito de los servicios de transporte público puede tener una incidencia significativa en el mercado si se aplican unos criterios armonizados a nivel comunitario». Tales criterios armonizados no se han implantado aún.

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

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

Consultas con las partes interesadas

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

- una consulta pública abierta desde el 19 de diciembre de 2016 hasta el 24 de marzo de 2017; en ella se confirmó la necesidad de realizar una revisión, y concitó el apoyo mayoritario la ampliación del ámbito de aplicación y la introducción de una definición y de unos requisitos mínimos de actuación;

- entrevistas efectuadas entre diciembre de 2016 y marzo de 2017 con las partes interesadas; señalaron, en particular, la necesidad de disponer de flexibilidad en la aplicación de la Directiva;

- una reunión de las partes interesadas públicas en la consulta pública del 28 de abril de 2017, en la que se debatieron las necesidades y las ventajas relativas de distintos enfoques para ampliar el ámbito de aplicación de la Directiva, con el establecimiento de una definición y de los correspondientes requisitos de contratación pública;

- reuniones con los representantes de los Estados miembros los días 8 de febrero, 5 de abril y 28 de abril de 2017, en las que se subrayaron la importancia de la coherencia política y las ventajas de un planteamiento basado en las emisiones para la definición de vehículos limpios.

Obtención y uso de asesoramiento especializado

La elaboración del informe de evaluación de impacto se inició con la evaluación *ex post* de la Directiva¹². La mayor parte de la información utilizada fue proporcionada por las partes interesadas, en actividades de consulta con ellas, y se completó con la información que las partes interesadas facilitaron a la Comisión de forma específica.

Otra fuente de información fueron los trabajos de un grupo de expertos dentro del Subgrupo sobre combustibles alternativos en las ciudades del Foro de Transporte Sostenible de la DG MOVE. También se utilizó información generada para la revisión de los criterios de contratación pública ecológica de la Comisión. La evaluación de impacto se basa en gran medida en un estudio de acompañamiento llevado a cabo por Ricardo-AEA¹³. En general, las fuentes utilizadas para elaborar el informe de evaluación de impacto son numerosas, muy exhaustivas y representativas de los distintos grupos de partes interesadas.

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

Evaluación de impacto

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

El informe de evaluación de impacto final incluye una descripción completa y la evaluación del valor añadido de la iniciativa y sus vínculos con otras iniciativas políticas en las secciones 1.2, 3.3, 3.4 y 4.3. En la sección 2.1 se describen cualitativamente las repercusiones de las decisiones de compra privadas. En la sección 5 se incluye una descripción detallada de las opciones de actuación, sobre la base de la descripción del proceso de selección previa de todas las medidas posibles de la sección 4. Contiene la justificación del descarte del enfoque de internalización de los costes externos, principalmente por su escasa aplicación en la práctica. En la sección 6 se presenta un análisis exhaustivo del impacto de todas las opciones, incluido un análisis de las contrapartidas, en la medida de lo posible. La evaluación de impacto recoge también información sobre la sensibilidad de la situación de referencia en relación con otras iniciativas políticas. El resumen de la evaluación de impacto y el dictamen del Comité de Control Reglamentario pueden consultarse en el sitio web de la Comisión¹⁴.

Opciones de actuación

Opción 1: Derogación de la Directiva

Esta opción deroga la Directiva. Los objetivos específicos de la Directiva se abordarían a través de diferentes instrumentos no legislativos, incluida la sensi-

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

13. SWD(2017) 366 final

14. [Insertar enlace cuando esté disponible].

lització i la promoció del ús de les criteris de contractació pública ecològica amb caràcter voluntari establerts per la Comissió Europea. Podrien revisar-se les directrius financeres vigents de la UE per avançar cap al logre d'uns vehicles de baixes emissions i d'emissió zero¹⁵. Se fomentaria la adopció de mesures voluntàries per als agents del mercat.

Opció 2: Presentació d'una definició de vehicles limps i exigència als Estats membres de que establezcan plans nacionals d'actuació o utilitzen la metodologia de quantificació econòmica

Esta opció proposa una sèrie de canvis moderats. No altera l'àmbit d'aplicació de la Directiva, però obliga als Estats membres a elegir un dels dos enfocaments principals:

- utilitzar una definició comuna de vehicles limps sobre la base de les emissions del tub d'escape, tal com es recull en la Directiva modificada i, a partir d'ella, elaborar un marc polític nacional dirigit al logre d'un objectiu a llarg termini; o bé
- exigir a tots els organismes públics que adquiren vehicles sobre la base de els seus costos interns i externs, quantificats en termes econòmics, per al qual seria obligatori l'ús del mètode de quantificació revisat amb arreglo a la Directiva.

Opció 3: Presentació d'una definició de vehicles limps sobre la base de llindars d'emissions i establiment d'objectius mínims de contractació pública per als vehicles lleugers, ampliant al mateix temps l'àmbit d'aplicació

Esta opció modifica profundament la Directiva, la fa més ambiciosa i canvia el seu principal enfocament de governança. En particular, esta opció:

- introdueix una definició comuna de vehicles limps sobre la base d'un llindar relatiu a les emissions (del dipòsit a les rodes) per als vehicles lleugers, que combini les emissions de CO₂ i de contaminants atmosfèrics;
- afegeix un objectiu mínim de contractació per als organismes públics, definit a nivell d'Estat membre per als vehicles lleugers seguint els llindars fixats en la legislació de contractació pública de la UE, per al 2025 i 2030¹⁶;
- introdueix mesures per ampliar l'àmbit d'aplicació de la Directiva; i
- elimina la metodologia de quantificació econòmica.

Opció 4: Presentació d'una definició sobre la base de combustibles alternatius i establiment dels objectius mínims de contractació pública corresponents per a tots els vehicles, ampliant al mateix temps l'àmbit d'aplicació

Esta opció adopta el mateix enfocament general per modificar la Directiva que la opció 3, però amb algunes diferències. Amb ella:

- se introdueix una definició comuna de vehicles limps sobre la base de combustibles alternatius per a vehicles lleugers i pesats híbrids connectats a la xarxa, elèctrics amb acumuladors, elèctrics amb piles de combustible, i de gas natural/biometà;
- se afegeix un objectiu mínim de contractació per als organismes públics, definit a nivell d'Estat membre per als vehicles lleugers i pesats seguint la definició i els llindars fixats en la legislació de contractació pública de la UE per al 2025 i 2030;
- se introdueixen mesures per ampliar l'àmbit d'aplicació de la Directiva; i
- se elimina la metodologia de quantificació econòmica.

15. SWD(2013) 27.

16. 2025 suposa un temps suficient per a la preparació i l'ajust de els processos de contractació pública, al temps que permet les senyals al mercat a curt termini. Un enfocament gradual cap al 2030 també ofereix l'oportunitat d'augmentar el nivell d'ambició de la Directiva a fi d'impulsar la innovació en la contractació pública de vehicles.

Opció 5: Adopció d'un reglament per utilitzar la metodologia de quantificació econòmica com a únic enfocament de justificació de la contractació pública de vehicles, ampliant al mateix temps l'àmbit d'aplicació

Esta opció canvia completament el marc de governança de la contractació pública de vehicles limps. Substitueix a la Directiva actual per un reglament sobre la promoció de vehicles limps, i estableix que els vehicles han d'adquirir-se en funció de seus impactos energètic i mediambiental, els quals han de quantificar-se econòmicament amb arreglo a la metodologia corresponent modificada. També amplia l'àmbit d'aplicació de la Directiva.

Opció 6: Presentació d'una definició de vehicles limps sobre la base de llindars d'emissions i establiment d'objectius mínims de contractació pública per als vehicles lleugers i combinació amb una definició sobre la base de combustibles alternatius i el establiment d'objectius mínims de contractació pública per als vehicles pesats

Esta opció combina elements de les opcions 3 i 4. Reconeix les avantatges que aporta un enfocament basat en les emissions per definir un vehicle limpi. El enfocament de la opció 3 s'utilitza per als vehicles lleugers. Per als vehicles pesats s'utilitza el enfocament de la opció 4 i s'permite a la Comissió adoptar un acte delegat per canviar este enfocament per un enfocament de llindar basat en les emissions, una vegada s'hayan adoptat a nivell de la UE normes de comportament en matèria d'emissions de CO₂ per als vehicles pesats.

La opció 6 és la elegida com a opció preferida per a la revisió de la Directiva. Mejora la coherència amb el ús de les normes de comportament en matèria d'emissions de CO₂ de les turismos i les camionetes a nivell de la UE. Ambdues iniciatives se refereixen al mateix tipus de vehicle mitjançant una combinació d'instruments de dissuasió i d'incentivació del mercat. La opció 6 garanteix la capacitat d'adaptació de la Directiva a un enfocament basat en les emissions que s'aplique en el futur en l'àmbit de les vehicles pesats de transport. També garanteix un impacte immediat sobre la acceptació per el mercat en l'àmbit de les transports pesats. Per últim, marca un camí clar cap endavant, proporcionant als agents del mercat seguretat a llarg termini, i aportant al mateix temps flexibilitat i discrecionalitat en la seva aplicació.

Adecuació regulatoria y simplificació

La adecuació regulatoria i la simplificació de la Directiva sobre les vehicles limps se aconseguiran si se fixa una definició clara, si se estableixen els objectius mínims de contractació pública corresponents, i si se abandona la complexa metodologia de quantificació econòmica. Si se continuara amb el enfocament actual de la Directiva, prevaldríen les contrapartides entre una millor definició de les vehicles limps (i de les corresponents disposicions sobre la seva compra) i la millora de la metodologia de quantificació econòmica, amb lo que se obstaculitzaria el objectiu de llançar unes senyals més fortes al mercat i uns procediments més efectius d'adjudicació de contractes. És probable que la aplicació de la opció preferida pugui conduir a un increment inicial de la càrrega administrativa degut a la necessitat d'aplicar els objectius i de presentar informes. Però este inconvenient queda compensat per els beneficis socioeconòmics generals i també per les avantatges de la simplificació a més llarg termini, en el marc del enfocament proposat de unes disposicions clares. La aplicació en els Estats membres deixa oberta la possibilitat de combinar de manera flexible les iniciatives de contractació pública tant locals com regionals en funció de la capacitat i la maduresa del mercat. El ús efectiu de les còdigs del Vocabulari comú de contractes públics (CPV) completat i el seu registre en la base de dades del diari electrònic de licitacions donaran suport i simplificaran la presentació d'informes i el seguiment. El informe

de evaluación de impacto muestra que los beneficios de la simplificación aumentarán con el tiempo, al irse aplicando la Directiva.

4. Repercusiones presupuestarias

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

5. Otros elementos

Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

La presente propuesta aborda la cuestión de la actual ausencia de obligaciones de presentación de informes. Los Estados miembros tendrán que informar sobre la aplicación de la Directiva cada tres años, empezando con un informe intermedio en 2023 y un informe completo en 2026 sobre la aplicación del objetivo para 2025. Deben introducirse en el Vocabulario común de contratos públicos de la UE códigos comunes para vehículos de bajas emisiones y de emisión cero, para facilitar la notificación en la base de datos del diario electrónico de licitaciones. Por otra parte, la Comisión apoyará la aplicación de la Directiva revisada a través de la continuación de los trabajos que se llevan a cabo en el marco del Foro de Transporte Sostenible de la Comisión Europea.

Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

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

- el ámbito de aplicación de la Directiva, tal como se expone en el artículo 3, se extiende a las formas de contratación distintas de la compra, como el arrendamiento financiero, el alquiler o el alquiler con opción de compra de vehículos, y a los contratos de servicio público para los servicios de transporte por la vía pública, servicios de transporte por carretera para fines especiales, transporte no regular de pasajeros y alquiler de autobuses y autocares con conductor de acuerdo con sus códigos del Vocabulario común de contratos públicos que figuran en el anexo;
- las definiciones con arreglo a la Directiva se modifican en el artículo 4, apartado 4, añadiendo una referencia a los objetivos mínimos de contratación pública de los Estados miembros, que figuran en el anexo;
- las disposiciones relativas a la compra de vehículos limpios con arreglo al artículo 5 se revisan a fin de establecer objetivos mínimos para la contratación pública de vehículos limpios, desglosados por Estado miembro y por categorías de segmentos de vehículos con arreglo a umbrales combinados de emisiones de CO₂ y de contaminantes atmosféricos (vehículos ligeros) y combustibles alternativos (vehículos pesados), como figura en el anexo y a partir de las fechas allí especificadas;
- se suprime el actual artículo 6;
- se introduce un nuevo artículo 7 sobre el ejercicio de la delegación de poderes y se adapta el artículo 9 sobre el ejercicio de las competencias de ejecución;
- se adapta el artículo 10 con el fin de introducir obligaciones de presentación de informes de los Estados miembros y de adaptar las obligaciones de presentación de informes de la Comisión con las de los Estados miembros, con un informe intermedio en 2023 y un informe completo en 2026 sobre la aplicación de los objetivos para 2025, y posteriormente cada tres años.

2017/0291 (COD)

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2009/33/CE, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes (Texto pertinente a efectos del EEE)

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹⁷,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹⁸,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) La Unión Europea se ha comprometido a garantizar un sistema energético sostenible, competitivo, seguro y descarbonizado¹⁹. La Unión de la Energía y el marco estratégico en materia de clima y energía para el período 2020-2030²⁰ establecen para la Unión los ambiciosos compromisos de seguir reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero al menos en un 40 % para 2030 con respecto a los niveles de 1990, incrementar la proporción del consumo de energía renovable en al menos un 27 %, realizar ahorros de energía de al menos el 27 %, y mejorar la seguridad energética, la competitividad y la sostenibilidad de la Unión.

(2) En su Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones²¹, la Comisión anunciaba que, a fin de cumplir los compromisos asumidos por la Unión Europea en la 21.ª Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), celebrada en París en 2015, la descarbonización del sector del transporte debe acelerarse y, por tanto, las emisiones de gases de efecto invernadero y las emisiones de contaminantes atmosféricos procedentes del transporte deben encaminarse claramente a alcanzar el nivel de cero emisiones a mitad del siglo. Por otra parte, las emisiones de contaminantes atmosféricos procedentes del transporte que son perjudiciales para la salud han de reducirse de forma significativa sin demora. Esto puede lograrse mediante una serie de iniciativas políticas, incluido el uso de la contratación pública de vehículos limpios.

(3) En su Comunicación «Europa en movimiento: una agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos»²², la Comisión señala que el incremento de la producción y de la aceptación de los vehículos limpios, unas infraestructuras de combustibles alternativos y unos nuevos servicios de movilidad que aprovechen la digitalización y la automatización de la Unión ofrecerán múltiples beneficios a los ciudadanos, Estados miembros e industrias de Europa. Entre ellos se incluyen unos viajes más seguros y fluidos y la reducción de la exposición a emisiones contaminantes nocivas. Además, el discurso sobre el estado de la Unión de 2017 declaraba que el objetivo para la UE es convertirse en líder mundial en la descarbonización.

(4) Como se anunciaba en la Comunicación de la Comisión «Europa en movimiento: una agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos»²³, la presente propuesta forma parte de un

17. DO C [...] de [...], p. [...].

18. DO C [...] de [...], p. [...].

19. Conclusiones del Consejo Europeo de 24 de octubre de 2014.

20. Comunicación de la Comisión sobre un marco estratégico en materia de clima y energía para el período 2020-2030 [COM(2014) 15].

21. COM(2016) 501 final.

22. COM(2017) 283 final.

23. COM(2017) 283 final.

segundo paquete de propuestas, que contribuirá al impulso de la Unión hacia una movilidad con bajo nivel de emisiones. Este paquete, que se presentó en la Comunicación de la Comisión «Hacia la consecución de una movilidad de bajas emisiones: una Unión Europea que proteja el planeta, empodere a sus consumidores y defienda a su industria y sus trabajadores», contiene una combinación de medidas orientadas a la oferta y a la demanda cuyo objetivo es situar a Europa en la senda hacia la movilidad de bajas emisiones y reforzar la competitividad del ecosistema europeo de la movilidad.

(5) La innovación de nuevas tecnologías contribuye a reducir las emisiones de los vehículos, ayudando a la descarbonización del sector del transporte. Es probable que una mayor aceptación de los vehículos de bajas emisiones y de emisión cero reduzca las emisiones de CO₂ y de determinados contaminantes (partículas, óxidos de nitrógeno e hidrocarburos no metánicos) y fomente la competitividad y el crecimiento de la industria europea en los cada vez mayores mercados mundiales de vehículos de bajas emisiones y de emisión cero.

(6) Las autoridades públicas a través de su política de contratación pública pueden establecer y apoyar los mercados de bienes y servicios innovadores. Las Directivas 2014/24/UE²⁴ y 2014/25/UE²⁵ establecen normas mínimas armonizadas en materia de contratación pública para armonizar la manera en que las autoridades públicas y determinados operadores de utilidad pública adquieren bienes, obras y servicios. En particular, fijan umbrales globales del volumen de los contratos sujetos a la legislación de la Unión, umbrales que también se aplican a la Directiva sobre los vehículos limpios.

(7) La Directiva 2009/33/CE complementa la legislación horizontal de la Unión en materia de contratación pública y añade criterios de sostenibilidad, con el objetivo de estimular el mercado de los vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes. La Comisión llevó a cabo en 2015 una evaluación *ex post* de la Directiva sobre los vehículos limpios y llegó a la conclusión de que la Directiva no había activado la aceptación por el mercado de vehículos limpios en toda la Unión, en particular debido a las deficiencias de sus disposiciones en cuanto al ámbito de aplicación y la compra de vehículos. Se comprobó que había sido muy limitado el impacto sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos, así como el impacto sobre el fomento de la competitividad de la industria.

(8) La evaluación de impacto realizada subraya las ventajas de cambiar el enfoque de gobernanza global de la contratación pública de vehículos limpios a nivel de la Unión. El fijar unos objetivos mínimos de contratación pública puede contribuir más efectivamente a lograr el objetivo de afectar a la aceptación de vehículos limpios por el mercado que el confiar en la internalización de los costes externos en las decisiones generales de contratación pública, al tiempo que se destaca la pertinencia de tener en cuenta los aspectos medioambientales en todas las decisiones de contratación pública. A medio y largo plazo, los beneficios para los ciudadanos y las empresas de Europa justifican plenamente este enfoque en la medida en que no impone a los poderes y entidades adjudicadores y operadores el uso de una tecnología específica.

(9) Mediante la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva con la inclusión de prácticas como el arrendamiento financiero, el alquiler y el alquiler con opción de compra de vehículos, y de los contratos de servicio público para los servicios de transporte por la vía pública, servicios de transporte por carretera para fines especiales, transporte no regular de pasajeros y alquiler de autobuses y autocares con conductor, así como determinados servicios postales y de mensajería y servicios de

24. DO L 94 de 28.3.2014, p. 65.

25. DO L 94 de 28.3.2014, p. 243.

rechazo de residuos se garantiza la cobertura de todas las prácticas de contratación pública.

(10) Hay un amplio apoyo de las partes interesadas clave para una definición de vehículos limpios que tenga en cuenta los requisitos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos procedentes de los vehículos ligeros y pesados. Para garantizar que existen incentivos adecuados para apoyar la aceptación por el mercado de los vehículos de bajas emisiones y de emisión cero en la Unión, las disposiciones para su contratación pública con arreglo a la presente modificación deben estar en consonancia con las disposiciones de la legislación de la Unión sobre el comportamiento de turismos y camionetas en materia de emisiones de CO₂ para el período posterior a 2020²⁶. Las medidas tomadas con arreglo a la Directiva modificada contribuirán al cumplimiento de los requisitos de estas normas. Un enfoque más ambicioso de la contratación pública puede constituir un importante estímulo adicional para el mercado.

(11) Los vehículos ligeros y pesados se utilizan para fines diferentes y tienen diferentes niveles de madurez de mercado, y sería beneficioso que las disposiciones sobre contratación pública tuvieran en cuenta tales diferencias. La evaluación de impacto ponía de manifiesto el valor añadido de la adopción de un enfoque basado en combustibles alternativos hasta que se hayan adoptado a nivel de la Unión requisitos neutros desde el punto de vista tecnológico para las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados, lo que la Comisión tiene intención de proponer en el futuro. En la evaluación de impacto se reconoce, además, que los mercados de los autobuses urbanos de bajas emisiones y de emisión cero se caracterizan por una mayor madurez, mientras que los mercados de los camiones de bajas emisiones y de emisión cero se encuentran en una fase anterior de desarrollo del mercado.

(12) La fijación de objetivos mínimos relativos a la contratación pública de vehículos limpios para 2025 y 2030 a nivel de los Estados miembros debe contribuir a la seguridad estratégica de los mercados donde se justifica invertir en movilidad de bajas emisiones o de emisión cero. Los objetivos mínimos favorecen la creación de mercados en toda la Unión. Permiten que haya tiempo para el ajuste de los procedimientos de contratación pública y emiten una clara señal para el mercado. La evaluación de impacto señala que los Estados miembros cada vez establecen más objetivos, en función de su capacidad económica y de la gravedad del problema. Deben fijarse objetivos diferentes para los distintos Estados miembros en función de su capacidad económica (producto interior bruto per cápita) y de la exposición a la contaminación (densidad de la población urbana). Los objetivos mínimos de contratación pública deben complementarse con la obligación de los poderes y entidades adjudicadores y de los operadores de considerar los aspectos energéticos y medioambientales en todos sus procedimientos de adjudicación de contratos. La evaluación del impacto territorial de la presente Directiva modificada muestra que el impacto se distribuirá de manera uniforme entre las regiones de la Unión.

(13) El impacto máximo puede lograrse si la contratación pública de vehículos limpios se centra en las zonas que tienen un grado relativamente elevado de contaminación atmosférica. Se anima a las autoridades públicas de los Estados miembros a centrarse especialmente en dichas zonas cuando decidan la ejecución de sus objetivos mínimos nacionales y reflejen las medidas correspondientes en sus informes redactados con arreglo a la presente Directiva modificada.

(14) El cálculo del coste del ciclo de vida es un instrumento importante para que los poderes y entidades adjudicadores tengan en cuenta los costes energéticos y medioambientales durante el ciclo de vida de un vehículo, incluido el coste de las emisiones de gases de efecto invernadero y de las emisiones de otros contaminantes, sobre la base de una metodología pertinente para determinar su valor económico. Habida cuenta del escaso uso de la metodología para el cálculo de los costes

26. COM(2017) 676 final.

de utilización durante la vida útil con arreglo a la Directiva 2009/33/UE, y de la información facilitada por los poderes y entidades adjudicadores sobre el uso de metodologías propias adaptadas a sus propias circunstancias y necesidades específicas, no debe haber ninguna metodología de uso obligatorio, sino que los poderes y entidades adjudicadores o los operadores han de poder elegir la metodología del cálculo del coste del ciclo de vida para apoyar sus procedimientos de contratación.

(15) La presentación de informes sobre contratación pública con arreglo a la presente Directiva modificada debe ofrecer una visión clara del mercado para permitir un seguimiento eficaz de su aplicación. Debe comenzar con un informe intermedio en 2023 y seguir con un primer informe completo sobre la aplicación de los objetivos mínimos en 2026 y, a continuación, cada tres años. Para reducir al mínimo la carga administrativa de los distintos organismos públicos y establecer una visión general eficaz del mercado, debe simplificarse la presentación de informes. La Comisión garantizará la presentación de informes completos sobre vehículos de bajas emisiones y de emisión cero y otros vehículos que usan combustibles alternativos en el contexto del Vocabulario común de contratos públicos de la Unión. Los códigos específicos del Vocabulario común de contratos públicos contribuirán al registro y al seguimiento de los datos dentro de la base de datos del diario electrónico de licitaciones.

(16) Puede lograrse más apoyo para la aceptación de vehículos limpios por el mercado con medidas específicas de apoyo público a escala nacional y de la Unión. Esto incluye la mejora del intercambio de conocimientos y la alineación de la contratación pública, a fin de permitir que las actividades tengan una escala suficientemente grande como para reducir los costes y tener impacto en el mercado. La posibilidad de apoyo público al fomento del desarrollo de las infraestructuras necesarias para la distribución de combustibles alternativos está reconocida en las Directrices sobre ayudas estatales en materia de protección del medio ambiente y energía 2014-2020²⁷. Ahora bien, a estas ayudas públicas se les seguirán aplicando las disposiciones del Tratado y, en particular, sus artículos 107 y 108.

(17) Con el fin de alcanzar los objetivos de la presente Directiva, la competencia para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea debe delegarse en la Comisión a fin de actualizar las disposiciones relativas a las normas de emisiones de CO₂ de los vehículos pesados durante un período de cinco años a partir de [*Please insert the date of entry into force*]. Este período debe prorrogarse tácitamente por períodos de la misma duración, a menos que el Parlamento Europeo o el Consejo se opongan a tal prórroga. Reviste especial importancia que, durante sus trabajos preparatorios, la Comisión celebre las consultas apropiadas, en particular con expertos. Al preparar y elaborar actos delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada.

(18) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, proporcionar un estímulo a la demanda de vehículos limpios en apoyo de una transición hacia una movilidad con bajo nivel de emisiones, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros solos, sino que más bien pueden lograrse mejor a nivel de la Unión, en razón de la existencia de un marco estratégico común y a largo plazo y por razones de escala, la Unión puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.

(19) De conformidad con la Declaración política conjunta, de 28 de septiembre de 2011, de los Estados miembros y de la Comisión sobre los documentos explicativos²⁸, 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

27. DO C 200 de 28.6.2014, p. 1.

28. DO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

la relación entre los elementos de una directiva y las partes correspondientes de los instrumentos nacionales de transposición. Por lo que respecta a la presente Directiva, el legislador considera que la transmisión de tales documentos está justificada.

(20) Procede por tanto modificar la Directiva 2009/33/CE en consecuencia.

Han adoptado la presente directiva:

Artículo 1

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

1) El título se sustituye por el texto siguiente:

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

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

«Artículo 3 . Ámbito de aplicación

La presente Directiva se aplicará a los contratos de compra, arrendamiento financiero, alquiler o alquiler con opción de compra de vehículos de transporte por carretera:

a) por parte de poderes adjudicadores o entidades adjudicadoras, en la medida en que estén obligados a aplicar los procedimientos de adjudicación de contratos establecidos en las Directivas 2014/24/UE y 2014/25/UE;

b) por parte de operadores que ejecutan obligaciones de servicio público en el marco de un contrato de servicio público en el sentido del Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁹;

c) y a los contratos de servicio público relativos a servicios de transporte tal como se establece en el cuadro 1 del anexo, cuando se supere un determinado umbral, que será definido por los Estados miembros sin superar los umbrales establecidos en el artículo 4 de la Directiva 2014/24/UE y en el artículo 15 de la Directiva 2014/25/UE.».

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

«Artículo 4. Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

1) «poderes adjudicadores»: los poderes adjudicadores tal y como vienen definidos en el artículo 2, apartado 1, inciso 1), de la Directiva 2014/24/UE y en el artículo 3 de la Directiva 2014/25/UE;

2) «entidades adjudicadoras»: las entidades adjudicadoras a que se refiere el artículo 4 de la Directiva 2014/25/UE;

3) «vehículo de transporte por carretera»: un vehículo incluido en el anexo II, parte A, puntos 1 y 2, de la Directiva 2007/46/CE³⁰;

4) «vehículo limpio»:

a) un vehículo de la categoría M1 o M2 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 contempla en el cuadro 2 del anexo, o,

b) un vehículo de la categoría N1 con unas emisiones del tubo de escape máximas expresadas en g 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 contempla en el cuadro 2 del anexo, o,

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

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

«Artículo 4 *bis*. Delegación de poderes

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 8 *bis* con el fin de actualizar el cuadro 3 del anexo con los umbrales de

29. 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).

30. DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

emisiones del tubo de escape de CO₂ y contaminantes atmosféricos para los vehículos pesados cuando hayan entrado en vigor a escala de la Unión las correspondientes normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los vehículos pesados.».

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

«Artículo 5. Objetivos mínimos de contratación pública

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

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

6) Se suprimen los artículos 6 y 7.

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

«Artículo 8 *bis*. Ejercicio de la delegación

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

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

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

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

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

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

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

«1. La Comisión estará asistida por un comité.

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

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

3. Cuando el dictamen del comité deba obtenerse mediante un procedimiento escrito, se pondrá fin a dicho procedimiento sin resultado si, en el plazo para la emi-

sión del dictamen, el presidente del comité así lo decide o si una mayoría simple de miembros del comité así lo solicita.».

9) El artículo 10 se modifica como sigue:

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

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

b) Se añaden los apartados 4 y 5 siguientes:

«4. Los Estados miembros presentarán a la Comisión un informe sobre la aplicación de la presente Directiva para el 1 de enero de 2026, y cada tres años a partir de entonces. Los Estados miembros presentarán a la Comisión un informe intermedio antes del 1 de enero de 2023. Dicho informe contendrá información sobre las medidas adoptadas en aplicación de la presente Directiva, incluyendo la relativa al número y a las categorías de los vehículos adquiridos por los poderes y entidades, al diálogo realizado entre los distintos niveles de gobernanza, y a las intenciones de los Estados miembros en relación con estas actividades de presentación de informes, así como cualquier otra información útil. La información deberá ajustarse a las categorías contenidas en el Reglamento (CE) n.º 2195/2002, por el que se aprueba el Vocabulario común de contratos públicos (CPV)³¹, como se indica en el anexo.

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

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

Artículo 2

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

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

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

Artículo 3

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

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo, el presidente; por el Consejo, el presidente

N. de la r.: La documentació que acompanya aquesta proposta pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.

31. DO L 340 de 16.12.2002, p. 1.

4. Informació

4.40. Acords, resolucions i comunicacions dels òrgans del Parlament

Calendari de dies inhàbils per al 2018

241-00004/11

ACORD

Mesa de la Diputació Permanent

La Mesa de la Diputació Permanent, d'acord amb els articles 104 del Reglament i concordants, ha fixat el calendari següent de dies inhàbils per a l'any 2018, als efectes del còmput de terminis parlamentaris i de la presentació de documentació en el Registre General del Parlament de Catalunya.

A més dels dissabtes i els diumenges, seran dies inhàbils els següents:

1 de gener (dilluns)	Cap d'Any
30 de març (divendres)	Divendres Sant
2 d'abril (dilluns)	Dilluns de Pasqua Florida
1 de maig (dimarts)	Festa del Treball
21 de maig (dilluns)	Dilluns de Pasqua Granada
15 d'agost (dimecres)	Dia de l'Assumpció
11 de setembre (dimarts)	Diada Nacional de Catalunya
24 de setembre (dilluns)	Mare de Déu de la Mercè
12 d'octubre (divendres)	Festa Nacional d'Espanya
1 de novembre (dijous)	Tots Sants
6 de desembre (dijous)	Dia de la Constitució
25 de desembre (dimarts)	Nadal
26 de desembre (dimecres)	Sant Esteve

Palau del Parlament, 28 de novembre de 2017

La secretària primera, Anna Simó i Castelló; la presidenta, Carme Forcadell i Lluís

4.90. Règim interior

4.90.10. Càrrecs i personal

Jubilació d'un funcionari

ACORD

Mesa de la Diputació Permanent, 28.11.2017

Secretaria General

L'1 de gener de 2018, Josep Iglesias Reñé compleix l'edat determinada per la legislació de la funció pública per a ésser declarat en situació de jubilació.

De les dades facilitades per l'Oïdoria de Comptes i Tresoreria es desprèn que Josep Iglesias Reñé compleix les condicions i els requisits per a causar drets passius de jubilació.

Atesa la documentació aportada per Josep Iglesias Reñé, amb relació al compliment dels requisits que estableix l'article 4 de la Llei de l'Estat 27/2011, de l'1 d'agost, sobre actualització, adequació i modernització del sistema de seguretat social.

D'acord amb l'article 50.1 dels Estatuts del règim i el govern interiors del Parlament de Catalunya i la normativa vigent en matèria de jubilació, i fent ús de les

competències atribuïdes pels Estatuts del règim i el govern interiors del Parlament de Catalunya, la Mesa del Parlament

Acorda:

Declarar jubilat Josep Iglesias Reñé, amb efectes del 2 de gener de 2018, tot agraint-li els serveis prestats.

Contra aquest acord, que exhaureix la via administrativa, es pot interposar un recurs potestatiu de reposició davant la Mesa del Parlament, en el termini d'un mes a comptar de l'endemà de la notificació de l'acord, de conformitat amb el que disposen els articles 123 i 124 de la Llei de l'Estat 39/2015, de l'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, o bé un recurs contenciós administratiu davant la Sala Contenciosa Administrativa del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya, en el termini de dos mesos a comptar de l'endemà de la notificació de l'acord, d'acord amb els articles 10, 14 i 46 de la Llei de l'Estat 29/1998, del 13 de juliol, reguladora de la jurisdicció contenciosa administrativa.

Igualment, les persones interessades poden interposar qualsevol altre recurs que considerin pertinent per a la defensa de llurs interessos.

Palau del Parlament, 28 de novembre de 2017

El secretari general, Xavier Muro i Bas

Jubilació d'una funcionària

ACORD

Mesa de la Diputació Permanent, 28.11.2017

Secretaria General

El 2 de gener de 2018, Josepa Méndez Morera compleix l'edat determinada per la legislació de la funció pública per a ésser declarada en situació de jubilació.

De les dades facilitades per l'Oïdoria de Comptes i Tresoreria es desprèn que Josepa Méndez Morera compleix les condicions i els requisits per a causar drets passius de jubilació.

Atesa la documentació aportada per Josepa Méndez Morera, amb relació al compliment dels requisits que estableix l'article 4 de la Llei de l'Estat 27/2011, de l'1 d'agost, sobre actualització, adequació i modernització del sistema de seguretat social.

D'acord amb l'article 50.1 dels Estatuts del règim i el govern interiors del Parlament de Catalunya i la normativa vigent en matèria de jubilació, i fent ús de les competències atribuïdes pels Estatuts del règim i el govern interiors del Parlament de Catalunya, la Mesa del Parlament

Acorda:

Declarar jubilada Josepa Méndez Morera, amb efectes del 3 de gener de 2018, tot agraint-li els serveis prestats.

Contra aquest acord, que exhaureix la via administrativa, es pot interposar un recurs potestatiu de reposició davant la Mesa del Parlament, en el termini d'un mes a comptar de l'endemà de la notificació de l'acord, de conformitat amb el que disposen els articles 123 i 124 de la Llei de l'Estat 39/2015, de l'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, o bé un recurs contenciós administratiu davant la Sala Contenciosa Administrativa del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya, en el termini de dos mesos a comptar de l'endemà de la notificació de l'acord, d'acord amb els articles 10, 14 i 46 de la Llei de l'Estat 29/1998, del 13 de juliol, reguladora de la jurisdicció contenciosa administrativa.

Igualment, les persones interessades poden interposar qualsevol altre recurs que considerin pertinent per a la defensa de llurs interessos.

Palau del Parlament, 28 de novembre de 2017
El secretari general, Xavier Muro i Bas

Reingrés al servei actiu d'una funcionària de carrera

ACORD

Mesa de la Diputació Permanent, 28.11.2017

Secretaria General

Francesca Guardiola i Sala, funcionària de carrera tècnica de protocol del Parlament de Catalunya, va ésser declarada en la situació administrativa de serveis especials, per acord de la Mesa de l'11 d'abril de 2017, per haver estat nomenada delegada del Govern de la Generalitat de Catalunya a Dinamarca.

El 15 de novembre de 2017, Francesca Guardiola i Sala sol·licita el reingrés al servei actiu, amb efectes del 27 de novembre de 2017, atès que han finit les condicions que donaven lloc a la situació administrativa de serveis especials.

Fent ús de les competències atribuïdes pels Estatuts del règim i el govern interiors del Parlament de Catalunya, la Mesa del Parlament

Acorda:

Primer. Aprovar el reingrés al servei actiu de Francesca Guardiola i Sala com a funcionària de carrera tècnica de protocol, amb efectes del 27 de novembre de 2017.

Segon. Adscriure Francesca Guardiola i Sala, provisionalment, a partir de la mateixa data, al lloc de treball de cap de l'Àrea d'Atenció Parlamentària del Departament de Relacions Institucionals (grup A1, nivell 15), que ocupava en el moment d'ésser declarada en la situació administrativa de serveis especials.

Contra aquest acord, que exhaureix la via administrativa, es pot interposar un recurs potestatiu de reposició davant la Mesa del Parlament, en el termini d'un mes a comptar de l'endemà de la notificació de l'acord, de conformitat amb el que disposen els articles 123 i 124 de la Llei de l'Estat 39/2015, de l'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, o bé un recurs contenciós administratiu davant la Sala Contenciosa Administrativa del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya, en el termini de dos mesos a comptar de l'endemà de la notificació de l'acord, d'acord amb els articles 10, 14 i 46 de la Llei de l'Estat 29/1998, del 13 de juliol, reguladora de la jurisdicció contenciosa administrativa.

Igualment, les persones interessades poden interposar qualsevol altre recurs que considerin pertinent per a la defensa de llurs interessos.

Palau del Parlament, 28 de novembre de 2017
El secretari general, Xavier Muro i Bas
