

II

(Comunicaciones)

COMUNICACIONES PROCEDENTES DE LAS INSTITUCIONES, ÓRGANOS Y ORGANISMOS DE LA UNIÓN EUROPEA

COMISIÓN EUROPEA

Comunicación de la Comisión sobre la aplicación de los artículos 2, 3, 4 y 5 de la Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios en favor de la movilidad de bajas emisiones

(2020/C 352/01)

Introducción

La finalidad de esta Comunicación es proporcionar directrices a las autoridades nacionales, los poderes adjudicadores, las entidades adjudicadoras y los operadores sobre la aplicación de las disposiciones de los artículos 2, 3, 4 y 5 de la Directiva sobre vehículos limpios (Directiva 2009/33/CE ⁽¹⁾) relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios en favor de la movilidad de bajas emisiones, modificada por la Directiva (UE) 2019/1161 ⁽²⁾).

Presenta una visión general de preguntas frecuentes relacionadas con la transposición y la aplicación de estas disposiciones, en particular en lo relativo al ámbito de aplicación de la Directiva, la definición de «vehículos limpios», los objetivos mínimos de contratación pública, la contabilización de los vehículos y el uso de la base de datos del diario electrónico de licitaciones (TED) en los distintos supuestos de contratación (incluidos, por ejemplo, los vehículos retroadaptados, la sustitución de vehículos en el marco de contratos existentes, etc.).

Esta Comunicación ha de interpretarse en combinación con otras disposiciones pertinentes de la Directiva. Aclara las disposiciones ya recogidas en la legislación aplicable y no amplía en modo alguno las obligaciones que se derivan de dicha legislación ni introduce requisitos adicionales para los operadores y las autoridades competentes pertinentes.

La presente Comunicación tan solo pretende asistir a los poderes adjudicadores, las entidades adjudicadoras, los operadores de transporte y las autoridades nacionales competentes a la hora de aplicar la Directiva. Los puntos de vista expresados en esta Comunicación se entienden sin perjuicio de cualquier posición futura que pueda adoptar la Comisión sobre esta cuestión. Solo el Tribunal de Justicia de la Unión Europea es competente para formular interpretaciones vinculantes del Derecho de la Unión.

Preguntas relacionadas con el ámbito de aplicación de la Directiva

1. *El cuadro 1 del anexo de la Directiva enumera los «Servicios de recogida de desperdicios» entre los servicios incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva. ¿No quedan los vehículos de recogida de basuras excluidos del ámbito de aplicación de la Directiva de conformidad con su artículo 3, apartado 2, letra a)?*

El artículo 3, apartado 2, letra a), excluye del ámbito de aplicación de la Directiva, entre otros, a los vehículos a los que se refiere el artículo 2, apartado 3, letra c), del Reglamento (UE) 2018/858 ⁽³⁾ sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, es decir, «todo vehículo autopropulsado diseñado y fabricado específicamente para realizar determinadas tareas y que, debido a sus características estructurales, no sea adecuado para transportar pasajeros ni mercancías, y que no sea maquinaria montada en el chasis de un vehículo de motor».

Los vehículos de recogida de basuras no pertenecen a esta categoría; normalmente son homologados como vehículos de las categorías N₂ o N₃ de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/858. Como tales, no quedan excluidos del ámbito de aplicación de la Directiva sobre vehículos limpios.

⁽¹⁾ DO L 120 de 15.5.2009, p. 5.

⁽²⁾ Directiva (UE) 2019/1161 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por la que se modifica la Directiva 2009/33/CE relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes (DO L 188 de 12.7.2019, p. 116).

⁽³⁾ DO L 151 de 14.6.2018, p. 1.

2. *¿Pueden todos los vehículos utilizados, por ejemplo, por las fuerzas armadas o la policía quedar exentos de la Directiva?*

No. De acuerdo con el artículo 2 de la Directiva interpretado conjuntamente con las disposiciones pertinentes del Reglamento (UE) 2018/858, solo pueden quedar exentos aquellos vehículos que hayan sido «específicamente diseñados y fabricados o adaptados» para su uso por parte de esos servicios. Así pues, por ejemplo, una furgoneta de policía con equipos especiales y luces parpadeantes puede quedar excluida. Sin embargo, por otro lado, una furgoneta normal utilizada por los servicios de la policía para trasladar documentos de una oficina a otra no puede quedar excluida.

3. *Si la policía adquiere vehículos normales con la intención de adaptarlos específicamente a sus fines (esto es, porque tengan un mecánico en plantilla), ¿queda esto cubierto o no por la Directiva? Si la policía compra un vehículo normal y en ese mismo procedimiento de adjudicación de contrato (o en uno por separado) también adquiere servicios que conducen a una adaptación específica, ¿queda la adquisición del vehículo cubierta o no por la Directiva?*

En el primer caso (adquisición de vehículos normales para adaptarlos internamente), la adjudicación de contrato es para un vehículo que no está «específicamente diseñado y fabricado o adaptado» para su uso por parte de la policía. Por tanto, esta adquisición no puede quedar excluida del ámbito de aplicación de la Directiva.

En el segundo caso (adquisición de un vehículo y su posterior adaptación a las necesidades específicas de los servicios), si el vehículo y los servicios de adaptación se adquieren en el marco del mismo procedimiento, los vehículos adquiridos pueden considerarse «específicamente adaptados» y por tanto pueden quedar exentos. Sin embargo, si los servicios de adaptación se contratan de forma separada, la adquisición del vehículo no cumplirá los criterios establecidos en el artículo 2 de la Directiva y, por tanto, no podrá quedar exenta.

En este sentido, también cabe recordar que la Directiva define los objetivos mínimos nacionales como una cuota mínima de vehículos limpios con respecto al número total de vehículos adquiridos en un Estado miembro. Aunque un conjunto específico de vehículos esté incluido en su ámbito de aplicación, la Directiva no dispone automáticamente un porcentaje mínimo para su adquisición específica. En los ejemplos anteriores, aunque los vehículos entren dentro del ámbito de aplicación de la Directiva, el Estado miembro puede decidir no fijar ningún objetivo para su adquisición específica, y garantizar que se alcance el objetivo nacional aumentando los objetivos para otras flotas en consecuencia. Se proporcionarán más detalles sobre este aspecto en relación con las preguntas sobre los objetivos nacionales.

4. *¿También se aplica la Directiva a los contratos de servicio público adjudicados mediante una adjudicación directa según se define en el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 (*) sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera?*

Sí. De conformidad con el artículo 3, apartado 1, letra b), de la Directiva, los contratos de servicio público en el sentido del Reglamento (CE) n.º 1370/2007 cuyo objeto sea la prestación de servicios de transporte de pasajeros por carretera y que superen un determinado umbral que será definido por los Estados miembros sin superar el valor umbral aplicable establecido en el artículo 5, apartado 4, de ese Reglamento, entran dentro del ámbito de aplicación de la Directiva, independientemente del procedimiento utilizado para su adjudicación (procedimiento de licitación competitivo o adjudicación directa).

En este sentido, es importante aclarar que el elemento fundamental para determinar si un contrato entra o no dentro del ámbito de aplicación de la Directiva es el umbral al que se refiere el artículo 3, apartado 1, letra b), de la Directiva, y no el procedimiento utilizado para adjudicar el contrato: por tanto, un contrato por un importe inferior al umbral establecido por el Estado miembro puede quedar excluido, aunque sea adjudicado a través de un procedimiento competitivo. Por otro lado, si, por ejemplo, el Estado miembro establece un umbral inferior según el artículo 3, apartado 1, letra b), de la Directiva y se admite una adjudicación directa por encima de este umbral (nacional), una adjudicación directa podrá entrar dentro del ámbito de aplicación de la Directiva.

5. *Cuando se aplica una contratación pública centralizada, el contrato adjudicado puede estar por encima del umbral mínimo establecido en la Directiva, mientras que los contratos individuales del poder adjudicador habrían estado por debajo del umbral si se hubieran adjudicado por separado. ¿Pueden quedar estos contratos exentos de la aplicación de la Directiva?*

No. Si el valor total de la contratación se sitúa por encima del umbral, esta no quedará excluida del ámbito de aplicación de la Directiva, a pesar de que elementos individuales de la misma, tomados por separado, sí hubieran quedado por debajo del umbral.

6. *De acuerdo con el artículo 5, apartado 2, de la Directiva, la fecha a tener en cuenta es la fecha de la adjudicación del contrato. ¿Se refiere esto a la fecha del anuncio de adjudicación del contrato en la base de datos TED o a la propia celebración del contrato?*

El artículo 5, apartado 2, de la Directiva estipula que «a efectos del cálculo de los objetivos mínimos de contratación pública, la fecha de la contratación pública que debe tenerse en cuenta es la fecha de finalización del procedimiento de contratación pública, mediante la adjudicación del contrato». De acuerdo con este artículo, la fecha a tener en cuenta es, por tanto, la fecha del anuncio de adjudicación del contrato en la base de datos TED.

(*) DO L 315 de 3.12.2007, p. 1.

7. *¿Significa el artículo 5, apartado 2, que los contratos cuyo procedimiento se haya iniciado antes de la fecha de transposición de la Directiva (UE) 2019/1161 quedarán dentro de su ámbito de aplicación si su fecha de adjudicación es posterior al 2 de agosto de 2021?*

No. Tal como se especifica en el artículo 3, apartado 1, la Directiva solo se aplica a los contratos cuyo procedimiento de adjudicación haya comenzado después del 2 de agosto de 2021.

En este contexto, también cabe señalar que los contratos cuya fecha de adjudicación se encuentre dentro del segundo período de referencia (esto es, después del 31 de diciembre de 2025) serán contabilizados para ese período, aunque el procedimiento de adjudicación del contrato haya comenzado durante el primer período de referencia (esto es, entre el 2 de agosto de 2021 y el 31 de diciembre de 2025).

Véanse también las preguntas 27-29 para obtener más detalles sobre la manera en que se aplica esta disposición a contratos individuales adjudicados en virtud de acuerdos marco o sistemas dinámicos de adquisición.

Preguntas relacionadas con la definición de «vehículo limpio»

8. *El artículo 4, apartado 4, letra b), de la Directiva define los vehículos limpios pesados como vehículos pesados que utilizan combustibles alternativos, tal como se definen en el artículo 2, puntos 1 y 2, de la Directiva 2014/94/UE (Directiva sobre la infraestructura para los combustibles alternativos) ⁽⁵⁾. ¿Se incluyen también los vehículos híbridos y los vehículos híbridos enchufables en esta definición?*

El artículo 2, apartado 2, de la Directiva sobre la infraestructura para los combustibles alternativos (Directiva 2014/94/UE) define «vehículo eléctrico» como un «vehículo de motor equipado de un grupo de propulsión con al menos un mecanismo eléctrico no periférico que funciona como convertidor de energía y está dotado de un sistema recargable de almacenamiento de energía eléctrica, que puede recargarse desde el exterior». Sobre la base de esta definición y de conformidad con el artículo 4, apartado 4, letra b), de la Directiva, los vehículos pesados híbridos enchufables se consideran vehículos limpios, mientras que los vehículos híbridos no enchufables no se consideran vehículos pesados limpios.

9. *¿Los vehículos pesados híbridos enchufables también tienen que utilizar combustibles alternativos (p. ej., biocombustibles) en su motor de combustión interna para poder considerarse vehículos limpios de conformidad con el artículo 4, apartado 4, letra b), de la Directiva?*

No. De conformidad con el artículo 4, apartado 4, letra b), de la Directiva, un vehículo híbrido enchufable tal como se define en el artículo 2, apartado 2, de la Directiva sobre la infraestructura para los combustibles alternativos (Directiva 2014/94/UE) se considera «vehículo limpio» aunque utilice combustibles convencionales para su motor de combustión interna.

Para mayor aclaración, hemos de considerar que un vehículo híbrido enchufable se recarga utilizando electricidad. La carga de electricidad representa el combustible alternativo utilizado por el vehículo híbrido enchufable, lo cual permite considerarlo como vehículo incluido en el ámbito de aplicación del artículo 2, apartado 2, de la Directiva sobre la infraestructura para los combustibles alternativos (a diferencia de los vehículos híbridos no enchufables, que no se recargan: en su caso, la electricidad se produce exclusivamente a bordo del vehículo y este funciona únicamente con gasóleo o gasolina convencionales).

10. *¿Se incluyen los trolebuses en el ámbito de aplicación de la Directiva? ¿Pueden contabilizarse como vehículos limpios a efectos de la Directiva?*

Sí. La Directiva se aplica a la adjudicación de vehículos de transporte por carretera. De conformidad con el artículo 4, apartado 3, de la Directiva, por «vehículo de transporte por carretera» se entiende un vehículo de la categoría M o N, tal como se define en el artículo 4, apartado 1, letras a) y b), del Reglamento (UE) 2018/858. Este último hace referencia a «vehículos de motor», definidos como «todo vehículo autopropulsado que ha sido diseñado y fabricado para moverse por sus propios medios, tiene por lo menos cuatro ruedas, está completo, completado o incompleto y alcanza una velocidad máxima por construcción superior a 25 km/h» (artículo 3, apartado 16, del Reglamento). Los trolebuses se ajustan a esta definición y, por tanto, se consideran vehículos de transporte por carretera en el marco de la legislación sobre homologación de tipo UE. Esto fue confirmado por los servicios de la Comisión en respuesta a una pregunta formulada por Italia en la sexta reunión del Grupo de Expertos de Autoridades de Homologación de Tipo, en la que se aclaró que los trolebuses quedaban cubiertos (en ese momento) por la Directiva 2007/46/CE ⁽⁶⁾ por la que se crea un marco para la

⁽⁵⁾ DO L 307 de 28.10.2014, p. 1.

⁽⁶⁾ DO L 263 de 9.10.2007, p. 1. De conformidad con el artículo 88 del Reglamento (UE) 2018/858, la Directiva 2007/46/CE queda derogada a partir del 1 de septiembre de 2020.

homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos y por el Reglamento n.º 107 ⁽⁷⁾ de la CEPE sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de la categoría M₂ o M₃ por lo que respecta a sus características generales de construcción.

Como también se aclara de manera explícita en el considerando 18 de la Directiva ⁽⁸⁾, los trolebuses son siempre considerados vehículos limpios de acuerdo con el artículo 4, apartado 4, letra b). Si funcionan únicamente cuando están conectados a la red eléctrica o utilizan un motor de emisión cero cuando no están conectados, también se contabilizan como vehículos de emisión cero. En el caso de que un trolebús también utilice un motor que no sea de emisión cero —por ejemplo, cuando se utiliza un motor diésel para permitir que el autobús funcione cuando no está conectado a la red eléctrica—, el trolebús no se considerará un autobús de emisión cero, pero se seguirá contabilizando como vehículo limpio, de manera similar a un autobús híbrido enchufable.

11. *¿Pueden también los tranvías contabilizarse como vehículos limpios en virtud de la Directiva?*

No. Los tranvías no entran dentro del ámbito de aplicación de la Directiva, puesto que forman parte del sistema ferroviario y no se consideran vehículos de transporte por carretera con arreglo al Reglamento (UE) 2018/858. Como tales, no pueden contabilizarse conforme a la Directiva sobre vehículos limpios.

Preguntas relativas a los objetivos mínimos de contratación pública

12. *¿Todos los contratos públicos/todos los poderes adjudicadores y entidades adjudicadoras tienen que cumplir los objetivos mínimos?*

No. La Directiva concede a los Estados miembros una flexibilidad total en cuanto a la manera en la que reparten los esfuerzos entre los distintos poderes adjudicadores («PA») y entidades adjudicadoras («EA»). Un Estado miembro puede decidir fijar el mismo objetivo para todos los PA/EA, u objetivos superiores para algunos e inferiores —o incluso inexistentes— para otros, siempre que se cumpla el objetivo mínimo a nivel nacional.

En este contexto, también cabe señalar que, aunque la Directiva no establece requisitos para contratos individuales, cada Estado miembro sí puede, en la transposición de la Directiva, introducir tales requisitos (p. ej., exigiendo una cuota mínima de vehículos limpios en cada contratación).

Dependiendo de las responsabilidades institucionales dentro de cada Estado miembro, sería posible delegar la asignación detallada a los distintos niveles de gobierno, por ejemplo, fijando objetivos (iguales o diferenciados) para cada región, y permitiéndoles también diferenciar entre los distintos PA/EA dentro de su territorio, siempre y cuando se cumpla su objetivo global.

Algunos posibles ejemplos de cómo repartir los esfuerzos entre los distintos PA/EA en un Estado miembro serían el establecimiento de requisitos distintos en función del tipo de PA/EA implicado (p. ej., objetivos superiores para órganos nacionales/regionales y objetivos inferiores para los locales), del tamaño de la administración pública pertinente (p. ej., objetivos superiores para las ciudades/provincias más grandes y objetivos inferiores o inexistentes para las más pequeñas), de las características concretas de las distintas zonas geográficas (p. ej., objetivos superiores para zonas con un PIB per cápita más elevado o para zonas más sujetas a problemas de calidad del aire), o cualquier otro planteamiento o criterio que un Estado miembro considere oportuno.

13. *¿Se evalúa anualmente el cumplimiento de los objetivos?*

No. El cumplimiento de estos objetivos mínimos de contratación pública por parte de cada Estado miembro se evalúa sobre la base de todo el período de referencia (del 2 de agosto de 2021 al 31 de diciembre de 2025 y del 1 de enero de 2026 al 31 de diciembre de 2030, respectivamente), sin hacer ninguna diferenciación en función del momento en que se haya producido cada contratación (dentro del período de referencia).

No obstante, cabe señalar que, en la transposición de la Directiva, los Estados miembros pueden decidir exigir a los poderes adjudicadores o a las entidades adjudicadoras que cumplan los objetivos nacionales anualmente.

⁽⁷⁾ <https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetailDoc&id=12920&no=1>.

⁽⁸⁾ «Procede señalar que los trolebuses se consideran autobuses de emisión cero, siempre que funcionen únicamente con electricidad o utilicen únicamente un grupo motopropulsor de emisión cero cuando no estén conectados a la red eléctrica, contabilizándose, de lo contrario, como vehículos limpios».

Ejemplo práctico – preguntas 12-13

El siguiente ejemplo ilustra la posible distribución del esfuerzo en un Estado miembro ficticio con solo tres poderes adjudicadores («PA»)/entidades adjudicadoras («EA») en su territorio, y un objetivo mínimo de contratación pública para autobuses del 45 % para el primer período. En este ejemplo, la adquisición de autobuses a través de contratos que entran dentro del ámbito de aplicación de la Directiva se produce de la siguiente manera:

Poderes adjudicadores/entidades adjudicadoras:	Número de autobuses adquiridos en 2021	Número de autobuses adquiridos en 2022	Número de autobuses adquiridos en 2023	Número de autobuses adquiridos en 2024	Número de autobuses adquiridos en 2025	Total de autobuses adquiridos en el período de referencia
Poder adjudicador/entidad adjudicadora 1	5	0	10	20	10	45
Poder adjudicador/entidad adjudicadora 2	0	10	0	0	5	15
Poder adjudicador/entidad adjudicadora 3	10	10	5	5	10	40
Total Estado miembro	15	20	15	25	25	100 Objetivo = 45

Para asegurar el cumplimiento de la Directiva, este Estado miembro tiene que garantizar que 45 de los cien autobuses adquiridos durante el período de referencia sean vehículos limpios. Esto podría conseguirse de diversas formas, como, por ejemplo:

- Estableciendo un objetivo mínimo del 45 % para los tres PA/EA. En este caso, el PA/EA 1 tendría que comprar veinte autobuses limpios de 45; el PA/EA 2, siete de quince; y el PA/EA 3, dieciocho de cuarenta, para un total de 45 de cien.
- Estableciendo un objetivo del 100 % para el PA/EA 1 y ningún requisito para los otros dos PA/EA, lo cual también resultaría en un total de 45 autobuses limpios de los cien totales.
- Estableciendo un objetivo del 50 % para los PA/EA 1 y 3, y un objetivo del 30 % para el PA/EA 2, lo cual resultaría en un total de 46 autobuses limpios de los cien totales.
- Estableciendo un objetivo del 60 % para los PA/EA 1 y 3, y ningún objetivo para el PA/EA 2 (un total de 51 autobuses limpios de los cien totales).

En todos estos casos, a efectos de la Directiva, es indiferente el momento en que se adquieren los autobuses limpios dentro del período (es decir, un autobús se contabilizará de la misma manera independientemente de si se adquiere en 2022 o en 2025). Sin embargo, esto no impide al Estado miembro establecer requisitos anuales a nivel nacional.

14. *La Directiva cubre distintos tipos de contratos, entre otros, relativos a la compra, el arrendamiento financiero o el alquiler de los vehículos, así como contratos de servicio público y contratos de servicio. El artículo 5, apartados 4 y 5, de la Directiva especifica que el número de vehículos en virtud de cada contrato debe contabilizarse de forma distinta en caso de compra/arrendamiento financiero/alquiler o alquiler con opción de compra de vehículos (artículo 5, apartado 4) y en caso de contratos de servicio público y contratos de servicio (artículo 5, apartado 5). A fin de cumplir los objetivos, ¿deberían los vehículos de estos distintos tipos de contratos contabilizarse juntos o por separado?*

Tal como se refleja en los cuadros 3 y 4 del anexo de la Directiva, se establece un objetivo mínimo por categoría de vehículo (esto es, vehículos ligeros, camiones y autobuses) para cada Estado miembro, sin diferenciar entre los distintos tipos de contrato (esto es, compra o alquiler de vehículo, servicios, etc.).

De conformidad con el artículo 5, apartado 1, de la Directiva, estos objetivos mínimos se calculan como porcentajes mínimos de vehículos limpios en el total de vehículos de transporte por carretera comprendidos en la suma de todos los contratos que entran dentro del ámbito de aplicación de la Directiva, sin diferenciar entre los distintos tipos de contrato (esto es, compra, alquiler o alquiler con opción de compra de vehículos, contrato de servicio, etc.).

El artículo 5, apartados 4 y 5, de la Directiva aclara cómo debe contabilizarse el número de vehículos cubierto por cada contrato individual para los distintos tipos de contrato (p. ej., compra de vehículo o contratos de servicio). Una vez que el número de vehículos en virtud de cada contrato individual se ha calculado de acuerdo con estas disposiciones, el cumplimiento de los objetivos puede comprobarse sobre la base de la suma de todos los vehículos adquiridos en virtud de todos los contratos pertinentes, y la cuota de vehículos limpios con respecto a este total.

Preguntas relativas a la compra de vehículos por parte de proveedores de servicios en el marco de contratos de servicio público

15. *¿Cómo se contabilizan los vehículos en el marco de un contrato de servicio público? ¿Deberíamos considerar las compras de nuevos vehículos por parte del proveedor del servicio? ¿Cómo pueden controlarse?*

De conformidad con el artículo 5, apartado 5, de la Directiva, en el caso de los contratos de servicio contemplados en el artículo 3, apartado 1, letras b) y c) —esto es, los contratos de servicio público y los contratos de servicio enumerados en el cuadro 1 del anexo de la Directiva—, se deben tener en cuenta todos los vehículos que se vayan a utilizar para la prestación del servicio en cuestión.

Este enfoque garantiza una coherencia entre los dos distintos métodos de contratación pública (los contratos de compra/arrendamiento financiero/alquiler con opción de compra mencionados en el artículo 3, apartado 1, letra a), y los contratos de servicio público y contratos de servicio mencionados, respectivamente, en el artículo 3, apartado 1, letras b) y c), y minimiza la carga administrativa.

Un contrato de compra/arrendamiento financiero/alquiler con opción de compra supone la adquisición de un determinado número de vehículos por parte de un poder adjudicador o una entidad adjudicadora; por ello, se contabilizan todos los vehículos cubiertos por este contrato. De manera similar, a través de un contrato de servicio, un poder adjudicador/entidad adjudicadora está adquiriendo el uso de un determinado número de vehículos para prestar un servicio. Por consiguiente, se contabilizará el número de vehículos que el proveedor del servicio vaya a utilizar para prestar tal servicio, independientemente de si el proveedor del servicio está comprando nuevos vehículos o utiliza otros ya existentes.

16. *Si el contrato de servicio se celebra para un período de tiempo superior al período de referencia, ¿se tendrán en cuenta los vehículos utilizados también para el siguiente período de referencia?*

No. Tal como se especifica en el artículo 5 de la Directiva, la fecha de adjudicación del contrato determina en qué período de referencia deben contabilizarse los vehículos adquiridos. Aunque un contrato de servicio firmado durante el primer período de referencia puede seguir estando en vigor durante el segundo período, los vehículos correspondientes a ese contrato solo se tendrán en cuenta para el primer período.

17. *En el caso de un contrato de servicio, ¿cómo se contabilizarán los vehículos utilizados para la prestación del servicio si su número cambia a lo largo del tiempo (cambios periódicos o puntuales) durante el período de referencia?*

El número de vehículos que se vayan a utilizar para la prestación de los servicios cubiertos por el contrato se registrará en el momento de la adjudicación del contrato.

Normalmente, los cambios sustanciales en el número de vehículos utilizados tendrán implicaciones presupuestarias y requerirán algún tipo de revisión o modificación del contrato, que debería notificarse.

Los cambios menores que no exijan una modificación del contrato no se registrarán en el marco de la Directiva. Aunque esto significa que el número final de vehículos notificados conforme a la Directiva podría no ser completamente exacto, los legisladores consideraron que esto representa un buen compromiso entre la precisión y el nivel de carga administrativa que se requeriría para garantizar una plena supervisión en tiempo real.

18. *¿Qué ocurre si el proveedor de servicios de un contrato de servicio público o de servicio contemplado en el artículo 3, apartado 1, letras b) o c), es en sí mismo también una entidad adjudicadora («EA») o un poder adjudicador («PA») sujeto a las obligaciones establecidas en las Directivas 2014/24/UE (*) sobre contratación pública y 2014/25/UE (**) relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales? ¿Tengo también que registrar la compra de nuevos vehículos utilizados para prestar el servicio?*

Si el proveedor del servicio está sujeto a la obligación de aplicar los procedimientos de contratación pública establecidos en la Directiva 2014/24/UE o la Directiva 2014/25/UE, de manera que se apliquen a las compras de los vehículos utilizados para la prestación del servicio, la Directiva sobre vehículos limpios también se aplica a esas compras.

(*) DO L 94 de 28.3.2014, p. 65.

(**) DO L 94 de 28.3.2014, p. 243.

En este sentido, cabe también recordar que la Directiva solo se aplica a contratos que se encuentran dentro del ámbito de aplicación de las Directivas 2014/24/UE y 2014/25/UE o del Reglamento (CE) n.º 1370/2007. Si un contrato entre dos PA/EA no entra dentro del ámbito de estos instrumentos jurídicos, también quedará fuera del ámbito de aplicación de la Directiva sobre vehículos limpios. En este caso, no obstante, la adquisición de vehículos por parte del último PA/EA seguiría entrando en el ámbito de aplicación de la Directiva sobre vehículos limpios (a menos que quede excluida por otras circunstancias).

Ejemplos prácticos – preguntas 15-18

Los siguientes ejemplos ilustran cómo funcionarán en la práctica los puntos descritos en las preguntas 15, 16, 17 y 18:

Caso 1: durante el período de referencia, un poder adjudicador compra diez autobuses. Los diez autobuses se contabilizan a efectos del cumplimiento del objetivo mínimo de contratación pública.

Caso 2: durante el período de referencia, un poder adjudicador adjudica un contrato para la explotación de su red de autobuses a una entidad, que no es un poder adjudicador o una entidad adjudicadora tal como se definen en las Directivas 2014/24/UE y 2014/25/UE; el contrato prevé que esto requerirá la utilización de diez autobuses. Los diez autobuses se contabilizan para la consecución del objetivo, independientemente de si el proveedor del servicio compra autobuses nuevos o utiliza otros ya existentes. Las posibles sustituciones de autobuses no se contabilizarán a efectos del objetivo mínimo de contratación pública y no tendrán que ser controladas/registradas.

Caso 3: durante el período de referencia, un poder adjudicador adjudica un contrato para la explotación de su red de autobuses a otro poder adjudicador u otra entidad adjudicadora, que están sujetos a los requisitos de las Directivas 2014/24/UE y 2014/25/UE; el contrato prevé que esto requerirá la utilización de diez autobuses. Los diez autobuses se contabilizan para la consecución del objetivo, independientemente de si el proveedor del servicio compra autobuses nuevos o utiliza otros ya existentes. Asimismo, si, durante el período de referencia, el segundo poder adjudicador/entidad adjudicadora adquiere uno o más autobuses (p. ej., compra un autobús nuevo para sustituir a uno de los utilizados en el marco del contrato de servicio), esto también se tendrá en cuenta a efectos del cumplimiento del objetivo mínimo de contratación pública y tendrá que notificarse en consecuencia. Téngase en cuenta que, en este caso, la compra del autobús por parte del segundo poder adjudicador/entidad adjudicadora se contabilizaría independientemente de si se utiliza o no en el marco del contrato de servicio.

Caso 4: durante el período de referencia, un poder adjudicador adjudica un contrato para la explotación de su red de autobuses a otro poder adjudicador u otra entidad adjudicadora, que están sujetos a los requisitos de las Directivas 2014/24/UE y 2014/25/UE. El contrato de servicio prevé que esto requerirá la utilización de diez autobuses; sin embargo, este contrato queda fuera del ámbito de aplicación de esas dos Directivas. En este caso, no se registrará ningún vehículo para el contrato de servicio, ya que este queda fuera del ámbito de aplicación de la Directiva. No obstante, si, durante el período de referencia, el segundo poder adjudicador/entidad adjudicadora adquiere uno o más autobuses (p. ej., compra un autobús nuevo para sustituir a uno de los utilizados en el marco del contrato de servicio), esto también se tendrá en cuenta a efectos del cumplimiento del objetivo mínimo de contratación pública y tendrá que notificarse en consecuencia. Téngase en cuenta que, también en este caso, la compra del autobús por parte del segundo poder adjudicador/entidad adjudicadora se contabilizaría independientemente de si se utiliza o no en el marco del contrato de servicio.

Preguntas relacionadas con la retroadaptación

19. *De conformidad con el artículo 5, apartado 3, de la Directiva, los vehículos retroadaptados que se ajusten a la definición de vehículo limpio o vehículo de emisión cero pueden contabilizarse a efectos del cumplimiento de los objetivos mínimos de contratación pública. ¿Cómo debería reflejarse el número de vehículos retroadaptados en la base de datos TED y en la presentación de informes?*

Se espera que, en la mayoría de los casos, la retroadaptación de vehículos no quede reflejada en la base de datos TED, por ejemplo, porque se ha realizado internamente o porque es objeto de un contrato de servicio que queda fuera del ámbito de aplicación de la Directiva. La Directiva ofrece a los Estados miembros la posibilidad de utilizar la retroadaptación como un modo rentable de cumplir los objetivos pero, en la mayoría de los casos, el uso de esta opción requerirá una notificación por separado, que no formará parte de la recopilación de información a partir de la base de datos TED que llevará a cabo la Comisión.

A este respecto, cabe recordar que, de conformidad con el artículo 10, apartado 2, de la Directiva, los Estados miembros deben presentar a la Comisión un informe sobre la aplicación de la Directiva, que incluya el número y las categorías de vehículos cubiertos por los contratos pertinentes, sobre la base de los datos facilitados por la Comisión a partir de la base de datos TED. El cumplimiento de los objetivos mínimos de contratación pública se evaluará principalmente sobre la base de este informe, y no únicamente sobre la base de las cifras extraídas de la base de datos TED por parte de la Comisión.

Si la retroadaptación se utiliza de cara a cumplir los objetivos mínimos de contratación pública y no se refleja en las cifras notificadas en la base de datos TED, los Estados miembros deberían recabar de los poderes adjudicadores o entidades adjudicadoras pertinentes —e incluir en el informe al que se refiere el artículo 10, apartado 2— el número de vehículos (por cada categoría) que se ajustan a la definición de vehículo limpio o vehículo de emisión cero como consecuencia de la retroadaptación. De este modo, esos vehículos se tendrán en cuenta a efectos de la evaluación del cumplimiento de los objetivos mínimos de contratación pública.

20. *¿Cómo se deberían contabilizar los vehículos retroadaptados en la práctica, en el caso de que los vehículos que ya se habían adquirido antes del período de referencia se reacondicionen durante el período de referencia para ajustarse a la definición de vehículo limpio? ¿Y en el caso de que se compren nuevos vehículos que no sean limpios para posteriormente reacondicionarlos dentro del mismo período de referencia?*

Pueden contabilizarse tanto la retroadaptación de vehículos que se hayan adquirido antes del inicio del período de referencia como la compra y la posterior retroadaptación de vehículos durante el mismo período de referencia, aunque el modo en que esto se haría y su repercusión efectiva en cuanto a los objetivos mínimos de contratación pública serían ligeramente diferentes, tal como se demuestra en los siguientes ejemplos.

Ejemplos prácticos – pregunta 20

Caso 1

Un poder adjudicador compra diez nuevos autobuses diésel durante el período de referencia. A efectos de los objetivos mínimos de contratación pública, ha adquirido diez vehículos, ninguno de los cuales es limpio.

Caso 2

Un poder adjudicador compra diez nuevos autobuses eléctricos de batería durante el período de referencia. A efectos de los objetivos mínimos de contratación pública, ha adquirido diez vehículos limpios (de emisión cero).

Caso 3

Un poder adjudicador tiene diez autobuses diésel, que se adquirieron antes de la entrada en vigor de la nueva Directiva. Durante el período de referencia, los reacondiciona para que funcionen exclusivamente con electricidad. A efectos de los objetivos mínimos de contratación pública, ha adquirido diez vehículos limpios (de emisión cero). En este sentido, la repercusión de este caso es efectivamente la misma que la del caso 2.

Caso 4

Un poder adjudicador compra diez nuevos autobuses diésel durante el período de referencia; y después, durante el mismo período, los reacondiciona para que funcionen con batería eléctrica. En este caso, se registrarán dos adquisiciones separadas: en primer lugar, la adquisición de diez vehículos que no son limpios (al igual que en el caso 1), y después la obtención (mediante retroadaptación) de diez vehículos de emisión cero (al igual que en el caso 3). Por tanto, en total, esto se contabilizará como la adquisición de veinte vehículos, de los cuales diez son de emisión cero y diez no son vehículos limpios.

Preguntas relativas a la utilización de la base de datos TED

21. *¿De qué modo se utilizará la base de datos TED para supervisar la aplicación de la Directiva? ¿Qué necesitan registrar los poderes adjudicadores y las entidades adjudicadoras en la base de datos TED a efectos de la Directiva?*

Para cada contratación pública incluida en el ámbito de aplicación de la Directiva, la información que debe recopilarse es la siguiente: el número total de vehículos cubiertos por la contratación; el número de vehículos (de este total) que pueden considerarse «vehículos limpios» según la definición del artículo 4, apartado 4, de la Directiva, y el número de vehículos (del número total de vehículos) que pueden considerarse «vehículos pesados de emisión cero» de conformidad con el artículo 4, apartado 5, de la Directiva.

Esta información se obtiene en el momento de la adjudicación del contrato y suele ser ya proporcionada en uno de los campos de texto abierto de la base de datos TED. No obstante, puesto que en la actualidad no es obligatorio proporcionar esta información, esto no siempre sucede así. Asimismo, incluso cuando sí se proporciona esta información en la base de datos TED, no siempre se registra en el mismo campo de texto, ya que no existe un requisito claro a este respecto. Por tanto, en este momento no es posible extraer esta información de forma automática de la base de datos TED y la extracción manual de la información pertinente requiere mucho tiempo.

Por estos motivos, la próxima versión de los formularios electrónicos, introducida por el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1780 ⁽¹⁾ de la Comisión por el que se establecen formularios normalizados para la publicación de anuncios en el ámbito de la contratación pública, incluirá los tres campos siguientes, para todos los contratos con un código CPV pertinentes a efectos de la Directiva:

- BT-715 «Vehículos» – El número total de vehículos (sean o no limpios) incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2009/33/CE. Estos vehículos han sido objeto de compra, arrendamiento financiero, alquiler o alquiler con opción de compra o comprometidos por contrato para la prestación de un servicio adquirido que entra en el ámbito de aplicación de la Directiva 2009/33/CE.
- BT-716 «Vehículos limpios» – El número de vehículos limpios según la definición de la Directiva 2009/33/CE e incluidos en su ámbito de aplicación. Estos vehículos han sido objeto de compra, arrendamiento financiero, alquiler o alquiler con opción de compra o comprometidos por contrato para la prestación de un servicio adquirido que entra en el ámbito de aplicación de la Directiva 2009/33/CE.
- BT-725 «Vehículos de emisión cero» – El número de vehículos pesados de emisión cero según la definición de la Directiva 2009/33/CE e incluidos en su ámbito de aplicación. Estos vehículos han sido objeto de compra, arrendamiento financiero, alquiler o alquiler con opción de compra o comprometidos por contrato para la prestación de un servicio adquirido que entra en el ámbito de aplicación de la Directiva 2009/33/CE.

Una vez que estos nuevos formularios electrónicos estén vigentes, será posible extraer automáticamente el número de vehículos de transporte por carretera y el número de vehículos de transporte por carretera limpios y de emisión cero. Esto facilitará el registro y la supervisión de los pedidos para todos los Estados miembros. La Comisión cotejará esta información y la publicará en su sitio web.

Cabe señalar que los campos mencionados más arriba (BT-715, BT-716 y BT-725), que se utilizarán para realizar la supervisión a través de los formularios electrónicos, son opcionales. Si los Estados miembros tienen la intención de permitir que se supervise la aplicación de la Directiva a través de la base de datos TED, se recomienda que hagan estos campos obligatorios a nivel nacional. Si estos campos no se utilizan en un Estado miembro, se necesitará establecer algún tipo de sistema específico de supervisión e informes a nivel nacional.

22. *Los Estados miembros están obligados a poner en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la Directiva (UE) 2019/1161 a más tardar el 2 de agosto de 2021. Sin embargo, los nuevos formularios electrónicos que incluyen los campos específicos de la base de datos TED no estarán disponibles hasta el 14 de noviembre de 2022. ¿Cómo se controlarán los avances en el interin?*

La inclusión de los campos específicos (número de vehículos, número de vehículos limpios, número de vehículos de emisión cero) en los nuevos formularios electrónicos permitirá la extracción automática de información de la base de datos TED. Durante el período comprendido entre el final del período de transposición (2 de agosto de 2021) y la puesta en marcha de los nuevos formularios electrónicos en la base de datos TED, la información sobre el número de vehículos, de vehículos limpios y de vehículos de emisión cero cubiertos por cada contrato podrá registrarse en el campo de texto II.2.14) «Información adicional». En la transposición y la aplicación de la Directiva, se anima a los Estados miembros a especificar que este campo de texto libre debería utilizarse para este fin con el objetivo de facilitar la recopilación de esta información.

23. *En el contexto de los anuncios de adjudicación de contratos publicados en la base de datos TED, podría surgir un problema con los contratos que cubren vehículos de distintas categorías, para los cuales se fijan porcentajes distintos (p. ej., autobuses y coches). En tal caso, ¿cómo debería el poder adjudicador/entidad adjudicadora notificar la contratación?*

Según nuestra experiencia, solo esperamos un número relativamente reducido de anuncios de adjudicación de contratos afectados por este problema. En términos generales, se debería instar a los poderes adjudicadores y las entidades adjudicadoras a utilizar lotes separados para las distintas categorías de vehículos siempre que sea posible.

En aquellos casos en que un anuncio de adjudicación de contrato tenga que cubrir distintas categorías de vehículos, recomendamos el siguiente enfoque:

- incluir los códigos CPV para ambas categorías de vehículos, seleccionar como código CPV principal el de la categoría de vehículo a la que pertenezcan el mayor número de los vehículos implicados, y el/los de otras categorías de vehículos como códigos CPV secundarios (así pues, por ejemplo, si el anuncio se refiere a diez autobuses y cinco furgonetas, se elegirá como código CPV principal el correspondiente a los autobuses y como código CPV secundario el de las furgonetas),
- registrar en los campos específicos únicamente el número de vehículos de la categoría con las mayores cifras (así pues, por ejemplo, si el anuncio se refiere a diez autobuses y cinco furgonetas, indicar solo los diez autobuses),
- incluir la cifra del resto de los vehículos en el campo II.2.14) «Información adicional».

⁽¹⁾ DO L 272 de 25.10.2019, p. 7.

24. *¿Qué ocurre cuando un poder adjudicador o una entidad adjudicadora utiliza los formularios electrónicos de la base de datos TED para contratos que quedan fuera del ámbito de aplicación de la Directiva, p. ej., porque se sitúan por debajo de los umbrales mínimos o porque los vehículos adquiridos están excluidos del ámbito de aplicación de la Directiva? ¿Cómo podemos evitar que los vehículos cubiertos por estos contratos se contabilicen a efectos del cumplimiento de los objetivos mínimos de contratación pública en virtud de la Directiva a pesar de quedar fuera de su ámbito?*

Si se utiliza un formulario electrónico para un contrato que queda excluido del ámbito de aplicación de la Directiva (p. ej., porque su valor está por debajo del umbral), los campos específicos (número de vehículos adquiridos incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva, número de vehículos limpios, número de vehículos de emisión cero) deberían o bien dejarse vacíos o rellenarse con un «0», de manera que el número de vehículos correspondiente no se contabilice al extraer las cifras de la base de datos TED.

25. *El artículo 3, apartado 1, letra b), de la Directiva permite a los Estados miembros determinar un umbral mínimo para los contratos de servicio público, que puede ser igual o inferior al establecido en el artículo 5, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 1370/2007. Si un Estado miembro fija un umbral inferior, ¿cómo pueden controlarse estos contratos en la base de datos TED?*

Si un Estado miembro decide fijar un umbral inferior, en principio debería ser posible registrar en la base de datos TED contratos de servicio público con un valor inferior al del umbral de la UE contemplado en el artículo 5, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 1370/2007.

Si un determinado contrato ya debe ser registrado en la base de datos TED en virtud de la normativa nacional, resulta sencillo registrar el número de vehículos de transporte por carretera en el formulario electrónico pertinente con una carga administrativa adicional mínima.

Si en este momento un contrato no tiene que ser notificado, se dispone de distintas opciones para la presentación de informes; sin embargo, todas conllevan un cierto nivel de carga administrativa:

- Los Estados miembros pueden exigir que ese contrato se notifique en la base de datos TED.
- Alternativamente, los Estados miembros pueden requerir que los poderes adjudicadores y las entidades adjudicadoras informen del número de vehículos de transporte por carretera (y de vehículos limpios y vehículos de emisión cero) de estos contratos a nivel nacional. En este caso, el Estado miembro podría incluir estas cifras en el informe nacional sin utilizar la base de datos TED. La necesidad de contar con un informe paralelo sobre el número de vehículos cubiertos por estos contratos relativamente pequeños también conllevaría cierto nivel de carga administrativa adicional.

Nos gustaría pedir a los Estados miembros que tomen en consideración las respectivas ventajas y repercusiones de estas distintas opciones a la hora de tomar una decisión a este respecto en el marco de la transposición de la Directiva.

Preguntas relativas a la contratación pública iniciada antes de que finalice el período de transposición

26. *¿Se ven afectados por la Directiva los contratos de servicios vigentes firmados antes del 2 de agosto de 2021? ¿Cómo debería tratarse la sustitución de vehículos en el marco de estos contratos?*

Los contratos marco o contratos de servicio público para servicios de transporte público que se hayan celebrado antes del 2 de agosto de 2021 no se incluyen en el ámbito de aplicación de la Directiva. Asimismo, tal como se ha explicado en relación con la pregunta 13 de más arriba, aun cuando un contrato de servicio entre dentro del ámbito de aplicación de la Directiva, el número de vehículos a tener en cuenta a efectos del cumplimiento de los objetivos mínimos de contratación pública es el número de vehículos que se van a utilizar para prestar el servicio, y no el número de vehículos que puedan ser sustituidos por el proveedor del servicio durante la vigencia del contrato.

Sin embargo, tal como se ha explicado con más detalle en relación con la pregunta 14 de más arriba, puede exigirse al proveedor del servicio que informe de la compra de vehículos, si es en sí mismo un poder adjudicador o una entidad adjudicadora sujeto/a a los requisitos de las Directivas 2014/24/UE o 2014/25/UE.

Ejemplos prácticos – preguntas 17, 18 y 26

Caso 1: antes del 2 de agosto de 2021, un poder adjudicador ha adjudicado un contrato para la explotación de su red de autobuses a una entidad, que no es un poder adjudicador o una entidad adjudicadora tal como se definen en las Directivas 2014/24/UE y 2014/25/UE. El contrato de servicio queda fuera del ámbito de aplicación de la Directiva y no se contabiliza a efectos del cumplimiento de los objetivos mínimos de contratación pública. Ninguno de los autobuses que forman parte del contrato se tiene en cuenta a efectos del objetivo, así como tampoco las posibles sustituciones de autobuses, que no necesitarán ser controladas ni registradas.

Caso 2: antes del 2 de agosto de 2021, un poder adjudicador ha adjudicado un contrato para la explotación de su red de autobuses a una agencia de transporte público, que es también un poder adjudicador o una entidad adjudicadora sujeto/a a los requisitos de las Directivas 2014/24/UE y 2014/25/UE. El contrato de servicio queda fuera del ámbito de aplicación de la Directiva y no se contabiliza a efectos del cumplimiento de los objetivos mínimos de contratación pública. Sin embargo, la adquisición de autobuses por parte de la agencia de transporte público sí entra dentro del ámbito de aplicación de la Directiva. Por tanto, si durante el período de referencia la agencia sustituye uno o más de los autobuses utilizados para prestar el servicio, esta compra se contabilizará a efectos del cumplimiento del objetivo mínimo de contratación pública y debe notificarse en consecuencia (cabe señalar que, en este caso, la compra del autobús se contabilizaría independientemente de si este se utiliza o no para el contrato de servicio).

Preguntas relativas a la aplicación de la Directiva a acuerdos marco y a sistemas dinámicos de adquisición

27. *¿Cómo se aplican las disposiciones de la Directiva a las licitaciones en virtud del sistema dinámico de adquisición o en el contexto de acuerdos marco?*

La Directiva se aplica a contratos individuales adjudicados como parte de un acuerdo marco o en virtud de sistemas dinámicos de adquisición. Los anuncios de adjudicación del contrato individual deberían considerarse a efectos de la Directiva, de acuerdo con las disposiciones del artículo 5, apartado 2. Pueden notificarse de la siguiente manera:

- En cuanto a los sistemas dinámicos de adquisición, de conformidad con el artículo 50, apartado 3, de la Directiva 2014/24/UE, «los poderes adjudicadores enviarán un anuncio de la adjudicación del contrato en el plazo de 30 días después de la adjudicación de cada contrato basado en un sistema dinámico de adquisición. No obstante, podrán agrupar estos anuncios trimestralmente. En ese caso, enviarán los anuncios agrupados dentro de los 30 días siguientes al fin del trimestre».
- En cuanto a los contratos individuales que forman parte de un acuerdo marco, se proporcionan aclaraciones sobre el modo de utilización de los formularios electrónicos en el Manual de aplicación de las políticas de los formularios electrónicos. Véase en particular el siguiente extracto del Manual:

«Los formularios electrónicos pueden utilizarse para la publicación de anuncios de adjudicación de contratos relativos a contratos individuales que formen parte de un acuerdo marco, cada trimestre (y con una referencia al anuncio por el que se establece el acuerdo marco), lo cual no es exigido por las Directivas de contratación pública *. Esta obligación puede subdividirse aún más en función del tipo de acuerdo marco: por ejemplo, para todos los acuerdos marco o solo para acuerdos marco con múltiples operadores económicos.

La publicación de anuncios de adjudicación de contratos relativa a contratos adjudicados como parte de acuerdos marco resulta necesaria para garantizar la transparencia sobre el importe real de dinero de los contribuyentes que se está gastando y, en el caso de acuerdos marco con múltiples operadores económicos, para garantizar una transparencia adicional sobre quién está realmente recibiendo el dinero. (Asimismo, resulta necesaria para el recuento exacto de las compras de vehículos en virtud de la Directiva sobre vehículos limpios).

* Esto se lleva a cabo en formularios electrónicos mediante la publicación de un anuncio de adjudicación de contrato con identificadores repetidos Licitación (BG-320) y Contrato (BG-310)».

28. *¿Se aplica la Directiva a licitaciones en virtud de sistemas dinámicos de adquisición o acuerdos marco previamente establecidos si la Directiva entra en vigor durante el período de vigencia del sistema?*

No. De conformidad con el artículo 3, apartado 1, de la Directiva, solo quedan incluidos en su ámbito de aplicación los contratos respecto de los cuales se haya enviado una convocatoria de licitación después del 2 de agosto de 2021. Por consiguiente, un sistema dinámico de adquisición o un contrato marco cuya convocatoria de licitación se haya enviado antes de esa fecha quedaría fuera del ámbito de aplicación de la Directiva, a pesar de que determinados contratos individuales basados en ese sistema dinámico de adquisición pudieran ser adjudicados con posterioridad a esa fecha. Véase también la pregunta 7.

29. *Si se establece un acuerdo marco o un sistema dinámico de adquisición durante el primer período de referencia, pero los contratos individuales se adjudican durante el segundo período, ¿en qué período deberían contabilizarse los vehículos correspondientes?*

De acuerdo con el artículo 5, apartado 2, de la Directiva, la fecha a tener en cuenta es la fecha de adjudicación del contrato. En el caso de los acuerdos marco o de los sistemas dinámicos de adquisición, esta es la fecha de adjudicación de los contratos individuales. Por tanto, en el caso de los contratos individuales adjudicados durante el segundo período de referencia como parte de un acuerdo marco o de un sistema dinámico de adquisición que se haya establecido durante el primer período de referencia, los vehículos en cuestión se contabilizarán en el segundo período de referencia.

Véase también la pregunta 7.

Preguntas relativas a contrataciones en las que participan poderes adjudicadores de distintos Estados miembros

30. *Si se organiza una contratación conjunta en la que participan poderes adjudicadores/entidades adjudicadoras de distintos Estados miembros (por ejemplo, si una Agrupación Europea de Cooperación Territorial organiza contrataciones conjuntas para autobuses limpios en nombre de sus miembros en distintos Estados miembros), ¿cómo debería quedar esto registrado en la base de datos TED a fin de garantizar que los vehículos se asignen de forma correcta al Estado miembro pertinente a efectos de los objetivos mínimos de contratación pública?*

La contratación conjunta tal como se ha descrito anteriormente se registrará como una misma entrada en la base de datos TED. Por tanto, los vehículos correspondientes se asignarán automáticamente al Estado miembro en el que esté establecido el poder adjudicador/entidad adjudicadora principal. Con el objetivo de garantizar que los vehículos se asignen de forma correcta entre los Estados miembros participantes a efectos de los objetivos mínimos de contratación pública, la distribución de vehículos, vehículos limpios y vehículos de emisión cero entre los distintos Estados miembros debería registrarse en el campo II.2.14) «Información adicional». A continuación, los servicios de la Comisión corregirán manualmente el recuento de estos vehículos en el sistema, a fin de reflejar su distribución real entre los Estados miembros participantes.
