

---

Aprovat  
en la sessió del Govern  
del dia 3 de gener de 2017

El secretari del Govern

---



## ACORD

del Govern per a l'adquisició de vehicles de baixes emissions i altres aspectes per a la millora ambiental de les flotes de vehicles.

L'evolució de la qualitat de l'aire a Catalunya, des de que es disposa de registres, presenta una tendència constant cap a nivells de qualitat cada cop més bons, amb l'excepció en aquests darrers 10 anys dels contaminants diòxid de nitrogen (NO<sub>2</sub>), partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM<sub>10</sub>) i ozó (O<sub>3</sub>).

Els contaminants NO<sub>2</sub> i PM<sub>10</sub> superen els valors límit d'immissió legislats a nivell europeu a 40 municipis de la Regió metropolitana de Barcelona, que estan declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric. Tot i tractar-se d'una contaminació d'abast local amb afectació reduïda en extensió a Catalunya (725 km<sup>2</sup> el 2,3% de la superfície total), la població afectada supera els 4,3 milions d'habitants (el 60% de la població total). En concret, en els darrers 4 anys a la conurbació de Barcelona s'han patit 5 episodis de contaminació per NO<sub>x</sub> i un per PM<sub>10</sub>, alhora que tots els anys s'ha superat el nivell màxim permès en la legislació europea de mitjana anual d'NO<sub>x</sub> en aquesta zona. Per aquest motiu, el 2015 la UE va obrir un procediment d'infracció per incompliments en relació amb la Directiva 2008/50/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 21 de maig, relativa a la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més neta a Europa. Aquesta problemàtica en la qualitat de l'aire també es dona en moltes ciutats europees i altres estats tenen també un expedient d'infracció obert.

La contaminació atmosfèrica local té una afectació directa sobre la salut de les persones. L'OMS adverteix que la contaminació atmosfèrica és el principal factor ambiental de risc de mortalitat evitable i a través d'una nota de premsa de l'Agència Internacional per a la Investigació del Càncer (IARC) va reconèixer per unanimitat que els fums emesos pels motors dièsel són cancerígens per a les persones (grup 1). Són reconeguts els efectes a les mucoses, al sistema respiratori i al sistema cardiovascular així com l'augment de la incidència de l'asma i l'augment del risc de càncer de pulmó. Segons estudis del *Centre d'Investigació en Epidemiologia Ambiental (CREAL)*, cada disminució de 10 µg/m<sup>3</sup> en el nombre de partícules respirables de l'aire augmenta mig any l'esperança de vida. Per tant, garantir la qualitat de l'aire que respirem equival a protegir la salut de les persones. El Pla interdepartamental de salut pública (PINSAP) aprovat per l'Acord GOV/24/2014, de 18 de febrer de 2014, també estableix la relació entre mobilitat i salut i el fet que la contaminació atmosfèrica és un dels principals riscos ambientals per a la salut.

El Govern de Catalunya fa anys que treballa per millorar la qualitat de l'aire en tot el seu territori però cal seguir intensificant tant accions a aplicar en cas de declaració d'episodis de contaminació, com implementar les mesures estructurals per disminuir les concentracions actuals d'NO<sub>x</sub> i PM<sub>10</sub>. Amb aquests objectius, el Govern va aprovar el setembre de 2014 el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció especial de l'ambient

---

Aprovat  
en la sessió del Govern  
del dia 3 de gener de 2017

El secretari del Govern

---



atmosfèric mitjançant l'Acord GOV/127/2014, de 23 de setembre. Aquest Pla abasta els àmbits claus en contaminació atmosfèrica i estableix mecanismes d'actuació, d'acord amb les orientacions del programa europeu Aire net per Europa.

L'única manera de combatre la contaminació atmosfèrica local és actuant sobre els focus emissors de les zones afectades que arreu del món generalment es concentren en aglomeracions urbanes amb economies dinàmiques. Cal tenir en compte que com a mínim el 51% de les emissions de NO<sub>x</sub> i el 53% de les emissions de partícules PM<sub>10</sub> a les zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric de la conurbació de Barcelona són degudes al transport terrestre. També són la font principal del soroll al qual està sotmès la ciutadania que viu o treballa en aquesta zona.

Per tot això, i tal com estan portant a terme bona part de les grans conurbacions urbanes d'Europa, es fa necessari que des de les polítiques públiques s'orienti el model de mobilitat cap a una mobilitat més neta i sostenible on es prioritzin els modes no motoritzats i el transport públic a l'hora que s'incentivi l'ús racional del vehicle privat i s'impulsi la renovació del parc cap a vehicles de baixes emissions. La millora dels sistemes de transport, doncs, han de ser l'eix d'actuació principal que ens garanteixin assolir els límits exigits per la UE i millorar la qualitat de vida a Catalunya.

Pel que fa a la disponibilitat de vehicles de baixes emissions (elèctrics, híbrids i de gas), la tecnologia i la indústria de l'automoció han evolucionat molt al respecte i actualment disposem de vehicles elèctrics, vehicles híbrids i vehicles propulsats per gas. Aquesta diversitat pot donar resposta a necessitats molt àmplies de les administracions catalanes. A més de tractar-se de vehicles de baixes emissions de contaminants locals, es tracta de vehicles de menors emissions de CO<sub>2</sub> que molts dels convencionals, de manera que també s'està donant resposta a la rellevant problemàtica del canvi climàtic. Així mateix, la mobilitat elèctrica permet una major integració de les energies renovables en el transport i fa que sigui l'eix estratègic a nivell mundial per fer front a la dependència energètica del petroli, per a reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle als nivells consensuats a la conferència de les Parts de París, la COP 21, i reduir els nivells de contaminació atmosfèrica local.

La contractació pública representa aproximadament el 20% del PIB europeu, per tant, les administracions públiques amb la seva opció de compra tenen potencial per incidir en el mercat de productes i serveis. D'aquesta manera, la contractació pública, en el marc de la legislació vigent, esdevé una eina clau per al desenvolupament de polítiques públiques.

El Govern de la Generalitat de Catalunya ha fet valer el paper estratègic de la contractació pública amb iniciatives com l'aprovació de l'Acord del Govern, de 16 d'abril de 2013, de mesures per facilitar l'accés de les petites i mitjanes empreses a la contractació pública, o la promoció de clàusules socials i de l'R+D+I en la contractació pública, entre d'altres.

---

Aprovat  
en la sessió del Govern  
del dia 3 de gener de 2017

El secretari del Govern

---



La normativa de contractació pública és favorable a la inclusió de clàusules ambientals en la contractació pública. Ja ho contemplaven la Directiva 2004/18/CE del Parlament Europeu i del Consell de 31 de març de 2004 sobre coordinació dels procediments d'adjudicació dels contractes públics d'obres, de subministraments i de serveis, i el Real Decret Legislatiu 3/2011, de 14 de novembre, pel que s'aprova el text refós de la Llei de Contractes del Sector Públic, i la Directiva de 2014/24/UE, de 26 de febrer de 2014, sobre contractació pública, d'aplicació directa des del 18 d'abril de 2016, consolida l'ambientalització de contractació reforçant el paper de les etiquetes ecològiques i els sistemes de gestió ambiental i introduint la consideració del cost de cicle de vida dels béns i serveis.

La compra de vehicles de baixes emissions per part de les administracions públiques s'està utilitzant a diversos països europeus, com per exemple a Noruega, França, Suècia, Alemanya, Anglaterra, entre d'altres, com una eina eficient d'aplicació de polítiques ambientals. A Catalunya diverses administracions també han iniciat aquesta estratègia en l'àmbit de les flotes públiques. Però cal donar un major impuls i incrementar el percentatge de vehicles de baixes emissions a les flotes públiques.

El Govern de la Generalitat també ha promogut l'ambientalització de la contractació pública amb l'aprovació de l'Acord del Govern, d'11 d'octubre de 2005, de mesures per fomentar l'ambientalització de la contractació pública de l'Administració de la Generalitat de Catalunya i de les entitats i empreses públiques que hi estan adscrites o vinculades, en el qual es crea la Comissió de Seguiment de l'ambientalització en la Contractació Administrativa (CSACA); i de l'Acord del Govern, de 9 de desembre de 2009, de mesures en matèria de contractació pública, amb instruccions sobre la inclusió de criteris ambientals en la contractació pública. A més, l'Estratègia per a l'Especialització Intel·ligent de Catalunya (RIS3CAT), l'Estratègia Catalunya 2020 (ECAT 2020) i l'Estratègia catalana d'ecodisseny, per a una economia circular i ecoinnovadora, contempnen la incorporació de paràmetres de contractació pública verda. Pel que fa a la compra pública de vehicles, la CSACA va aprovar la *Guia per a la compra verda de vehicles*, que va ser informada favorablement pel Ple de la Junta Consultiva de Contractació Administrativa de la Generalitat de Catalunya, amb l'objectiu de facilitar als òrgans de contractació de la Generalitat de Catalunya la incorporació de requeriments ambientals en el procediment de contractació de vehicles.

L'aplicació de la *Guia per a la compra verda de vehicles* ha repercutit en la contractació de vehicles amb emissions limitades a l'atmosfera i de CO<sub>2</sub>, però la compra de vehicles de baixes emissions (elèctrics, híbrids i de gas) és encara molt limitada i cal emprendre noves mesures per impulsar-la.

Per tal que hi hagi una millora substancial de la qualitat ambiental de les flotes de vehicles de la Generalitat i s'incrementi el nombre de vehicles de baixes emissions és necessari un canvi tant en la gestió de les flotes com en el protocol de decisió en l'adquisició de vehicles, que exigeixi

Aprovat  
en la sessió del Govern  
del dia 3 de gener de 2017

El secretari del Govern



una reflexió en profunditat sobre quina és la tipologia de vehicle amb les millors prestacions ambientals que s'adapti a les necessitats a cobrir.

D'acord amb l'informe previ del Ple de la Junta Consultiva de Contractació Administrativa de la Generalitat de Catalunya.

Per tot això, a proposta del conseller de Territori i Sostenibilitat, el Govern

Acorda:

—1 Els òrgans de contractació de l'Administració de la Generalitat de Catalunya i del seu sector públic han de complir les previsions següents:

a) Amb l'objectiu de fomentar un canvi en el procés de la presa de decisió en l'adquisició de vehicles, que permeti la major adquisició possible de vehicles de baixes emissions, en les licitacions per a l'adquisició, per qualsevol mitjà, de vehicles de les categories M1 i N1, que es descriuen a continuació, han de prioritzar la compra, en primer terme, de vehicles elèctrics i, en segon terme, atenent principalment al tipus de recorregut, de vehicles híbrids o de gas (bifuel de gasolina).

Categoria M1: Vehicles de vuit places com a màxim (exclosa la del conductor), dissenyats i fabricats per al transport de passatgers.

Categoria N1: Vehicles la massa màxima dels quals no superi les 3,5 tones, dissenyats i fabricats per al transport de mercaderies, inicialment els vehicles de classe I (<1305 kg)

En cas que els responsables de flota o l'òrgan de contractació competent, per motius tècnics o pressupostaris, considerin que no s'han d'aplicar les prioritats indicades, han d'emetre un informe justificatiu d'excepció, d'acord amb el model a elaborar per l'organisme competent en matèria de qualitat ambiental i la Comissió de Seguiment de l'Ambientalització de la Contractació Administrativa (CSACA).

Poden ser motius tècnics d'excepció que els vehicles a adquirir es destinin a recorreguts majorment interurbans, recorreguts fora de les zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric (ZPE), tipologies de vehicles especials, necessitats àmplies d'autonomia, no disponibilitat de punts de recàrrega, entre d'altres.

Aquest informe s'ha d'incloure en l'expedient administratiu de contractació corresponent i se n'ha de remetre còpia, a l'inici del procediment de contractació, a la direcció general competent en matèria de qualitat ambiental.

Aprovat  
en la sessió del Govern  
del dia 3 de gener de 2017

El secretari del Govern



b) En les licitacions per a l'adquisició de vehicles, tant de les categories a que fa referència la lletra anterior com en la resta, i en les licitacions de contractes de serveis l'execució dels quals requereixi l'ús de vehicles, els òrgans de contractació han d'aplicar la darrera versió de la *Guia per a la compra verda de vehicles* informada favorablement pel Ple de la Junta Consultiva de Contractació Administrativa.

Les previsions anteriors no resulten exigibles en els expedients de contractació iniciats, mitjançant qualsevol acte que en permeti tenir constància, abans de la data d'adopció d'aquest Acord.

—2 Els responsables de la gestió de les flotes de vehicles de l'Administració de la Generalitat de Catalunya i del seu sector públic han de realitzar, com a mínim, les mesures de millora ambiental de les flotes següents:

a) Proposar la inclusió de cursos de conducció eficient i de conducció de vehicles de baixes emissions en els plans de formació, com a màxim, a partir de l'any 2017.

b) Donar de baixa els vehicles de gasoil Euro 3 o inferior, abans de finals de l'any 2018, tramitar el seu desballestament en un centre autoritzat i obtenir el corresponent certificat de destrucció.

c) Realitzar una diagnosi ambiental de la seva flota de vehicles d'acord amb l'informe d'avaluació del Distintiu de garantia de qualitat ambiental per a les flotes ([www.gencat.cat/territori/distintiuambiental](http://www.gencat.cat/territori/distintiuambiental)).

—3 S'atribueixen a la direcció general competent en matèria de qualitat ambiental i a la Comissió de Seguiment de l'Ambientalització de la Contractació Administrativa (CSACA) les funcions següents:

a) La determinació dels criteris d'aplicació, així com, la coordinació, l'impuls i el seguiment d'aquest Acord.

b) L'actualització de la *Guia per a la compra verda de vehicles* i de l'elaboració i actualització del model d'Informe justificatiu d'excepció previst al punt 1.a).