

“IMPULSO DECISIVO EN LA CONSOLIDACIÓN DE UNA CONTRATACIÓN PÚBLICA RESPONSABLE. CONTRATOS VERDES: DE LA POSIBILIDAD A LA OBLIGACIÓN”

Autor: Patricia Valcárcel Fernández, Profesora Contratada Doctora de Derecho Administrativo de la Universidad de Vigo.

I. La contratación pública como vía de estímulo o fomento de la sostenibilidad ambiental

La preocupación por la defensa del medio ambiente es un objetivo que se ha ido abriendo paso en el marco de las distintas políticas y actuaciones impulsadas por la Unión. La normativa comunitaria dictada con la finalidad de armonizar los procedimientos de adjudicación de los contratos considerados públicos de forma gradual también ha ido ofreciendo muestras de esta tendencia. En todo caso, teniendo en cuenta que los sujetos incluidos en su ámbito de aplicación son los principales consumidores en el gran mercado comunitario, fácilmente se sigue, la integración en ellos de criterios ambientales constituiría una de las mejores vías para hacer efectivo el principio ambiental de prevención.

De ahí que la incorporación de criterios respetuosos para con el ambiente en las fases de preparación y ejecución de los contratos públicos supondría un considerable avance en la mejora de las ampliamente consideradas “políticas verdes”. A título de ejemplo, son significativos los cálculos realizados con el desarrollo del Proyecto de Investigación, conocido como Relief, cofundado la Comisión Europea, y cuyo objetivo es la evaluación científica de los posibles beneficios medioambientales que acarrearía el empleo de criterios ambientales en la contratación pública de la UE¹. Las conclusiones a las que por ahora se ha llegado son contundentes en el sentido de acreditar que si todos los poderes públicos de la UE:

a) Solicitaran el suministro de electricidad ecológica, se conseguiría un ahorro equivalente a 60 millones de toneladas de CO₂, lo que equivale al 18 % del compromiso contraído por la UE para la reducción de gases con efecto invernadero, conforme al Protocolo de Kioto;

¹ *¡Compras ecológicas!. Manual sobre la contratación pública ecológica*, documento orientativo elaborado por los servicios de la Comisión Europea, 2005, pág. 5.

b) Exigieran más ordenadores con eficiencia energética, lo que favorecería que el mercado se moviera en esa dirección, se podría obtener un ahorro de 830.000 toneladas de CO₂.

c) Contaran en sus instalaciones con inodoros y grifos eficientes, se reduciría el consumo de agua en unos 200 millones de toneladas (lo que equivale al 0,6 % del consumo total de los hogares de la UE).

Y todo lo anterior sin tener en cuenta que si una quinta parte de los contratos de la Unión Europea se “colorease de verde”, dicha tendencia produciría un tremendo “efecto arrastre” en el tejido empresarial de la Unión, que, a buen seguro, encontraría un incentivo para acomodar las prestaciones que ofrece a los poderes adjudicadores a estas exigencias, hasta el punto, incluso, de poder convertirse en un presupuesto fundamental para su supervivencia en el mercado.

En suma, no debería desconocerse el enorme peso que la contratación pública representa como herramienta a través de la que propiciar el avance en ciertas políticas públicas, entre las que destaca la ambiental.

El presente trabajo pretende exponer la evolución experimentada por el Derecho Comunitario en orden a apostar por el impulso de la contratación pública “responsable”, “verde” o “sostenible”, y ensalzar el paso de gigante que ha supuesto la promulgación de la 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, recientemente incorporada en el ordenamiento español por la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

II. Hitos evolutivos en la inclusión de criterios ambientales en la normativa comunitaria sobre contratación pública

El tratamiento que desde el Derecho comunitario se ha dispensado a las cuestiones ambientales en el seno de los contratos públicos ha pasado por distintos momentos, resultando cada vez más evidente la sensibilización para con estos aspectos en las normas que lo integran. Es posible diferenciar cuatro grandes etapas:

A. Primera etapa: primeras Directivas comunitarias en materia de contratación y ausencia en ellas de referencias ambientales

El primer período abarcaría desde el comienzo de los años setenta del siglo XX, -momento en el que se promulgan las primeras normas comunitarias en materia de contratación pública- hasta finales de la década de los años noventa de dicha centuria. En este momento la consideración de la vertiente ambiental estaba completamente ausente de la legislación comunitaria de contratos públicos, constituida entonces por las Directivas 71/304/CEE del Consejo, de 26 de julio de 1971 y 71/305/CEE del Consejo, de 26 de julio de 1971.

La atención de ambos textos se circunscribía, ni más ni menos, a delinear las reglas precisas en orden a garantizar la existencia una coordinación tal de los procedimientos nacionales de adjudicación de los contratos públicos de obras que coadyuvase a la realización efectiva y simultánea de la libertad de establecimiento y de la libre prestación de servicios en el marco de los contratos públicos.

B. Segunda etapa: desde finales de los años noventa hasta el año 2004. La Comisión comienza a plasmar sus anhelos de cara a impulsar una contratación pública responsable

Para comprender el alcance de lo sucedido en el que se ha identificado como segundo hito principal en la evolución de la que se da cuenta, ha de recordarse lo que significó para la consideración del ambiente en sede comunitaria la aprobación en 1986 del Acta Única Europea y en 1992 la del Tratado de Maastricht. No es hasta tanto se producen estos hechos que el medio ambiente comienza a forjarse un lugar autónomo en el marco de los objetivos de la Comunidad, contando con un fundamento jurídico explícito y convirtiéndose el desarrollo sostenible en una finalidad esencial de la Unión Europea. A la luz de este suceso la relación contratación pública-medio ambiente, comienza tímidamente a despuntar gracias a la paulatina actividad de la Comisión Europea, secundada por la jurisprudencia del TJCE.

Así es, a pesar de que las Directivas de contratación fueron sustituidas por nuevos textos, tampoco en ellos se encuentran referencias a que en los contratos a los que se afectan deban valorarse elementos ambientales². No obstante, sí es en estos años cuando comienzan a publicarse distintos documentos de la Comisión que van imponiendo un cambio de rumbo. Entre ellos, cabe destacar la Comunicación de la Comisión Europea: *Desarrollo sostenible en Europa para un*

² Los nuevos textos fueron las Directivas 92/50/CEE del Consejo, de 18 de junio de 1992; 93/36/CE, del Consejo, de 14 de junio de 1993; y 93/37/CE, del Consejo, de 14 de junio de 1993; así como la modificación producida en las dos anteriores por la Directiva 97/52/CE.

mundo mejor. Estrategia de la Unión europea para el desarrollo sostenible, COM(2001)264 final, o el Libro Verde sobre la política de productos integrada COM (2001)68 final. En este último se apuntaba que: “La Comisión también examinará hasta qué punto se puede promover una contratación más ecológica mediante la introducción de una obligación de llevar a cabo, antes de la adjudicación, un análisis del impacto de las diferentes alternativas disponibles que cumplen los requisitos y necesidades de las autoridades contratantes. De esta forma, las decisiones serán tomadas con pleno conocimiento de las consecuencias medioambientales”. En consonancia con ello, anunciaba que: “es preciso que las autoridades responsables de los contratos públicos lancen iniciativas sistemáticas de sensibilización. A este respecto, la Comisión adoptará una Comunicación interpretativa sobre contratos públicos y medio ambiente, que abordará la posibilidad de exigir un proceso de producción específico o la inclusión de todos los costes devengados durante todo el ciclo de vida de un producto. También está en preparación un Manual y/o una comunicación de contratación pública ecológica con ejemplos prácticos de convocatorias de concursos ecológicos de conformidad con la legislación comunitaria”³³.

De especial relevancia fue la Comunicación interpretativa de la Comisión sobre la legislación comunitaria de contratos públicos y las posibilidades de integrar los aspectos medioambientales en la contratación pública, COM(2001) 274 final, pues a partir de la misma es cuando, de manera más palpable, comienza a concretarse el contenido de la que debiera ser una regulación de la contratación pública que de manera decidida abogase por tener en cuenta el elemento medioambiental. Concreción que, a nuestros efectos, finalmente se plasmaría en la Directiva 2004/18.

En paralelo, también los planteamientos del TJCE, trascurrían por idénticos derroteros que los de la Comisión, lo que se evidenció en algunos de sus pronunciamientos como los plasmados en sus sentencias *Concordia Bus Finland, contra Helsingin kaupunki, HKL-Bussiliikenne*, de 17 de septiembre de 2002, as. C-513/99; *Comisión contra República Federal de Alemania*, de 10 de abril de 2003, que resuelve dos asuntos acumulados, *Comisión contra República Federal de Alemania*, as. C-20/01 y C- 28/01; o *EVN y Wienstrom GMBH contra República de Austria*, de 4 de diciembre de 2003, as. C-448/01), doctrina que ya había sentado en la Sentencia de 10 de abril de 2003 que resuelve dos asuntos acumulados, *Comisión contra República Federal de Alemania*, as. C-20/01 y C-28/01. En síntesis, en todas estas sentencias el TJCE interpretaba los artículos de las entonces vigentes Directivas de contratación en el sentido de entender que entre los criterios que

³³ En la misma línea apuntaban otro documentos tales como la Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo sobre la Política de Productos Integrada. Desarrollo del concepto del ciclo de vida medioambiental COM(2003) 302 final.

podían emplearse para escoger la oferta económicamente más ventajosa a la hora de adjudicar un contrato público podían figurar consideraciones ambientales.

C. La “invitación” contenida en las Directiva 2004/18, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004

La tercera fase en el progreso de integración de la tutela ambiental en la contratación pública se inaugura cuando en el plano legislativo se incluye una referencia explícita por ahora en forma de “permiso” o, si se quiere, “invitación” para que los poderes adjudicadores tiñan de verde los contratos que celebran mediante la priorización de las ofertas presentadas por los licitadores en función de su grado de respeto para con la naturaleza. Esta tercera etapa se inicia a raíz de haber cuajado gran parte de las indicaciones forjadas en la etapa anterior en la Directiva 2004/18, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, de suministro y de servicios.

A lo largo del texto de la Directiva actualmente vigente son diversas las ocasiones en las que se alude al aspecto ambiental. Además de las referencias que inicialmente se recogen en los Considerandos de la Directiva, el texto vinculante, alude con frecuencia a esta cuestión. En concreto, los artículos que deben destacarse son el 23 (sobre “Especificaciones técnicas”); 26 (sobre “Condiciones de ejecución del contrato”); 27 (sobre “Obligaciones relativas a la fiscalidad, a la protección del medio ambiente, y a las disposiciones de protección y a las condiciones de trabajo”); 48 (sobre “Capacidad técnica y profesional”); y 50 (sobre “Normas de gestión medioambiental”).

Naturalmente, desde el cuerpo de la Directiva todas estas referencias se han integrado en las legislaciones nacionales de los Estados miembros. En España la trasposición se llevó a cabo con la LCSP.

A efectos sistemáticos, muy en síntesis, digamos que las anteriores referencias se traducen en la habilitación –“invitación”– a los poderes adjudicadores a delimitar diversos de los derechos y obligaciones que van a surgir del contrato sobre la base de criterios ambientales, o a exigir ciertos requisitos de esta naturaleza a los licitadores, o a utilizar consideraciones ambientales como criterio que permita identificar la oferta económicamente más ventajosa. Esto es, de acuerdo con ellas el elemento ambiental, en lo principal, puede estar presente:

a) En el momento de la definición misma en los pliegos de los derechos y obligaciones del contrato, que tendrá una repercusión directa en la fase de ejecución del contrato. Por ejemplo, en lo que respecta contratos de obras las

entidades adjudicadoras podrán solicitar expresamente a los diseñadores que proyecten un edificio con un bajo consumo de energía, en el que se empleen células solares para la generación del calor; en el caso de los contratos de suministro, las entidades adjudicadoras pueden requerir la compra de papel y toner reciclado, etc.

b) En la fase de selección de candidatos, como requisito de aptitud de los licitadores para contratar con el sector público. Por ejemplo, como requisito para evaluar la capacidad técnica de los candidatos, puede exigirse que los instrumentos, o equipos técnicos de los que dispongan para ejecutar el contrato sean eco-compatibles, o que estén en posesión de certificaciones ambientales.

c) En la fase de adjudicación como criterio de valoración de las ofertas presentadas a través del que identificar la oferta económicamente más ventajosa.- Actualmente los pliegos de cláusulas administrativas particulares de contratos cuya ejecución tenga o pueda tener un impacto significativo en el medio ambiente pueden disponer como criterios de ponderación de ofertas condiciones ambientales mensurables tales como el menor impacto ambiental, la eficiencia energética, el coste del ciclo de vida, la menor generación de residuos o el uso de materiales reciclados o reutilizados o de materiales ecológicos. La premisa que básica que ha de respectarse es que los criterios han de estar directamente vinculados con el objeto del contrato, no con las cualidades del contratista.

No obstante, como se ha indicado, hasta la fecha, la incorporación de la vertiente ambiental en los contratos públicos se ha movido, básicamente, en el campo de las *“posibilidades, invitaciones y recomendaciones”* a las Administraciones públicas. Aunque no puede negarse que éstas, en general, han acogido de buen grado y han ido haciendo uso de estas prerrogativas⁴, no es menos cierto que la consolidación de unos resultados más eficaces pasaría por imponer la integración en la celebración de contratos públicos de este tipo de criterios. Es evidente que una cosa es recomendar a una Administración que *“coloree de verde”* sus contratos y otra muy distinta imponerle que lo haga, de tal forma que si no lo hace pueda decirse que el contrato que celebra es ilegal.

⁴ Por lo que a la situación española se refiere, el desarrollo de políticas y puesta en marcha de contratación pública responsable ha experimentado un avance interesante, cuando menos en el plano de las declaraciones, como demuestran los múltiples ejemplos de estas prácticas que pueden encontrarse tanto en el marco estatal, como autonómico como local. Por ejemplo, en el ámbito del Estado debe destacarse la Orden PRE/116/2008, de 21 de enero, por la que se publica el Acuerdo de Consejo de Ministros por el que se aprueba el Plan de Contratación Pública Verde de la Administración General del Estado y sus Organismos Públicos, y las Entidades Gestoras de la Seguridad Social.

Pues bien, un paso en este sentido se ha dado recientemente con la promulgación de la Directiva 2009/33, traspuesta al ordenamiento español a través de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, como a continuación veremos. Esta Directiva, vendría a inaugurar la cuarta etapa a la que al principio nos referimos.

III. De la recomendación a la obligación de teñir de verde cierto ámbito de la contratación pública: El paso de gigante auspiciado por la Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, y plasmado en la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, en lo concerniente a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes.

Uno de los más importantes costes sociales que tiene el transporte por carretera es la mayor contaminación que genera por comparación con otros modos de transporte.

Conscientes de ello, desde la UE se impulsan medidas que mitiguen esta circunstancia, siendo uno de los propósitos clave de su política de transporte, aún no alcanzado, lograr coordinar el crecimiento económico del transporte con la incorporación de soluciones suficientes para paliar los elevados daños ambientales asociados al mismo.

Es en este marco en el que se incardina la Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, dictada con el firme y declarado objetivo de impulsar el mercado de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes y, en particular –habida cuenta del gran impacto medioambiental que resultaría de ello-, influir a través de la contratación que de los mismos hacen los considerados “poderes adjudicatarios” en el mercado de éstos vehículos normalizando su producción a gran escala, como los vehículos de turismo, los autobuses, los autocares y los camiones. En última instancia, se busca garantizar un nivel de demanda más o menos estable de vehículos limpios que sea lo bastante importante como para alentar a los fabricantes y a la industria en general a invertir en la fabricación y desarrollo de vehículos ambientalmente sostenibles.

Es bien sabido que los vehículos limpios y energéticamente eficientes tienen un precio de producción más alto que los tradicionales. De ahí que, en buena lógica, conociendo el elevado volumen que normalmente tiene la contratación pública, se ha pensado que la generación del mercado estable al que

aludíamos puede provenir de las compras públicas que se hacen para prestar servicios de transporte público. Se considera que esta orientación tendría una incidencia significativa en el mercado de vehículos limpios si se consigue aplicar unos criterios armonizados a nivel comunitario.

Es por esto por lo que desde la Directiva se ordena u obliga, a los poderes adjudicadores, a las entidades adjudicadoras y a determinados operadores, a tener en cuenta a la hora de celebrar los contratos para la compra de vehículos de transporte por carretera, los impactos energético y medioambiental que éstos tendrán durante su vida útil, incluidos el consumo de energía y las emisiones de CO₂ y de determinados contaminantes. Se persigue, con esto, reiteramos, promover y estimular el mercado de vehículos limpios y energéticamente eficientes y aumentar la contribución del sector del transporte a las políticas en materia de medio ambiente, clima y energía de la Comunidad.

El artículo 3 de la Directiva determina su ámbito de aplicación, integrando en el mismo a los siguientes entes que adquieran vehículos de transporte por carretera:

a) Poderes adjudicadores o entidades adjudicadoras, en la medida en que estén obligados a aplicar los procedimientos de adjudicación de contratos establecidos en las Directivas 2004/17/CE y 2004/18/CE.

b) Operadores que ejecutan obligaciones de servicio público en el marco de un contrato de servicio público en el sentido expresado en el Reglamento (CE) n° 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, cuando se supere un determinado umbral que deberá fijarse por los Estados miembros que no excederá los umbrales fijados en las Directivas 2004/17/CE y 2004/18/CE.

Dicho en otras palabras, afecta a los que considera poderes adjudicadores y entidades adjudicadoras, independientemente de si tales poderes o entidades son públicos o privados. Además, abarca la compra de vehículos de transporte por carretera utilizados para realizar servicios públicos de transporte de viajeros con arreglo a un contrato de servicio público, y sólo se deja a los Estados miembros la decisión de excluir las compras de poca importancia con objeto de evitar cargas administrativas.

Únicamente pueden excluirse de la aplicación de esta Directiva los contratos de compra de los vehículos que celebren los sujetos arriba indicados en supuestos muy concretos, entre los que se encuentran los vehículos diseñados y fabricados para su uso por el ejército, protección civil, servicios de bomberos y fuerzas responsables del mantenimiento del orden público⁵.

El objetivo último es lograr que todos los poderes adjudicadores, en particular las Administraciones, den ejemplo comprando coches ecológicos, de la tecnología que sea, híbridos, eléctricos, etc.. Esto, además, puede contribuir a su generalización y a que la gente los vean con más normalidad, al tiempo que se incentiva y anima a los fabricantes de estos vehículos.

No parece desmesurado afirmar que la promulgación de esta la Directiva marca el inicio de una nueva etapa. El legislador comunitario ya no se contenta con la exhortación o introducción de la posibilidad de utilizar criterios ambientales a la hora de celebrar contratos, principalmente por parte del sector público, sino que da un paso más y exige el cumplimiento de ciertos parámetros ambientales al celebrar determinados contratos. El artículo 1 de la Directiva no deja lugar dudas cuando en materia de adquisición de vehículos destinados al transporte por carretera, “ordena”, “impone” a los poderes adjudicadores, a las entidades adjudicadoras y a determinados operadores que tengan en cuenta los impactos energético y medioambiental durante su vida útil.

Desde luego, con la entrada en vigor de la Directiva, de forma muy particular el sector público, deberá adquirir vehículos verdes, limpios y de bajo consumo energético, de tal suerte que si no lo hacen incurrirá en ilegalidad en la adjudicación del contrato.

De acuerdo con el artículo 5 de esta Directiva, todos los Estados miembros deberían haber garantizado que, a partir del 4 de diciembre de 2010⁶, todos los poderes adjudicadores, las entidades adjudicadoras y los operadores que hemos mencionado, cuando compren vehículos de transporte por carretera

⁵ Se trata de los supuestos mencionados en el artículo 2, apartado 3, de la Directiva 2007/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos.

⁶ Sobre las Directivas y los efectos de su adecuada o inadecuada transposición en tiempo se recomiendan los trabajos de BELLIDO BARRIONUEVO, M.; *La directiva comunitaria*, Dykinson, Madrid, 2003 y “La Eficacia Interpretativa de la Directiva Comunitaria durante el Período de Transposición: el efecto Anticipación de la Directiva en Conexión con el Efecto Bloqueo”, Cuadernos de Derecho Público, 2005, págs. 159-174.

tengan en cuenta –normalmente a través de los criterios de adjudicación- los impactos energético y medioambiental que provocaría su utilización a lo largo de su vida útil⁷.

De forma particular, los Estados miembros deben informar a los poderes adjudicadores, a las entidades adjudicadoras y a los operadores nacionales, regionales o locales que prestan servicios públicos de transporte de viajeros de las disposiciones relacionadas con la compra de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes.

No cabe duda de la aplicación de estas obligaciones tendrá una repercusión notable en el ámbito de la prestación de los servicios de transporte público por carretera, pues la Directiva comprende la compra de vehículos de transporte por carretera utilizados para realizar servicios públicos de transporte de viajeros con arreglo a un contrato de servicio público, dejando, eso sí, a los Estados miembros la decisión de excluir las compras de poca importancia con objeto de evitar cargas administrativas innecesarias.

Por lo que España se refiere, la incorporación de la Directiva ha llegado de la mano de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible. Los artículos 99 a 106 de su Título III, sobre “*Sostenibilidad medioambiental*”, se refieren en concreto al impulso de la “*movilidad sostenible*”. Tras destacarse en los primeros preceptos de la sección los principios y objetivos que se persiguen con el favorecimiento de la “*movilidad sostenible*”, de forma particular los artículos 105 y 106 aluden a la promoción del transporte por carretera limpio por parte de los poderes adjudicadores y, sobre la base de este anhelo, a cómo ha de verificarse la adquisición, por los poderes adjudicadores, de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes.

En particular, destaca que la obligación de compra de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes se aplicará a la adquisición de vehículos de transporte por carretera de las categorías M1, M2, M3, N1, N2 y N3, tal como se definen en la Directiva, 2007/46/CE, de 5 de septiembre, del Parlamento europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, que lleven a cabo los poderes adjudicadores a que antes nos hemos referido.

⁷ El artículo 6 de la Directiva concreta la metodología que ha de observarse para calcular los costes de utilización durante la vida útil.

El legislador español acogiendo a la posibilidad de excluir de esta obligación la compra de ciertos vehículos que vimos contiene la Directiva 2009/33/CE en su artículo 2, determina que dicha obligación no se aplicará a las adquisiciones de los siguientes tipos de vehículos: a) Vehículos diseñados y fabricados para su uso principalmente en obras, canteras, instalaciones portuarias o aeroportuarias; b) Vehículos diseñados y fabricados para su uso por el ejército, protección civil, servicios de bomberos y fuerzas responsables del mantenimiento del orden público, y c) Máquinas móviles.

A su vez, el artículo 106 enumera los impactos energético y medioambiental de la utilización que, como mínimo, deberán tenerse en cuenta al celebrar los contratos: el consumo de energía; las emisiones de CO₂, y las emisiones de NO_x, NMHC y partículas.

Por último, la Ley española a la hora de concretar cómo han de respetarse estas exigencias, plantea dos disyuntivas:

a) Establecer especificaciones técnicas para el comportamiento energético y ecológico en la documentación relativa a la compra de vehículos de transporte por carretera para cada uno de los impactos considerados, así como para cualquier otro impacto medioambiental adicional, o

b) Incluir los impactos energético y medioambiental en la decisión de compra, de manera que, por ejemplo, cuando se lleve a cabo un procedimiento de contratación pública, se tendrán en cuenta esos impactos como criterios de adjudicación.

En definitiva y concluyendo, a la vista de lo expuesto, creemos que ha de darse, la bienvenida con sumo agrado a normas imperativas de este tenor, que son las que, en realidad, pueden suponer un avance en la contención de excesos contaminantes.