

EXP.: A/SUM-027148/2025

**NOTA ACLARATORIA SOBRE EL PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS DEL
CONTRATO DE SUMINISTROS TITULADO "ARRENDAMIENTO DE VEHICULOS CON
DESTINO AL IMIDRA"**

SEGUROS: El objeto de solicitar un Seguro a todo Riesgo es obtener unas determinadas garantías, que en caso de siniestro cubran los daños y las responsabilidades. Si la oferta contempla esas mismas garantías con otra denominación, en mi opinión, no deja de cumplir lo especificado en el PPTP, con lo que sería procedente admitirlo.

VEHÍCULOS 4X4: Los vehículos 4x4 poseen esta característica, bien de forma permanente o bien con posibilidad de selección. Existen vehículos 4x2 que poseen la facilidad de seleccionar cuando conviene la tracción a las cuatro ruedas. Otros la llevan siempre incorporada sin posibilidad de selección. Por ello pueden ser vehículos cuya mínima configuración de la tracción sea 4x2 sin que por ello pierdan su denominación de 4x4

El pliego especifica que los vehículos han de poseer la cualidad de tener tracción 4x4. No cabe pensar en mejora cuando es condición

ETIQUETA ECO. EMISIONES:

El límite de 50 g/km para obtener la etiqueta CERO (según DGT) se ha mantenido durante 2025 como referencia, pero las cifras oficiales de emisiones podían aumentar, con respecto al anterior Euro 6e, debido al nuevo procedimiento de medición introducido por Euro 6e bis. Este se trata de un reglamento de la Comisión Europea, que modifica el Reglamento (UE) 2017/1151, que a su vez desarrolla el 715/2007 sobre homologación de tipo de vehículos en materia de emisiones (Euro 5 y Euro 6)

Anteriormente las pruebas consideraban 800 km de recorrido; con el **6e bis** en 2025 se amplían a 2.200 km (y hasta 4.260 km en 2027), lo que reduce el peso del uso eléctrico en híbridos enchufables y eleva las emisiones homologadas. Por ejemplo, modelos que declaraban 45 g/km pueden pasar a 96 g/km sin que el vehículo sea menos eficiente, simplemente por el cambio metodológico.

El Reglamento (UE) 2024/1257, conocido como Euro 7, no aplica **hasta el 29 de noviembre de 2026** para tipo de vehículos ligeros (M1 y N1)

Al no tratarse de una norma con efectos retroactivos, no aplica para vehículos homologados y matriculados bajo la norma en vigor en este momento.

Es decir, entendemos que el suministro se realiza bajo la norma **6e bis**, que sigue manteniendo el valor de **50g/km** como referencia para los vehículos Serie **Clase A**, y que los vehículos acreditados con **distintivo CERO** cumplen con las condiciones que se solicitan en el pliego.

En cualquier caso, el órgano de contratación siempre podría tener en cuenta estos cambios normativos y en su consideración adoptar la mejor decisión para el cumplimiento del objetivo del pliego y las mejores condiciones de su desarrollo.

TIPO DE VEHÍCULO DE SUSTITUCIÓN. Estos vehículos están destinados a servicios que incluyen recorridos por zonas con limitación de emisiones. No es posible recibir SUV de combustión.

PIEZAS Y REPUESTOS. Si las piezas a sustituir se corresponden con repuestos homologados con certificación CEE y acreditación correspondiente de la administración se admitirían como los oficiales.

MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN.

Los mantenimientos de los vehículos en talleres oficiales vienen a aportar la seguridad de llevarlos a cabo por procedimientos y métodos contrastados que garantizan un estado del vehículo acorde con los estándares aprobados y por tanto la continuidad del servicio y la seguridad de los conductores. Si por otros medios se obtienen los mismos resultados, y se sellan los libros de mantenimiento con las distintas operaciones programadas por el fabricante en los periodos señalados, no habría inconveniente en adoptar la fórmula propuesta.