



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 10 novembre 2017
(OR. en)

14183/17

**Fascicolo interistituzionale:
2017/0291 (COD)**

**TRANS 461
CODEC 1777
IA 171
MI 806
ENV 915**

PROPOSTA

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	10 novembre 2017
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2017) 653 final
Oggetto:	Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2017) 653 final.

All.: COM(2017) 653 final



Bruxelles, 8.11.2017
COM(2017) 653 final

2017/0291 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2017) 366 final} - {SWD(2017) 367 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

L'Unione si è impegnata a creare un sistema dell'energia sicuro, competitivo e decarbonizzato. La realizzazione di un sistema di trasporti sostenibile è uno dei principali obiettivi della politica comune dei trasporti e occupa una posizione di spicco tra le priorità politiche della Commissione per il periodo 2015-2019, in particolare nel quadro dell'Unione dell'energia¹ e in materia di occupazione, crescita e investimenti. Il discorso sullo Stato dell'Unione 2017 delinea una nuova strategia di politica industriale mirata a fare dell'UE un leader mondiale in materia di decarbonizzazione².

Queste priorità politiche sono alla base della Strategia europea per una mobilità a basse emissioni, adottata dalla Commissione europea nel luglio 2016³, la quale fornisce la conferma che, per rispettare gli impegni presi dall'UE nel corso della 21^a conferenza delle parti della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC), tenutasi nel 2015 a Parigi, è necessario accelerare la decarbonizzazione del settore dei trasporti e instradare saldamente, entro la metà del secolo, le emissioni di gas a effetto serra e di inquinanti su un percorso di avvicinamento allo zero.

Nella comunicazione della Commissione "L'Europa in movimento: un'agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti"⁴ si legge che l'aumento della produzione e diffusione nell'UE di veicoli puliti, di un'infrastruttura per i combustibili alternativi e di moderni servizi fondati sull'economia dei dati offrono diversi vantaggi: i cittadini europei potranno approfittare di soluzioni di trasporto sicure, interessanti, intelligenti, senza soluzione di continuità e sempre più automatizzate, che offriranno all'industria nuovi stimoli di crescita e di competitività.

Circa il 95 % dei veicoli in circolazione sulle strade d'Europa fa ancora uso di combustibili fossili. La Strategia europea per una mobilità a basse emissioni mette in chiaro che in futuro la diffusione di veicoli a basse emissioni e a zero emissioni dovrà aumentare in maniera sostanziale per permettere di raggiungere gli obiettivi dell'UE di riduzione delle emissioni. Nel documento viene sottolineata l'importanza degli appalti pubblici in questo contesto e si osserva: "*per sostenere la domanda, la Commissione sta lavorando [...] a degli incentivi da inserire nelle norme di appalto pubblico nel contesto della revisione della direttiva sui veicoli puliti.*"⁵

Come annunciato nella comunicazione della Commissione "L'Europa in movimento: un'agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti"⁶, questa proposta è parte di un secondo pacchetto di proposte che accompagneranno l'Unione lungo il percorso verso una mobilità a basse emissioni. Il pacchetto è presentato nella comunicazione della Commissione "Mobilità a basse emissioni: manteniamo gli impegni - Un'Unione europea che protegge il pianeta, dà forza ai suoi consumatori e difende la sua industria e i suoi lavoratori", che combina misure orientate

¹ COM(2015) 80 final.

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

³ COM(2016) 501 final.

⁴ COM(2017) 283 final.

⁵ COM(2016) 501 final.

⁶ COM(2017) 283 final.

all'offerta e alla domanda per instradare l'Europa verso una mobilità a basse emissioni e rafforzare la competitività del suo ecosistema automobilistico e della mobilità⁷.

La direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada, nota come la "direttiva sui veicoli puliti" (o anche "la direttiva"), integra la normativa dell'UE sugli appalti pubblici orizzontali⁸. Con l'obbligo di tenere conto, negli appalti pubblici per l'acquisizione di veicoli adibiti al trasporto su strada, dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale imputabili all'esercizio nel corso del loro intero ciclo di vita, la direttiva mira a dare uno stimolo al mercato dei veicoli puliti e a basso consumo energetico, a dare un contributo a ridurre le emissioni di CO₂ e di inquinanti atmosferici e ad aumentare l'efficienza energetica.

Una valutazione ex post condotta nel 2015 ha messo in luce gravi lacune della direttiva. In media, gli organismi pubblici in media non fanno ricorso agli appalti pubblici in misura sufficiente a contribuire ad accelerare la diffusione dei veicoli puliti sul mercato⁹. Sono state identificate lacune nella struttura della direttiva, tra cui un ambito di applicazione insufficiente e la mancanza di una definizione. Le disposizioni per l'acquisto di veicoli sono vaghe (specifiche tecniche) oppure troppo complesse (monetizzazione degli effetti esterni).

L'obiettivo generale di questa iniziativa è aumentare la diffusione dei veicoli puliti, vale a dire dei veicoli a basse emissioni o a zero emissioni, negli appalti pubblici e quindi a contribuire a ridurre le emissioni complessive dei trasporti e ad aumentare la competitività e la crescita nel settore dei trasporti. L'appalto pubblico rimane uno strumento importante di stimolo della domanda anche nel campo dei trasporti pesanti, per il quale ancora non esistono disposizioni di legge per la riduzione delle emissioni di CO₂, ma che sarà oggetto di una normativa attualmente in fase di preparazione. L'iniziativa sostiene ulteriormente lo slancio del mercato di automobili e furgoni in quegli Stati membri che mostrano una scarsa diffusione di veicoli puliti: nel 2017 in 16 Stati membri la quota di veicoli elettrici a batteria di nuova immatricolazione era inferiore all'1 % e in 10 Stati membri era inferiore allo 0,5 %. L'iniziativa fornisce inoltre uno stimolo all'immissione di veicoli puliti sul segmento di mercato dei mezzi pesanti.

La revisione assicura che la direttiva contempli tutte le pertinenti pratiche di appalto, che fornisca al mercato segnali chiari e validi sul lungo termine e che le sue disposizioni siano semplificate e rese efficaci. Essa mira ad aumentare il contributo del settore dei trasporti alla riduzione delle emissioni di CO₂ e di inquinanti atmosferici, alla competitività e alla crescita e sostiene inoltre un migliore allineamento delle politiche in materia di appalti pubblici negli Stati membri, aumentandone quindi l'impatto sul mercato.

La revisione estende l'ambito di applicazione della direttiva, fornisce una definizione di "veicoli leggeri puliti" sulla base di una soglia di emissioni combinata per CO₂ e inquinanti atmosferici, e rende inoltre possibile l'adozione di un atto delegato a norma della presente direttiva per applicare lo stesso approccio, adattato, ai veicoli pesanti una volta che le norme per le emissioni di CO₂ riferite a tali veicoli saranno adottate a livello di UE. La revisione

⁷ COM(2017) 675 final.

⁸ Direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada (GU L 120 del 15.5.2009, pag. 5).

⁹ Nel periodo 2009-2015, secondo una media approssimativa, il 4,7 % di tutti gli acquisti di veicoli nuovi per il trasporto pubblico di persone (corrispondenti a circa 2 700 veicoli), lo 0,4 % di tutti gli acquisti di furgoni nuovi (20 veicoli), lo 0,07 % di tutti gli acquisti di autocarri rigidi (6 veicoli) e l'1,7 % di tutti gli acquisti di autobus nuovi (130 veicoli) acquistati nel quadro della direttiva sui veicoli puliti erano veicoli elettrici a batteria, a celle di combustibile, veicoli ibridi plug-in o alimentati a gas naturale.

istituisce obiettivi minimi di appalto a livello dei singoli Stati membri secondo la definizione fornita, e nel caso dei veicoli pesanti alimentati con combustibili alternativi fino al momento dell'adozione dell'atto delegato; essa introduce infine un quadro per il monitoraggio e l'informazione ed elimina la metodologia di monetizzazione degli effetti esterni.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La normativa dell'UE stabilisce norme minime armonizzate in materia di appalti pubblici tramite le direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE. Tali soglie minime costituiscono le condizioni per l'applicabilità dei provvedimenti a norma della direttiva sui veicoli puliti. Gli obiettivi di tale revisione sono coerenti con la Carta dei diritti fondamentali¹⁰, in particolare in quanto si applica un approccio non discriminatorio alle singole amministrazioni aggiudicatrici, agli enti aggiudicatori e ai pertinenti operatori, e sono completamente in linea con gli obiettivi principali di altre iniziative legislative e non legislative mirate a ridurre le emissioni di gas a effetto serra e di inquinanti atmosferici e a sostenere l'uso di veicoli puliti a basse emissioni o a zero emissioni. Gli obiettivi di questa iniziativa e le misure proposte sono coerenti con la proposta relativa ai livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ per il periodo post-2020¹¹. La revisione integra un approccio "push-and-pull" al mercato da parte delle leve politiche a livello dell'UE creando un ulteriore stimolo della domanda di veicoli puliti e aiuta in questo modo ad attuare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ previsti per automobili e furgoni per il periodo post-2020 e la norma sulla qualità dell'aria attualmente in vigore nell'UE.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Basi giuridiche**

La direttiva è basata sull'articolo 192 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. I colegislatori europei hanno sottolineato l'importanza degli appalti pubblici per raggiungere gli obiettivi a lungo termine dell'UE in materia di ambiente, clima ed energia e gli obiettivi in materia di crescita e competitività tramite l'adozione della direttiva 2009/33/CE. Si tratta della stessa base giuridica usata per l'adozione delle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE.

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

Gli Stati membri e l'UE condividono la competenza in materia di trasporti, di ambiente e di normativa sugli appalti pubblici. L'armonizzazione settoriale delle norme relative agli appalti pubblici nel mercato interno è tuttavia di competenza dell'UE. I problemi legati alla direttiva nella sua forma attuale non potevano finora essere affrontati dai singoli Stati membri, poiché la loro giurisdizione termina al confine nazionale.

La valutazione d'impatto indica che le azioni intraprese a norma della direttiva limitano l'intervento dell'UE alla mera fornitura di un quadro politico comune con dei requisiti minimi per gli appalti pubblici per veicoli puliti, mentre agli Stati membri è conferita flessibilità nell'attuazione, compresa la scelta della tecnologia. Le misure proposte non sconfinano sulla sfera di competenza degli Stati membri di organizzare la fornitura dei trasporti (pubblici) e non limitano la libertà di scegliere la tecnologia più appropriata.

Potenziali effetti su larga scala del cambiamento climatico giustificano azioni a tutti i livelli di governance: questo è un principio condiviso per la definizione delle politiche a livello di UE. È inoltre riconosciuto che l'inquinamento atmosferico, sebbene si tratti perlopiù di un

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

¹¹ COM(2017) 676 final.

problema locale delle aree urbane, può essere affrontato con maggiore efficacia se le autorità possono disporre delle migliori tecnologie pulite esistenti, una condizione agevolata dall'esistenza di un mercato comune. I costi causati dall'inquinamento atmosferico giustificano la collaborazione e le azioni a ogni livello di governance.

- **Proporzionalità**

In base al principio di proporzionalità, la presente proposta si limita a quanto necessario per il conseguimento degli obiettivi prefissati. Tutte le misure previste sono considerate proporzionate al loro impatto e sono intese a integrare altre leve politiche, come i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ previsti per automobili e furgoni, e a sostenere l'attuazione della normativa UE sulla qualità dell'aria. Questa iniziativa aiuta a garantire un approccio più chiaro e più coordinato. Le misure previste non limitano, inoltre, la libertà di scegliere la tecnologia più appropriata. Al contrario, istituendo obiettivi minimi esse sostengono la necessaria accelerazione verso una mobilità a basse emissioni e a zero emissioni.

La proposta permette alle autorità di adottare, entro un quadro temporale specificato, tutte le misure necessarie ad agevolare l'uso di veicoli puliti per raggiungere gli obiettivi strategici europei, nazionali e locali. Essa permette inoltre un'interazione flessibile tra organismi pubblici nazionali, regionali e locali nel contesto degli ampi obiettivi generali minimi fissati a livello nazionale per gli appalti. La valutazione d'impatto territoriale della proposta ha dimostrato che gli effetti sono per la maggior parte positivi e sono distribuiti in modo piuttosto equo sul territorio dell'UE.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Poiché la presente proposta modifica una direttiva esistente, una direttiva di modifica è lo strumento più adeguato. La maggioranza dei portatori di interessi che hanno partecipato alla consultazione pubblica ha sostenuto questa posizione e ha respinto l'opzione di abrogare la direttiva e l'opzione di trasformarla in un regolamento, nonostante le lacune dell'attuale normativa. È stato osservato che un regolamento non permetterebbe la flessibilità necessaria ad affrontare le differenze regionali e locali.

3. RISULTATI DELLA VALUTAZIONE EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post della legislazione vigente**

Le conclusioni della valutazione ex post indicano che la direttiva non ha stimolato gli appalti pubblici per l'acquisizione di veicoli puliti e a basso consumo energetico. Gli appalti pubblici hanno avuto uno scarso effetto sulla diffusione di veicoli puliti sul mercato dell'UE e il loro impatto sulla riduzione dei gas a effetto serra e delle emissioni di inquinanti atmosferici è stato pertanto molto limitato. Essi non hanno inoltre avuto alcun effetto visibile sulla competitività o sulla crescita del settore.

Dalla valutazione è risultato che lo scarso impatto della direttiva è da ricondurre ai seguenti motivi chiave.

- Gamma limitata di contratti interessati dalla direttiva: a causa della limitatezza delle disposizioni relative al suo ambito di applicazione, la direttiva non copre pratiche diverse dall'acquisto diretto da parte di organismi pubblici. Per esempio, non contempla la locazione, il leasing o la vendita a rate di veicoli e non comprende nemmeno contratti per servizi di trasporto diversi dal trasporto pubblico di passeggeri.

- Mancanza di disposizioni chiare relative all'acquisto di veicoli: la direttiva non definisce in modo chiaro i veicoli puliti, né comprende disposizioni chiare relative al loro acquisto.
- Complessità della disposizione sull'uso della metodologia di monetizzazione: dalla valutazione è emerso che gli organismi pubblici raramente ricorrono a questa metodologia a causa della sua complessità.
- Mancanza di un allineamento delle politiche in materia di appalti pubblici degli Stati membri: al considerando 15 della direttiva sui veicoli puliti si legge "[g]li appalti pubblici per veicoli destinati a servizi di trasporto pubblico possono avere un impatto significativo sul mercato se vengono applicati criteri armonizzati a livello comunitario". Tali criteri armonizzati non sono ancora stati introdotti.

In base alla valutazione ex post si è concluso che è opportuno che la direttiva rimanga in vigore. Gli appalti pubblici hanno il potenziale di aiutare ad aumentare la diffusione dei veicoli puliti sul mercato e contribuire alle economie di scala che porteranno a ridurre i costi di produzione e ad abbassare i prezzi. Questo, a sua volta, dovrebbe aiutare a stimolare la domanda privata di veicoli puliti: una maggiore visibilità può aumentare la fiducia del consumatore. L'abrogazione della direttiva manderebbe il segnale politico sbagliato nel contesto della transizione dell'UE verso il trasporto a basse emissioni. Le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori avrebbero più difficoltà a giustificare l'acquisto di veicoli puliti, poiché la normativa sugli appalti pubblici orizzontali non definisce questi requisiti specifici. Al momento non sono inoltre disponibili misure politiche alternative per stimolare il mercato dei veicoli pesanti più puliti.

Nella valutazione ex post veniva suggerita una serie di modifiche alla direttiva, tra cui l'ampliamento del suo ambito di applicazione e la modifica delle disposizioni relative all'acquisto di veicoli con l'integrazione di una definizione e di requisiti relativi alle azioni collegate. Veniva inoltre osservata la necessità di migliorare il livello e la qualità delle informazioni e dei dati disponibili al fine di sostenere il monitoraggio dell'efficacia e dell'efficienza della direttiva in futuro.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Come parte della valutazione d'impatto i portatori di interessi sono stati consultati nell'ambito di:

- una consultazione pubblica che ha avuto luogo tra il 19 dicembre 2016 e il 24 marzo 2017 e ha dato conferma della necessità di una revisione; la maggioranza si è espressa per un ampliamento dell'ambito di applicazione e per l'introduzione di una definizione e di requisiti minimi delle azioni;
- interviste con i portatori di interessi condotte tra il dicembre 2016 e il marzo 2017, nelle quali è stato osservato in particolare il bisogno di flessibilità nell'attuazione della direttiva;
- un incontro pubblico con i portatori di interessi, tenutosi in data 28 aprile 2017, sull'esito della consultazione pubblica, in cui sono stati discussi la necessità di diversi approcci di ampliamento dell'ambito di applicazione della direttiva e i relativi benefici, è stata elaborata una definizione e sono stati stabiliti i requisiti di appalto ad essa collegati;
- incontri con i rappresentanti degli Stati membri in data 8 febbraio, 5 aprile e 28 aprile 2017, che hanno evidenziato l'importanza della coerenza tra le politiche e i benefici di una definizione di veicoli puliti basata sulle emissioni.

- **Assunzione e uso di perizie**

L'elaborazione della relazione sulla valutazione d'impatto ha avuto inizio con la valutazione ex post della direttiva¹². La maggior parte delle informazioni è stata fornita dai portatori di interessi nell'ambito delle attività di consultazione in cui erano coinvolti. Tali informazioni sono state integrate con informazioni che i portatori di interessi hanno fornito alla Commissione in base a richieste specifiche.

Altre fonti di informazione comprendono il lavoro di un gruppo di esperti facente capo al sottogruppo del forum per i trasporti sostenibili responsabile del tema "combustibili alternativi in città" della DG MOVE. Sono state inoltre utilizzate le informazioni prodotte per la revisione dei Criteri in materia di appalti pubblici verdi della Commissione. La valutazione d'impatto si basa in misura sostanziale su uno studio complementare condotto da Ricardo AEA¹³. In generale le fonti utilizzate per la redazione della valutazione d'impatto sono numerose, ampiamente esaurienti e rappresentative dei vari gruppi di portatori di interessi.

La Commissione ha inoltre organizzato un incontro con degli esperti di diverse città e regioni per discutere la valutazione dell'impatto territoriale della proposta legislativa dell'11 maggio 2017.

- **Valutazione d'impatto**

La valutazione d'impatto è stata inoltrata al comitato per il controllo normativo della Commissione in data 26 luglio 2017. Il 13 settembre 2017 il comitato ha emesso un parere favorevole con riserve, poiché riteneva che la relazione finale avrebbe dovuto spiegare appieno il valore aggiunto dell'iniziativa rispetto ad altre iniziative che incidono sulle emissioni causate dal trasporto su strada, anche in vista dell'aumento dei veicoli in circolazione. Il comitato ha osservato che la relazione avrebbe dovuto spiegare in modo più chiaro le motivazioni alla base del cambiamento di governance della direttiva per quanto riguarda il principio della neutralità tecnologica e fornire maggiori dettagli in merito alle opzioni strategiche. Nel suo parere il comitato ha osservato inoltre che i benefici netti a breve e a lungo termine delle opzioni strategiche dovrebbero essere esposti più chiaramente e che l'attuazione della metodologia e le relative implicazioni del REFIT dovrebbero essere spiegate in maggior dettaglio.

La relazione finale sulla valutazione d'impatto contiene, nelle sezioni 1.2, 3.3, 3.4 e 4.3, un'esauriente descrizione e valutazione del valore aggiunto dell'iniziativa e dei suoi collegamenti con altre iniziative strategiche. Gli effetti indiretti sulle decisioni di acquisto privato sono stati descritti in modo qualitativo nella sezione 2.1. Una descrizione dettagliata delle opzioni strategiche è stata inclusa nella sezione 5, la quale si basa sulla descrizione del processo di analisi preliminare di tutte le misure possibili contenute nella sezione 4. Tale descrizione comprende le motivazioni che hanno portato all'abbandono del ricorso all'internalizzazione dei costi esterni, perlopiù dovuto al suo scarso uso nella pratica. Nella sezione 6 è presentata un'analisi dell'impatto di tutte le opzioni, la quale comprende, nella misura possibile, anche un'analisi delle soluzioni di compromesso. La valutazione d'impatto comprende anche informazioni relative alla suscettibilità della base di riferimento rispetto ad

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

¹³ SWD(2017) 366 final.

altre iniziative. La sintesi della valutazione d'impatto e il parere del comitato di controllo normativo sono disponibili sul sito web della Commissione¹⁴.

Opzioni strategiche

Opzione 1: abrogazione della direttiva

Questa opzione strategica prevede l'abrogazione della direttiva. Gli obiettivi specifici della direttiva sarebbero perseguiti tramite diversi strumenti non legislativi, comprese attività di sensibilizzazione e la promozione dell'impiego dei criteri volontari in materia di appalti pubblici verdi stabiliti dalla Commissione. Gli attuali orientamenti finanziari per la transizione verso i veicoli a basse emissioni e a zero emissioni¹⁵ potrebbero essere rivisti. Sarebbero incoraggiate iniziative volontarie degli operatori del mercato.

Opzione 2: formulazione di una definizione di veicoli puliti e richiesta agli Stati membri di elaborare piani strategici nazionali o di utilizzare la metodologia di monetizzazione

Questa opzione strategica propone una serie di modifiche di stampo moderato. Essa non modifica l'ambito di applicazione della direttiva ma richiede agli Stati membri di scegliere tra due principali alternative:

- usare una definizione comune di veicoli puliti basata sulle emissioni allo scarico quali definite nella direttiva modificata e, su tale base, sviluppare un quadro strategico nazionale con obiettivi a lungo termine; oppure
- invitare gli organismi pubblici ad acquisire veicoli in base ai rispettivi costi interni ed esterni trasformati in valore monetario. Per questo metodo sarebbe vincolante l'uso della metodologia di monetizzazione rivista nell'ambito della direttiva.

Opzione 3: formulazione di una definizione di veicoli puliti basata sulle soglie delle emissioni, istituzione di obiettivi minimi di appalto per veicoli leggeri e contestuale ampliamento dell'ambito di applicazione

Questa opzione strategica prevede un'approfondita revisione della direttiva, la rende più ambiziosa e ne modifica il principale approccio di governance. In particolare questa opzione:

- introduce una definizione comune di veicoli puliti basata sulla soglia delle emissioni "tank to wheel" (dal serbatoio alle ruote) per i veicoli leggeri, combinando le emissioni di CO₂ e di inquinanti atmosferici;
- aggiunge un obiettivo minimo di appalto per gli organismi pubblici, istituito a livello di Stato membro per i veicoli leggeri secondo la soglia fissata dalla normativa sugli appalti pubblici dell'UE per gli anni 2025 e 2030¹⁶;
- introduce misure per ampliare l'ambito di applicazione della direttiva; ed
- elimina la metodologia di monetizzazione.

¹⁴ [Insert weblink when available].

¹⁵ SWD(2013)27.

¹⁶ L'obiettivo del 2025 fornisce tempo sufficiente per la preparazione e l'adeguamento delle procedure di appalto pubblico, permettendo anche segnali di mercato sul breve termine. L'impostazione graduale verso il 2030 fornisce inoltre l'opportunità di aumentare l'ambiziosità della direttiva nel portare avanti l'innovazione nell'appalto pubblico di veicoli.

Opzione 4: formulazione di una definizione basata sui combustibili alternativi, istituzione di obiettivi minimi di appalto per veicoli leggeri ad essi collegati e contestuale ampliamento dell'ambito di applicazione

Questa opzione strategica applica lo stesso approccio generale di revisione della direttiva dell'opzione 3, ma con numerose differenze. L'opzione infatti:

- introduce una definizione comune di veicoli puliti basata sui combustibili alternativi per veicoli leggeri e pesanti di tipo ibrido plug-in, elettrico a batteria, elettrico a celle di combustibile e alimentati a gas naturale/biometano;
- aggiunge un obiettivo minimo di appalto per gli organismi pubblici, istituito a livello di Stato membro per i veicoli leggeri e pesanti secondo la definizione e la soglia fissata dalla normativa sugli appalti pubblici dell'UE per gli anni 2025 e 2030;
- introduce misure per ampliare l'ambito di applicazione della direttiva; ed
- elimina la metodologia di monetizzazione.

Opzione 5: adozione di un regolamento sull'uso della metodologia di monetizzazione come unico approccio di comunicazione dell'appalto pubblico per i veicoli e contestuale ampliamento dell'ambito di applicazione

Questa opzione strategica cambia completamente il quadro di governance degli appalti per i veicoli puliti. Sostituisce l'attuale direttiva con un regolamento sulla promozione dei veicoli puliti e prescrive che i veicoli devono essere acquisiti sulla base del loro impatto energetico e ambientale, il quale deve essere trasformato in valore monetario secondo la metodologia di monetizzazione rivista. Essa amplia inoltre l'ambito di applicazione della direttiva.

Opzione 6: formulazione di una definizione di veicoli puliti basata sulle soglie delle emissioni e istituzione di obiettivi minimi di appalto per veicoli leggeri, combinata a una definizione basata sui combustibili alternativi e l'istituzione di obiettivi minimi di appalto per veicoli pesanti.

Questa opzione combina diversi elementi delle opzioni strategiche 3 e 4 e riconosce il vantaggio di un approccio basato sulle emissioni per la definizione di veicoli puliti. Essa riprende l'approccio dell'opzione 3 per i veicoli leggeri e quello dell'opzione 4 per i veicoli pesanti, e consente alla Commissione di adottare un atto delegato per modificare tale impostazione in una basata sulla soglia delle emissioni una volta che i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti saranno adottati a livello di UE.

L'opzione strategica scelta come favorita per la revisione della direttiva è l'opzione 6, che aumenta la coerenza con l'uso dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ per le automobili e i furgoni a livello di UE. Entrambe le iniziative interessano lo stesso tipo di veicolo tramite una combinazione di azioni "push-and-pull" sul mercato. L'opzione 6 assicura l'adattabilità della direttiva a un approccio basato sulle emissioni applicato in futuro al settore dei veicoli pesanti; essa garantisce inoltre un effetto immediato sulla diffusione sul mercato dei trasporti pesanti e delinea infine nettamente la strada da seguire, offrendo agli operatori del mercato una certezza a lungo termine e permettendo al contempo flessibilità e discrezione in fase di attuazione.

• **Efficienza normativa e semplificazione**

Sarà possibile ottenere l'efficienza normativa e la semplificazione della direttiva sui veicoli puliti formulando una chiara definizione, stabilendo gli obiettivi minimi di appalto ad essa collegati e rinunciando alla complessa metodologia di monetizzazione. Perpetuare l'attuale

approccio della direttiva significherebbe dover cercare un compromesso tra migliorare la definizione di veicoli puliti (e i relativi provvedimenti di acquisto) e perfezionare la metodologia di monetizzazione, e ciò ostacolerebbe l'obiettivo di creare segnali di mercato più forti e procedure di appalto più efficaci. L'attuazione dell'opzione favorita probabilmente causerà un aumento iniziale dell'onere amministrativo a causa della necessità di perseguire gli obiettivi di attuazione e informazione, ma questo aspetto sarà compensato dai benefici socioeconomici generali nonché dalla semplificazione che si otterrà sul lungo termine grazie all'adozione di disposizioni precise proposte. L'attuazione negli Stati membri lascia aperta la possibilità di combinare in modo flessibile iniziative locali e regionali di appalto, a seconda della capacità e della maturità del mercato. L'uso efficace dei codici del vocabolario comune per gli appalti pubblici (CPV) completato e l'iscrizione nella banca dati "Tender Electronic Daily" sosterranno e semplificheranno le attività di informazione e di monitoraggio. La relazione sulla valutazione d'impatto mostra che i benefici legati alla semplificazione aumenteranno nel tempo con l'attuazione della direttiva.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Nessuna.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

La presente proposta affronta il problema dell'attuale mancanza di un obbligo di informazione. Gli Stati membri saranno tenuti a fornire una relazione sull'attuazione della direttiva ogni tre anni, cominciando da una relazione intermedia nel 2023 e una relazione completa nel 2026 in merito all'attuazione degli obiettivi per il 2025. Dovrebbero essere introdotti nel vocabolario comune per gli appalti pubblici codici comuni per i veicoli a basse emissioni e a zero emissioni, in modo da agevolare la notifica nella banca dati "Tender Electronic Daily". La Commissione intende inoltre sostenere l'attuazione della direttiva riveduta tramite un lavoro continuo nel quadro del forum per i trasporti sostenibili della Commissione europea.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

La proposta di una direttiva che modifica la direttiva sui veicoli puliti si basa sull'opzione strategica 6. La direttiva è modificata come segue:

- l'ambito di applicazione della direttiva di cui all'articolo 3 è esteso alle forme di appalto diverse dall'acquisto, ovvero al leasing, alla locazione o alla vendita a rate, e ai contratti per servizi di trasporto pubblico terrestre, servizi speciali di trasporto passeggeri su strada, servizi di trasporto non regolare di passeggeri e noleggio di autobus e pullman con autista secondo i rispettivi codici del vocabolario comune per gli appalti pubblici elencati nell'allegato;
- le definizioni della direttiva sono modificate dall'articolo 4, paragrafo 4 tramite l'aggiunta di un riferimento agli obiettivi minimi di appalto per gli Stati membri, elencato nell'allegato;
- le disposizioni per l'acquisto di veicoli puliti di cui all'articolo 5 sono riviste al fine di fissare obiettivi minimi per gli appalti pubblici per veicoli puliti, in modo differenziato per i diversi Stati membri e le diverse categorie di veicoli secondo una combinazione dei limiti delle emissioni combinate di CO₂ e di inquinanti atmosferici

(veicoli leggeri) e combustibili alternativi (veicoli pesanti), elencati nell'allegato e in vigore a partire dalle date ivi indicate.

- l'attuale articolo 6 è soppresso;
- è introdotto un nuovo articolo 7 sull'esercizio della delega di poteri, mentre viene adeguato l'articolo 9 sull'esercizio dei poteri di attuazione;
- l'articolo 10 è modificato al fine di introdurre gli obblighi di informazione degli Stati membri e di allineare gli obblighi di informazione della Commissione con quelli degli Stati membri, introducendo una relazione intermedia nel 2023 e una relazione completa nel 2026 in merito all'attuazione degli obiettivi per il 2025, e successive relazioni con scadenza triennale.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 192,
vista la proposta della Commissione europea,
previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,
visto il parere del Comitato delle regioni²,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,
considerando quanto segue:

- (1) L'Unione si è impegnata a creare un sistema dell'energia sicuro, competitivo e decarbonizzato³. L'Unione dell'energia e il Quadro per le politiche dell'energia e del clima per il periodo dal 2020 al 2030⁴ stabiliscono impegni ambiziosi per l'Unione mirati a ridurre ulteriormente le emissioni di gas a effetto serra almeno del 40 % entro il 2030 rispetto al livello del 1990, ad aumentare la quota di energia da fonti rinnovabili almeno del 27 %, a raggiungere un risparmio energetico almeno del 27 % e a migliorare la sicurezza energetica, la competitività e la sostenibilità dell'Unione.
- (2) Nel documento Strategia europea per una mobilità a basse emissioni⁵, la Commissione ha annunciato che per rispettare gli impegni presi dall'Unione nel corso della 21^a conferenza delle parti della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC), tenutasi nel 2015 a Parigi, è necessario accelerare la decarbonizzazione del settore dei trasporti e instradare saldamente, entro la metà del secolo, le emissioni di gas a effetto serra e di inquinanti causate dai trasporti su un percorso di avvicinamento allo zero. Occorre inoltre ridurre drasticamente e senza indugi le emissioni di inquinanti atmosferici dannosi per la salute umana causate dai trasporti. Tale obiettivo può essere conseguito attraverso una serie di iniziative strategiche, compreso l'uso degli appalti pubblici per i veicoli puliti.

¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

² GU C [...] del [...], pag. [...].

³ Conclusioni del Consiglio europeo del 24 ottobre 2014.

⁴ Comunicazione della Commissione relativa a un quadro per le politiche dell'energia e del clima per il periodo dal 2020 al 2030 [COM(2014) 0015].

⁵ COM(2016) 501 final.

- (3) Nella comunicazione "L'Europa in movimento: un'agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti"⁶ la Commissione sottolinea che l'aumento della produzione e diffusione nell'UE di veicoli puliti, di un'infrastruttura per i combustibili alternativi e di nuovi servizi per la mobilità che sfruttano la digitalizzazione e l'automazione nell'Unione offrono diversi vantaggi ai cittadini europei, agli Stati membri e all'industria, compresa una circolazione fluida e più sicura e una minore esposizione a emissioni inquinanti nocive. Nel discorso sullo stato dell'Unione 2017 è stato inoltre dichiarato l'obiettivo di fare dell'UE un leader mondiale in materia di decarbonizzazione.
- (4) Come annunciato nella comunicazione della Commissione "L'Europa in movimento: un'agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti"⁷, questa proposta è parte di un secondo pacchetto di proposte che accompagneranno l'Unione lungo il percorso verso una mobilità a basse emissioni. Il pacchetto è presentato nella comunicazione della Commissione "Mobilità a basse emissioni: manteniamo gli impegni - Un'Unione europea che protegge il pianeta, dà forza ai suoi consumatori e difende la sua industria e i suoi lavoratori", che combina misure orientate all'offerta e alla domanda per instradare l'Europa verso una mobilità a basse emissioni e nel contempo rafforzare la competitività del suo ecosistema automobilistico e della mobilità.
- (5) L'innovazione nel settore delle nuove tecnologie aiuta a ridurre le emissioni dei veicoli, sostenendo la decarbonizzazione del settore dei trasporti. È probabile che una maggiore diffusione di veicoli adibiti al trasporto su strada a basse emissioni o a zero emissioni riduca le emissioni di CO₂ e di determinati inquinanti (particolato, ossidi di azoto e idrocarburi non metanici) e promuova la competitività e la crescita dell'industria europea sul mercato sempre più globale dei veicoli a basse emissioni e a zero emissioni.
- (6) Le autorità pubbliche, tramite la loro politica in materia di appalti, hanno la possibilità di stabilire e sostenere mercati di prodotti e servizi innovativi. Le direttive 2014/24/UE⁸ e 2014/25/UE⁹ stabiliscono norme minime armonizzate in materia di appalti pubblici che rendono più uniforme il modo in cui le autorità pubbliche e determinati operatori di pubblica utilità acquisiscono beni, opere e servizi. In particolare, esse stabiliscono soglie generali per il volume dei contratti soggetti alla normativa dell'Unione, che si applicano anche alla direttiva sui veicoli puliti.
- (7) La direttiva 2009/33/CE integra la normativa dell'Unione sugli appalti pubblici orizzontali e aggiunge criteri di sostenibilità, con l'obiettivo di stimolare il mercato dei veicoli adibiti al trasporto su strada puliti e a basso consumo energetico. Nel 2015 la Commissione ha effettuato una valutazione ex post della direttiva sui veicoli puliti, nella quale ha concluso che la direttiva non ha dato l'impulso sperato alla diffusione dei veicoli puliti sul mercato dell'Unione, in particolare a causa di lacune nelle disposizioni relative all'ambito di applicazione e all'acquisto di veicoli. L'impatto sulla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e di inquinanti atmosferici e l'impatto sulla promozione della competitività dell'industria è stato giudicato molto limitato.

⁶ COM(2017) 283 final.

⁷ COM(2017) 283 final.

⁸ GU L 94 del 28.3.2014, pag. 65.

⁹ GU L 94 del 28.3.2014, pag. 243.

- (8) La valutazione d'impatto svolta evidenzia i vantaggi di un cambiamento dell'approccio complessivo della governance nei confronti degli appalti per i veicoli puliti a livello dell'Unione. Definire obiettivi minimi di appalto può incidere in modo più efficace sulla diffusione dei veicoli puliti sul mercato rispetto al ricorso all'internalizzazione dei costi esterni nelle decisioni generali in tema di appalti, e contemporaneamente sottolinea l'importanza di considerare gli aspetti ambientali in tutte le decisioni in materia di appalti. I vantaggi a medio e lungo termine per i cittadini e le imprese europee giustificano pienamente questo approccio impostazione nella misura in cui non prescrive una tecnologia specifica che le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e i pertinenti operatori sono tenuti a usare.
- (9) L'estensione dell'ambito di applicazione della direttiva includendo pratiche quali il leasing, la locazione o la vendita a rate, e i contratti per servizi di trasporto pubblico terrestre, servizi speciali di trasporto passeggeri su strada, trasporto non regolare di passeggeri e noleggio di autobus e pullman con autista nonché servizi specifici postali e di corriere e di smaltimento dei rifiuti garantisce la copertura di tutte le pertinenti pratiche di appalto.
- (10) La formulazione di una definizione di veicoli puliti che tenga conto dei requisiti per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e di inquinanti atmosferici da parte dei veicoli leggeri e pesanti gode di ampio sostegno da parte dei portatori di interessi. Per garantire che vi siano incentivi adeguati a sostegno della diffusione dei veicoli a basse emissioni o a zero emissioni sul mercato dell'Unione, le disposizioni relative agli appalti pubblici per tali veicoli a norma della presente modifica dovrebbero essere in linea con le disposizioni della normativa dell'Unione sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ previsti per automobili e furgoni per il periodo post-2020¹⁰. Le azioni intraprese a norma della direttiva modificata contribuiranno a incrementare la conformità ai requisiti stabiliti in tali norme. Un'impostazione più ambiziosa degli appalti pubblici può costituire un importante stimolo supplementare al mercato.
- (11) I veicoli leggeri e i veicoli pesanti sono usati per scopi diversi e hanno diversi livelli di maturità per il mercato; sarebbe utile che gli appalti pubblici riconoscessero tali differenze. La valutazione d'impatto ha dimostrato il valore aggiunto derivante dall'adozione di un approccio basato sui combustibili alternativi fino al momento in cui saranno fissati requisiti tecnologicamente neutri per le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti a livello dell'Unione, che la Commissione intende proporre in futuro. La valutazione d'impatto ha inoltre riconosciuto che i mercati per gli autobus urbani a basse emissioni o a zero emissioni sono caratterizzati da una maggiore maturità, mentre i mercati per i mezzi pesanti a basse emissioni o a zero emissioni si trovano ancora in una fase precoce di sviluppo.
- (12) La definizione di obiettivi minimi di appalto per i veicoli puliti da raggiungere entro il 2025 ed entro il 2030 a livello di Stato membro dovrebbe contribuire a creare una certezza delle politiche per i mercati in cui sono garantiti investimenti nella mobilità a basse emissioni o a zero emissioni. Gli obiettivi minimi sostengono la creazione del mercato in tutto il territorio dell'Unione. Essi prevedono un tempo sufficiente per l'adeguamento delle procedure di appalto pubblico e mandano un chiaro segnale di mercato. La valutazione d'impatto rileva una crescente tendenza degli Stati membri alla definizione di obiettivi, a seconda della loro capacità economica e della gravità del

¹⁰ COM(2017) 676 final.

problema. Per i diversi Stati membri dovrebbero essere definiti target diversi, a seconda della rispettiva capacità economica (prodotto interno lordo pro capite) ed esposizione all'inquinamento (concentrazione della popolazione urbana). Gli obiettivi minimi di appalto dovrebbero essere integrati dall'obbligo per le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e i pertinenti operatori di tenere conto, nelle procedure di appalto, di tutti gli aspetti legati all'energia e all'ambiente. La valutazione dell'impatto territoriale della presente direttiva modificata ha dimostrato che l'impatto sarà distribuito in modo uniforme tra le regioni dell'Unione.

- (13) Può essere raggiunto il massimo impatto usando lo strumento dell'appalto pubblico per i veicoli puliti soprattutto in zone che presentano un livello relativamente elevato di inquinamento atmosferico. Le autorità pubbliche degli Stati membri sono incoraggiate a tenere in particolare considerazione tali zone nel portare a termine l'attuazione dei loro obiettivi minimi nazionali e di riportare le azioni intraprese nelle loro relazioni a norma della direttiva modificata.
- (14) I costi del ciclo di vita costituiscono per le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori un importante strumento per tenere conto dei costi energetici e ambientali durante il ciclo di vita di un veicolo, compreso il costo delle emissioni di gas a effetto serra e di altri inquinanti sulla base di un'adeguata metodologia di determinazione del loro valore monetario. Dato lo scarso utilizzo di questa metodologia per il calcolo dei costi di esercizio nell'intero arco di vita nell'ambito della direttiva 2009/33/CE e date le informazioni pervenute dalle amministrazioni aggiudicatrici e dagli enti aggiudicatori in merito all'uso di metodi propri, adeguate alle rispettive circostanze ed esigenze specifiche, non dovrebbe essere obbligatorio l'utilizzo di una metodologia specifica, ma le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori o gli operatori dovrebbero essere nella posizione di scegliere qualsiasi metodologia di calcolo dei costi di esercizio a sostegno delle loro procedure di appalto.
- (15) Le relazioni in tema di appalti pubblici redatte a norma della presente direttiva modificata dovrebbero fornire una chiara panoramica del mercato per permettere un efficace monitoraggio dell'attuazione. Le attività di informazione dovrebbero cominciare nel 2023 con una relazione intermedia e continuare con una prima relazione completa in merito all'attuazione degli obiettivi minimi nel 2026 e successivamente con scadenza triennale. Al fine di ridurre al minimo l'onere amministrativo per i singoli organismi pubblici e stabilire un'efficace panoramica del mercato si dovrebbero agevolare le relazioni semplici. La Commissione garantirà una relazione completa per i veicoli a basse emissioni e a zero emissioni e per i veicoli a combustibile alternativo nel contesto del vocabolario comune per gli appalti pubblici dell'Unione. Codici specifici nel vocabolario comune per gli appalti pubblici semplificheranno la registrazione e il monitoraggio nell'ambito della banca dati "Tender Electronic Daily".
- (16) Un ulteriore appoggio alla diffusione dei veicoli puliti sul mercato può derivare da misure mirate di sostegno pubblico a livello nazionale e dell'Unione, come un migliore scambio di conoscenze e un allineamento degli appalti pubblici per permettere l'adozione di misure di entità sufficiente a ottenere una riduzione dei costi e un effetto sul mercato. La Disciplina in materia di aiuti di Stato a favore dell'ambiente e dell'energia 2014-2020 riconosce la possibilità di concedere un sostegno pubblico per promuovere lo sviluppo delle infrastrutture necessarie alla erogazione di combustibili

alternativi¹¹. A tale sostegno pubblico continueranno comunque ad applicarsi le disposizioni del trattato, in particolare gli articoli 107 ed 108.

- (17) Al fine di conseguire gli obiettivi della presente direttiva, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea con l'obiettivo di aggiornare le disposizioni relative alle norme sulle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti per un periodo di cinque anni a partire dal *[Please insert the date of entry into force]*. Tale periodo dovrebbe essere tacitamente prorogato per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (18) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire fornire uno stimolo della domanda di veicoli puliti a sostegno di una transizione verso una mobilità a basse emissioni, non possono essere realizzati in misura sufficiente dai soli Stati membri, ma, per motivi di scala e in virtù di un quadro strategico comune e a lungo termine, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (19) Conformemente alla dichiarazione politica comune del 28 settembre 2011 degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi¹², gli Stati membri si sono impegnati ad accompagnare, in casi giustificati, la notifica delle loro misure di recepimento con uno o più documenti che chiariscano il rapporto tra gli elementi costitutivi di una direttiva e le parti corrispondenti degli strumenti nazionali di recepimento. Per quanto riguarda la presente direttiva, il legislatore ritiene che la trasmissione di tali documenti sia giustificata.
- (20) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2009/33/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 2009/33/CE è così modificata:

- (1) Il titolo è sostituito dal seguente:

"Direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti adibiti al trasporto su strada a sostegno di una mobilità a basse emissioni".

- 2) L'articolo 3 è sostituito dal seguente:

"Articolo 3

Ambito di applicazione

¹¹ GU C 200 del 28.6.2014, pag. 1.

¹² GU C 369 del 17.12.2011, pag. 14.

La presente direttiva si applica ai contratti di acquisto, di leasing, di locazione o di vendita a rate di veicoli adibiti al trasporto su strada conclusi:

a) da amministrazioni aggiudicatrici o da enti aggiudicatori, nella misura in cui sono soggetti all'obbligo di applicare le procedure di appalto stabilite dalle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE;

b) da operatori che assolvono obblighi di servizio pubblico nel quadro di un contratto di servizio pubblico ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio¹³;

c) con contratti di servizio pubblico per servizi di trasporto su strada, come definito nella tabella 1 dell'allegato, di importo superiore a una soglia da definirsi a cura degli Stati membri entro le soglie fissate all'articolo 4 della direttiva 2014/24/UE e all'articolo 15 della direttiva 2014/25/UE."

3) L'articolo 4 è sostituito dal seguente:

"Articolo 4

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

1. "amministrazioni aggiudicatrici": le amministrazioni aggiudicatrici quali definite all'articolo 2, paragrafo 1, punto 1, della direttiva 2014/24/CE e all'articolo 3 della direttiva 2014/25/CE;

2. "enti aggiudicatori": gli enti aggiudicatori di cui all'articolo 4 della direttiva 2014/25/CE;

3. "veicolo adibito al trasporto su strada": un veicolo tra quelli elencati all'allegato II, lettera A, punti 1 e 2 della direttiva 2007/46/CE¹⁴;

4. "veicolo pulito":

a) un veicolo di categoria M1 o M2 con emissioni allo scarico massime espresse in CO₂/km ed emissioni di inquinanti in condizioni reali di guida inferiori a una percentuale dei limiti di emissione applicabili di cui alla tabella 2 dell'allegato; oppure

b) un veicolo di categoria N1 con emissioni allo scarico massime espresse in CO₂/km ed emissioni di inquinanti in condizioni reali di guida inferiori a una percentuale dei limiti di emissione applicabili di cui alla tabella 2 dell'allegato; oppure

c) un veicolo di categoria M3, N2 o N3 corrispondente alla definizione di cui alla tabella 3 dell'allegato."

4) È inserito il seguente articolo 4 *bis*:

"Articolo 4 *bis*

Delega dei poteri

¹³ Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1).

¹⁴ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 8 *bis* al fine di aggiornare nella tabella 3 dell'allegato i livelli soglia di emissioni di CO₂ e di inquinanti atmosferici per i veicoli pesanti una volta che i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti saranno adottati a livello di UE."

5) L'articolo 5 è sostituito dal seguente:

"Articolo 5

Obiettivi minimi di appalto

1. Gli Stati membri assicurano che i contratti di acquisto, di leasing, di locazione o di vendita a rate di veicoli adibiti al trasporto su strada, i contratti di servizio pubblico relativi al trasporto pubblico di passeggeri su strada e per ferrovia e i contratti di servizio pubblico di cui all'articolo 3 della presente direttiva rispettano gli obiettivi minimi di appalto per i veicoli leggeri di cui alla tabella 4 dell'allegato e per i veicoli pesanti di cui alla tabella 5 dell'allegato.

2. Le autorità dello Stato membro possono applicare obiettivi minimi superiori a quelli riportati nell'allegato della presente direttiva."

6) Gli articoli 6 e 7 sono soppressi.

7) È inserito un nuovo articolo 8 *bis*:

"Articolo 8 *bis*

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 4 *bis* è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal *[Please insert the date of entry into force]*. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui all'articolo 4 *bis* può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 4 *bis* entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione

che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio."

8) L'articolo 9 è sostituito dal seguente:

"1. La Commissione è assistita da un comitato.

Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

3. Se il parere del comitato deve essere ottenuto tramite procedura scritta, la procedura si conclude senza esito qualora, entro il termine per la presentazione del parere, il presidente del comitato decida in tal senso o lo richieda la maggioranza semplice dei membri del comitato."

9) L'articolo 10 è così modificato:

(a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. A partire dal 1° gennaio 2027 la Commissione presenta ogni tre anni al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva e sulle azioni intraprese dai singoli Stati membri per la sua efficace attuazione, dopo aver ottenuto la relazione degli Stati membri.";

(b) sono aggiunti i seguenti paragrafi 4 e 5:

"4. Gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione sull'attuazione della presente direttiva entro il 1° gennaio 2026 e successivamente ogni tre anni. Gli Stati membri presentano alla Commissione, entro il 1° gennaio 2023, una relazione intermedia contenente informazioni sulle attività intraprese ai fini dell'attuazione della direttiva, tra cui le quantità e le categorie di veicoli acquisiti dalle amministrazioni e dagli enti, informazioni sul dialogo portato avanti ai diversi livelli di governance, sulle intenzioni degli Stati membri in merito alle sopra citate attività di informazione e qualsiasi altra informazione di rilievo. Le informazioni seguono le categorie contenute nel regolamento (CE) n. 2195/2002 relativo al vocabolario comune per gli appalti pubblici (CPV)¹⁵, come indicato nell'allegato.

5. Alla Commissione è conferito il potere di adottare, tramite atti di esecuzione, orientamenti sul contenuto delle relazioni degli Stati membri di cui al paragrafo 4."

10) L'allegato è sostituito dal testo che figura nell'allegato della presente direttiva.

Articolo 2

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il XXXX [*Please insert the date 24 months following the date of entry into force*]. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

¹⁵ GU L 340 del 16.12.2002, pag. 1.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 3

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente