

DIRETTIVA (UE) 2019/1161 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
del 20 giugno 2019
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, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Come sottolineato nelle conclusioni del Consiglio europeo del 23 e 24 ottobre 2014, l'Unione si è impegnata a creare un sistema dell'energia sicuro, competitivo e decarbonizzato. La comunicazione della Commissione del 22 gennaio 2014 dal titolo «Quadro per le politiche dell'energia e del clima per il periodo dal 2020 al 2030» stabilisce impegni ambiziosi per l'Unione mirati a ridurre ulteriormente le emissioni di gas a effetto serra almeno del 40 % entro il 2030 rispetto ai livelli 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. Da allora, la direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾ stabilisce una quota pari almeno al 32 % di energia da fonti rinnovabili del consumo finale lordo di energia dell'Unione nel 2030 e la direttiva (UE) 2018/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾ stabilisce un nuovo obiettivo di efficienza energetica per l'Unione per il 2030 pari almeno al 32,5 %.
- (2) Nella comunicazione del 20 luglio 2016 dal titolo «Strategia europea per una mobilità a basse emissioni» 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, tenutasi nel 2015 a Parigi, sarà 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 e l'ambiente causate dai trasporti. Tale obiettivo può essere conseguito attraverso una serie di iniziative strategiche, tra cui misure che promuovano un trasferimento modale verso il trasporto pubblico e l'uso degli appalti pubblici per promuovere i veicoli puliti.
- (3) Nella comunicazione del 31 maggio 2017 dal titolo «L'Europa in movimento: un'agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti» la Commissione sottolinea che l'aumento della produzione e diffusione nell'Unione 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 dell'Unione, agli Stati membri e all'industria. Tali vantaggi comprendono soluzioni di mobilità fluida e più sicura e una minore esposizione a emissioni inquinanti nocive. Inoltre, come dichiarato nel discorso sullo stato dell'Unione del 13 settembre 2017, uno degli obiettivi principali per l'Unione è diventare leader mondiale in materia di decarbonizzazione.

⁽¹⁾ GU C 262 del 25.7.2018, pag. 58

⁽²⁾ GU C 387 del 25.10.2018, pag. 70

⁽³⁾ Posizione del Parlamento europeo del 18 aprile 2019 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 13 giugno 2019.

⁽⁴⁾ Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 82).

⁽⁵⁾ Direttiva (UE) 2018/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, che modifica la direttiva 2012/27/UE sull'efficienza energetica (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 210).

- (4) Come annunciato nella comunicazione della Commissione «L'Europa in movimento», la presente direttiva è parte di un secondo pacchetto di proposte che accompagneranno l'Unione lungo il percorso verso una mobilità a basse emissioni. Tale pacchetto è stato presentato nella comunicazione della Commissione dell'8 novembre 2017 dal titolo «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. La promozione di veicoli puliti dovrebbe andare di pari passo con un ulteriore sviluppo dei trasporti pubblici, al fine di ridurre il traffico stradale, riducendo le emissioni e migliorando la qualità dell'aria.
- (5) L'innovazione nel settore delle nuove tecnologie aiuta a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli, a diminuire l'inquinamento atmosferico e acustico, sostenendo nel contempo la decarbonizzazione del settore dei trasporti. Una maggiore diffusione di veicoli adibiti al trasporto su strada a basse emissioni o a zero emissioni ridurrà le emissioni di CO₂ e di determinati inquinanti (particolato, ossidi di azoto e idrocarburi non metanici) e migliorerà pertanto la qualità dell'aria nelle città e in altre aree inquinate, contribuendo nel contempo alla competitività e alla crescita dell'industria dell'Unione sul mercato sempre più globale dei veicoli a basse emissioni e a zero emissioni. La Commissione dovrebbe perseguire misure politiche intese a promuovere un vasto utilizzo industriale e la crescita della capacità di produzione per queste nuove tecnologie in tutti gli Stati membri, al fine di creare condizioni di parità e uno sviluppo equilibrato in tutti gli Stati membri.
- (6) Secondo le previsioni di mercato i prezzi di acquisto dei veicoli puliti continueranno a diminuire. Costi operativi e di manutenzione più bassi comportano, già oggi, un costo totale di proprietà competitivo. La riduzione prevista dei prezzi di acquisto ridurrà ulteriormente gli ostacoli alla disponibilità e all'utilizzo di veicoli puliti sul mercato nel prossimo decennio.
- (7) Mentre l'Unione è una delle regioni leader in materia di ricerca ed ecoinnovazione a elevato valore, la regione Asia-Pacifico ospita i maggiori produttori di autobus elettrici e batterie. Analogamente, gli sviluppi del mercato globale in materia di veicoli elettrici a batteria sono guidati dai mercati della Cina e degli Stati Uniti. Una politica ambiziosa dell'Unione per gli appalti di veicoli puliti contribuirà a stimolare l'innovazione e a promuovere ulteriormente la competitività e la crescita dell'industria dell'Unione nei mercati sempre più globali dei veicoli puliti e delle relative infrastrutture tecnologiche. Come osservato nella sua comunicazione del 3 ottobre 2017 dal titolo «Appalti pubblici efficaci in Europa e per l'Europa», la Commissione continuerà a guidare gli sforzi per garantire condizioni di parità e promuovere un migliore accesso ai mercati degli appalti pubblici dei paesi terzi, anche per quanto riguarda l'acquisto, il leasing, la locazione o la vendita a rate di veicoli adibiti al trasporto su strada.
- (8) Tenuto conto del fatto che la spesa pubblica per beni, lavori e servizi rappresentava approssimativamente il 16 % del PIL nel 2018, le autorità pubbliche, tramite la loro politica in materia di appalti pubblici, hanno la possibilità di promuovere e sostenere mercati di prodotti e servizi innovativi. Per conseguire tale risultato, la direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁶⁾ dovrebbe definire requisiti chiari e trasparenti, inclusi obiettivi di appalto chiari e a lungo termine, e stabilire un metodo di calcolo semplice per determinarli. Le direttive 2014/24/UE ⁽⁷⁾ e 2014/25/UE ⁽⁸⁾ del Parlamento europeo e del Consiglio stabiliscono norme minime armonizzate in materia di appalti pubblici che coordinano il modo in cui le autorità contraenti e le entità contraenti appaltano opere, forniture e servizi. In particolare, tali direttive stabiliscono soglie monetarie generali per determinare quali contratti pubblici sono soggetti alla normativa sugli appalti pubblici dell'Unione. Tali soglie sono altresì applicabili alla direttiva 2009/33/CE.
- (9) Per consentire l'utilizzo di veicoli a combustibili alternativi è necessario mettere a disposizione sufficienti infrastrutture di ricarica e di rifornimento. L'8 novembre 2017, la Commissione ha adottato un piano d'azione per sostenere la realizzazione accelerata di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'Unione, che prevede inoltre un sostegno rafforzato per la realizzazione di un'infrastruttura disponibile al pubblico mediante fondi dell'Unione, onde contribuire a creare condizioni più favorevoli per la transizione verso veicoli puliti, anche nel trasporto pubblico. La Commissione riesaminerà l'applicazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁹⁾ entro il 31 dicembre 2020, e presenterà, qualora lo ritenga necessario sulla base di tale riesame, una proposta legislativa per modificare tale direttiva.

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ Direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sugli appalti pubblici e che abroga la direttiva 2004/18/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 65).

⁽⁸⁾ Direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali e che abroga la direttiva 2004/17/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 243).

⁽⁹⁾ Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1).

- (10) 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 2009/33/CE e ha concluso che tale direttiva non ha dato l'impulso sperato alla diffusione dei veicoli puliti sul mercato dell'Unione, in particolare a causa di lacune per quanto riguarda il suo ambito di applicazione e le disposizioni relative all'acquisto di veicoli. Tale valutazione ha concluso che l'impatto di tale direttiva è stato molto limitato sulla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e di inquinanti atmosferici e sulla promozione della competitività dell'industria.
- (11) La valutazione d'impatto svolta dalla Commissione sulla revisione della direttiva 2009/33/CE 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 aiutare a raggiungere l'obiettivo di promuovere e stimolare la 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 dell'Unione giustificano pienamente questo approccio nella misura in cui lascia sufficiente flessibilità alle amministrazioni aggiudicatrici e agli enti aggiudicatori nella scelta delle tecnologie da utilizzare.
- (12) L'estensione dell'ambito di applicazione della direttiva 2009/33/CE includendo pratiche quali il leasing, la locazione o la vendita a rate nonché i contratti per alcuni servizi, garantisce che tutte le pertinenti pratiche di appalto siano coperte. I servizi coperti dall'ambito di applicazione della presente direttiva, quali servizi di trasporto pubblico terrestre, servizi speciali di trasporto passeggeri su strada, trasporto non regolare di passeggeri, nonché servizi specifici di consegna dei pacchi e di consegna postale e servizi di raccolta di rifiuti, dovrebbero essere i servizi per la cui fornitura sono utilizzati veicoli che rientrano nelle categorie coperte dalla presente direttiva, e che rappresentano uno degli elementi principali del contratto. Tali servizi dovrebbero essere identificati utilizzando i rispettivi codici del vocabolario comune per gli appalti pubblici elencati all'allegato. I contratti in essere non dovrebbero essere influenzati retroattivamente dalla presente direttiva.
- (13) 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 gode di ampio sostegno da parte dei portatori di interessi. Per garantire che vi siano incentivi adeguati per la promozione 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 direttiva dovrebbero essere in linea con la definizione di veicoli a zero e basse emissioni di cui al regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁰⁾. Le azioni intraprese a norma della presente direttiva contribuiranno a incrementare la conformità ai requisiti stabiliti nelle norme di cui al regolamento (UE) 2019/631. Al fine di migliorare il problema della qualità dell'aria, i veicoli puliti dovrebbero avere prestazioni migliori rispetto ai requisiti minimi per gli ossidi di azoto (NOx) e per le particelle ultrafini (*Particle Number* - PN) stabiliti dai valori limite di emissione in condizioni reali di guida in vigore (*Real Driving Emissions* - RDE). Oltre ai veicoli a zero emissioni, oggi vi sono alcuni veicoli leggeri con emissioni di inquinanti atmosferici pari o inferiori all'80 % dei limiti di emissioni attuali. Il numero di tali veicoli dovrebbe tuttavia aumentare nei prossimi anni, in particolare per quanto riguarda i veicoli elettrici ibridi ricaricabili. Un'impostazione più ambiziosa degli appalti pubblici può costituire un significativo incentivo supplementare per il mercato.
- (14) I veicoli pesanti puliti dovrebbero essere definiti come tali se utilizzano combustibili alternativi, in linea con la direttiva 2014/94/UE. Nei casi in cui per i veicoli oggetto di appalto debbano essere utilizzati biocombustibili liquidi, combustibili sintetici o combustibili paraffinici, le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori devono garantire, mediante clausole contrattuali obbligatorie o altri strumenti analoghi nell'ambito della procedura di appalto pubblico, che soltanto questi combustibili possono essere utilizzati per tali veicoli. Mentre è possibile per tali combustibili contenere additivi, come nel caso per esempio di carburante a base di etanolo per motori diesel adattati dell'ED95, essi non dovrebbero essere mescolati con combustibili fossili.
- (15) Al fine di migliorare la qualità dell'aria nei comuni, è essenziale rinnovare i parchi veicoli con veicoli puliti. Inoltre, i principi dell'economia circolare richiedono un'estensione della vita del prodotto. Pertanto, i veicoli che rispettano i requisiti sui veicoli puliti o a zero emissioni in seguito ad adeguamento dovrebbero essere considerati ai fini del conseguimento dei rispettivi obiettivi minimi di appalto.

⁽¹⁰⁾ Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (GUL 111 del 25.4.2019, pag. 13).

- (16) 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 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. Tenendo conto del livello limitato di maturità del mercato che caratterizza i pullman a basse e zero emissioni, del ruolo relativamente limitato degli appalti pubblici in tale segmento di mercato e dei requisiti operativi specifici di tali veicoli, non appare opportuno includere i pullman nell'ambito di applicazione della presente direttiva. In linea con l'approccio seguito nel regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ e nel regolamento 107 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE), i veicoli della categoria M₃ che dispongono di spazi destinati ai passeggeri in piedi per consentire ai passeggeri spostamenti frequenti sono considerati autobus, mentre i veicoli della categoria M₃ con spazi molto limitati destinati ai passeggeri in piedi o privi di tali spazi sono considerati pullman. Dato il mercato molto limitato per gli autobus a due piani e considerate le loro specifiche limitazioni di progettazione, è opportuno applicare, durante il primo periodo di riferimento coperto dalla presente direttiva, obiettivi minimi in materia di appalti inferiori per i veicoli a zero emissioni che appartengono a tale categoria di veicoli pesanti negli Stati membri nei quali gli autobus a due piani rappresentano una quota significativa di appalti pubblici.
- (17) Al fine di evitare di imporre un onere sproporzionato alle autorità pubbliche e agli operatori, gli Stati membri dovrebbero poter esentare dai requisiti della presente direttiva gli appalti pubblici di alcuni veicoli con caratteristiche specifiche correlate ai loro requisiti operativi. Tali veicoli includono: veicoli blindati, ambulanze, carri funebri, veicoli della categoria M₁ con accesso per sedie a rotelle, gru mobili, veicoli progettati e costruiti per essere essenzialmente utilizzati in cantieri edili, cave, infrastrutture portuali o aeroportuali nonché veicoli specificamente progettati e costruiti o adattati per essere utilizzati dalle forze armate, dalla protezione civile, dai servizi antincendio e dalle forze responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico. Tali adeguamenti possono riguardare l'installazione di attrezzature di comunicazione specializzate o luci di emergenza. I requisiti di cui alla presente direttiva non dovrebbero applicarsi ai veicoli che sono progettati e costruiti specificamente per eseguire lavori e non sono adatti al trasporto di passeggeri o al trasporto di merci. Tali veicoli comprendono i veicoli per la manutenzione stradale quali gli spazzaneve.
- (18) La definizione di obiettivi minimi per gli appalti pubblici di veicoli puliti da conseguire in due periodi di riferimento che terminano nel 2025 e nel 2030 a livello di Stato membro dovrebbe contribuire a creare una certezza delle politiche per i mercati in cui sono necessari investimenti nella mobilità a basse emissioni o a zero emissioni. Gli obiettivi minimi sostengono la creazione del mercato per i veicoli puliti in tutto il territorio dell'Unione. Essi prevedono un tempo sufficiente per l'adeguamento delle procedure di appalto pubblico e mandano un chiaro segnale al mercato. Inoltre, il fatto di chiedere che metà dell'obiettivo minimo fissato per gli autobus acquisiti in tali periodi di riferimento sia conseguito attraverso l'acquisizione di autobus a zero emissioni, rafforza l'impegno a favore della decarbonizzazione del settore dei trasporti. Occorre notare che i filobus sono considerati autobus a zero emissioni, a condizione che funzionino soltanto a elettricità o che utilizzino soltanto un gruppo propulsore a zero emissioni quando non sono collegati alla rete, altrimenti sono considerati veicoli puliti. 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 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). La valutazione dell'impatto territoriale condotta per la presente direttiva ha dimostrato che l'impatto sarà distribuito in modo uniforme tra le regioni dell'Unione.
- (19) Gli Stati membri dovrebbero avere la flessibilità di distribuire gli sforzi per conseguire gli obiettivi minimi all'interno del loro territorio, in conformità del proprio quadro costituzionale e in linea con i propri obiettivi di politica dei trasporti. Nella ripartizione degli sforzi all'interno di uno Stato membro, si potrebbero tenere in considerazione diversi fattori, tra cui eventuali differenze in materia di capacità economica, qualità dell'aria, densità della popolazione, caratteristiche dei sistemi di trasporto, politiche intese a decarbonizzare i trasporti e ridurre l'inquinamento atmosferico o qualsiasi altro criterio pertinente.
- (20) I veicoli con zero emissioni allo scarico possono lasciare anch'essi un'impronta ambientale, a causa delle emissioni derivanti dalla catena di approvvigionamento del combustibile dalla fase di estrazione allo scarico, nonché dal processo di fabbricazione dei componenti e dal loro livello di riciclabilità. Ai fini della coerenza con gli obiettivi di sostenibilità, le batterie dovrebbero essere prodotte con un impatto ambientale minimo all'interno e all'esterno dell'Unione, in particolare riguardo al processo di estrazione delle materie prime impiegate per la

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche a essi destinati (GU L 200 del 31.7.2009, pag. 1).

produzione di batterie. La promozione di tecnologie che rispondono a tale sfida, quali batterie sostenibili e riciclabili, possono contribuire alla sostenibilità complessiva dei veicoli elettrici, attraverso iniziative quali l'Alleanza europea delle batterie e il piano d'azione dell'UE in materia di batterie nonché nel contesto del riesame della direttiva 2006/66/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹²⁾. Si dovrebbe considerare l'eventuale impatto del ciclo di vita delle emissioni di CO₂ e delle emissioni di CO₂ «dal pozzo alla ruota» dei veicoli per il periodo dopo il 2030, tenendo conto delle disposizioni pertinenti della legislazione dell'Unione sul loro calcolo in tale fase.

- (21) Nella raccomandazione del 4 aprile 2017 destinata al Consiglio e alla Commissione a seguito dell'inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico⁽¹³⁾, il Parlamento europeo ha invitato gli Stati membri a promuovere politiche verdi in materia di appalti pubblici attraverso l'acquisto di veicoli a zero emissioni e di veicoli a bassissime emissioni da parte delle autorità pubbliche per il proprio parco veicoli o per programmi di *car sharing* a partecipazione pubblica o semi-pubblica, e ha chiesto di eliminare progressivamente, entro il 2035, le nuove autovetture che emettono CO₂.
- (22) 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 e acustico. Le autorità pubbliche degli Stati membri sono incoraggiate a tenere in particolare considerazione tali zone nell'attuazione degli obiettivi minimi di appalto nazionali. Le autorità pubbliche sono altresì incoraggiate ad adottare misure quali la messa a disposizione di risorse finanziarie sufficienti per le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori, al fine di evitare che i costi sostenuti per conformarsi agli obiettivi minimi di appalto stabiliti nella presente direttiva si traducano in prezzi dei biglietti più elevati per i consumatori o in una riduzione dei servizi di trasporto pubblico o scoraggino lo sviluppo di un trasporto pulito non stradale, per esempio tram e metropolitane. Le autorità pubbliche dovrebbero riportare le azioni intraprese nelle loro relazioni a norma della presente direttiva. Al fine di evitare oneri sproporzionati e ottimizzare i potenziali risultati della presente direttiva, è opportuno fornire adeguata assistenza tecnica alle autorità pubbliche.
- (23) Il trasporto pubblico è responsabile soltanto di una minima parte delle emissioni prodotte dal settore dei trasporti. Al fine di promuovere ulteriormente la decarbonizzazione dei trasporti, migliorare la qualità dell'aria e mantenere condizioni di parità tra i diversi operatori, gli Stati membri possono, in conformità del diritto dell'Unione, decidere di imporre requisiti simili anche agli operatori privati e ai servizi al di fuori dell'ambito di applicazione della presente direttiva, quali società di taxi, autonoleggio e *car pooling*.
- (24) 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 e gli enti aggiudicatori dovrebbero essere nella posizione di scegliere qualsiasi metodologia di calcolo dei costi di esercizio a sostegno delle loro procedure di appalto, sulla base dei criteri dell'offerta economicamente più vantaggiosa (MEAT) di cui all'articolo 67 della direttiva 2014/24/UE e all'articolo 82 della direttiva 2014/25/UE, tenendo conto del rapporto costo-efficacia durante l'intero arco di vita del veicolo, nonché degli aspetti ambientali e sociali.
- (25) Le relazioni in tema di appalti pubblici redatte a norma della presente direttiva dovrebbero fornire una chiara panoramica del mercato per permettere un efficace monitoraggio della sua attuazione. Tali relazioni dovrebbero cominciare con una presentazione preliminare di informazioni da parte degli Stati membri alla Commissione entro il 2 agosto 2022 e continuare con una prima relazione completa in merito all'attuazione degli obiettivi minimi di appalto nel 2026 e successivamente con scadenza triennale. Il calendario dovrebbe essere allineato con gli obblighi in vigore in materia di rendicontazione ai sensi delle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE. Al fine di ridurre al minimo l'onere amministrativo per gli organismi pubblici e stabilire un'efficace panoramica del mercato si dovrebbero agevolare le relazioni semplificate. La Commissione fornirà soluzioni per la registrazione e il monitoraggio nell'ambito della banca dati TED (*Tenders Electronic Daily*) e 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 TED.

⁽¹²⁾ Direttiva 2006/66/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 settembre 2006, relativa a pile e accumulatori e ai rifiuti di pile e accumulatori e che abroga la direttiva 91/157/CEE (GU L 266 del 26.9.2006, pag. 1).

⁽¹³⁾ GU C 298 del 23.8.2018, pag. 140.

- (26) Un ulteriore appoggio alla diffusione dei veicoli puliti e delle relative infrastrutture sul mercato può derivare da misure mirate di sostegno pubblico a livello nazionale e di Unione. Tali misure includono un maggiore utilizzo dei fondi dell'Unione per sostenere il rinnovo dei parchi veicoli per il trasporto pubblico e 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 alternativi ⁽¹⁴⁾. A tale sostegno pubblico continuerà comunque ad applicarsi il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare gli articoli 107 e 108.
- (27) Misure di supporto mirate per gli appalti pubblici per veicoli puliti possono essere di sostegno alle amministrazioni aggiudicatrici e agli enti aggiudicatori. Nell'ambito dell'attuale quadro finanziario pluriennale (QFP) per il 2014-2020, l'Unione dispone già di una serie di fondi diversi per sostenere gli Stati membri, le autorità locali e gli operatori interessati nella transizione verso una mobilità sostenibile. In particolare, i Fondi strutturali e d'investimento europei sono una fonte essenziale di finanziamento per la mobilità urbana. Orizzonte 2020, il programma di ricerca dell'Unione, istituito dal regolamento (UE) n. 1291/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁵⁾, finanzia progetti di ricerca e innovazione sulla mobilità urbana e sulle città e le comunità intelligenti, mentre il meccanismo per collegare l'Europa, istituito dal regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁶⁾, eroga sostegno allo sviluppo delle pertinenti infrastrutture nei nodi urbani. L'introduzione nella presente direttiva di una definizione di veicolo pulito e la definizione di obiettivi minimi per l'appalto pubblico di veicoli puliti può contribuire a garantire un uso ancora più mirato degli strumenti finanziari dell'Unione anche nel prossimo QFP per il 2021-2027. Tali misure di sostegno aiuteranno a ridurre gli ingenti investimenti iniziali nei cambiamenti infrastrutturali e sosterranno la decarbonizzazione dei trasporti.
- (28) Per contribuire a garantire che i potenziali benefici siano pienamente sfruttati, la Commissione dovrebbe fornire linee guida agli Stati membri in merito ai diversi fondi dell'Unione che potrebbero essere utilizzati e dovrebbe facilitare e strutturare lo scambio di conoscenze e migliori prassi tra gli Stati membri per promuovere l'acquisto, il leasing, la locazione o la vendita a rate da parte delle amministrazioni aggiudicatrici e degli enti aggiudicatori, di veicoli adibiti al trasporto su strada che siano puliti ed efficienti sotto il profilo energetico. La Commissione dovrebbe continuare inoltre a fornire servizi di consulenza tecnica e finanziaria alle autorità locali e agli operatori attraverso strumenti quali il Centro europeo di consulenza per gli investimenti, JASPERS e JESSICA. Tale assistenza dovrebbe includere l'incoraggiamento delle amministrazioni aggiudicatrici e delle entità aggiudicatrici a mettere in comune le risorse per l'acquisto congiunto di veicoli adibiti al trasporto su strada a basse emissioni e a basso consumo energetico, al fine di realizzare economie di scala e facilitare il conseguimento degli obiettivi della presente direttiva.
- (29) Al fine di massimizzare l'impatto degli investimenti, è necessario coordinare meglio la mobilità e la pianificazione urbana, per esempio attraverso il ricorso a piani di mobilità urbana sostenibile (PMUS). I piani di mobilità urbana sostenibile sono piani sviluppati trasversalmente alle singole politiche settoriali e in collaborazione con diversi livelli di governance che combinano diversi modi di trasporto, sicurezza stradale, consegna delle merci, gestione della mobilità e sistemi di trasporto intelligenti. Essi possono svolgere un ruolo importante nel conseguire gli obiettivi dell'Unione in materia di riduzioni delle emissioni di CO₂ e dell'inquinamento acustico e atmosferico.
- (30) Al fine di assicurare condizioni uniformi per l'attuazione della presente direttiva, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di stabilire il modello comune per le relazioni degli Stati membri e le relative modalità di trasmissione. È opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁷⁾.
- (31) Entro il 31 dicembre 2027, la Commissione dovrebbe riesaminare l'attuazione della direttiva 2009/33/CE. Tale riesame dovrebbe essere accompagnato, se del caso, da una proposta legislativa volta a modificare tale direttiva per il periodo successivo al 2030, anche per la fissazione di nuovi obiettivi ambiziosi e l'estensione dell'ambito di applicazione ad altre categorie di veicoli, come i veicoli della categoria L e i macchinari da costruzione. Nel suo

⁽¹⁴⁾ GU C 200 del 28.6.2014, pag. 1.

⁽¹⁵⁾ Regolamento (UE) n. 1291/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce il programma quadro di ricerca e innovazione (2014-2020) – Orizzonte 2020 e abroga la decisione n. 1982/2006/CE (GU L 347 del 20.12.2013, pag. 104).

⁽¹⁶⁾ Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010 (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 129).

⁽¹⁷⁾ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

riesame, la Commissione dovrebbe inoltre valutare, tra l'altro, la possibilità di allineare la presente direttiva a eventuali metodologie per il conteggio delle emissioni di CO₂ emesse durante l'intero ciclo di vita e delle emissioni di CO₂ «dal pozzo alla ruota» dei veicoli, sviluppate nel contesto delle norme UE sulle emissioni di CO₂ dei veicoli, nonché la possibilità di promuovere batterie sostenibili e riciclabili e l'uso di pneumatici di categoria superiore e ricostruiti.

- (32) Anche se gli obiettivi minimi in materia di appalti pubblici di cui alla presente direttiva non si applicano alle istituzioni dell'Unione, è auspicabile che le istituzioni dell'Unione diano il buon esempio.
- (33) 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.
- (34) Conformemente alla dichiarazione politica comune del 28 settembre 2011 degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi ⁽¹⁸⁾, 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.
- (35) È opportuno pertanto modificare di conseguenza la direttiva 2009/33/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifiche della direttiva 2009/33/CE

La direttiva 2009/33/CE è così modificata:

- 1) il titolo è sostituito dal seguente:

«Direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alla promozione di veicoli puliti adibiti al trasporto su strada a sostegno di una mobilità a basse emissioni»;

- 2) l'articolo 1 è sostituito dal seguente:

«Articolo 1

Oggetto e finalità

La presente direttiva impone agli Stati membri di assicurare che le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori tengano conto dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale nell'arco di tutta la vita, tra cui il consumo energetico e le emissioni di CO₂ e di talune sostanze inquinanti, negli appalti pubblici per taluni veicoli adibiti al trasporto su strada, al fine di promuovere e stimolare il mercato dei veicoli puliti e a basso consumo energetico e di potenziare il contributo del settore dei trasporti alle politiche dell'Unione in materia di ambiente, clima ed energia.»;

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

«Articolo 2

Esenzioni

Gli Stati membri possono esentare dagli obblighi previsti nella presente direttiva i veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 2, lettera d) e all'articolo 2, paragrafo 3, lettere a) e b), del regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio ^(*), e all'allegato I, parte A, punti da 5.2. a 5.5. e punto 5.7., di tale regolamento.

^(*) Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).»;

⁽¹⁸⁾ GUC 369 del 17.12.2011, pag. 14.

4) l'articolo 3 è sostituito dal seguente:

«Articolo 3

Ambito di applicazione

1. La presente direttiva si applica agli appalti pubblici tramite:

- a) contratti di acquisto, di leasing, di locazione o di vendita a rate di veicoli adibiti al trasporto su strada aggiudicati 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 (**) del Parlamento europeo e del Consiglio;
- b) contratti di servizio pubblico ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio (***) aventi per oggetto la prestazione di servizi di trasporto di passeggeri su strada che superano una soglia, definita dagli Stati membri, non superiore alla soglia applicabile di cui all'articolo 5, paragrafo 4, di detto regolamento;
- c) contratti di servizio come definito nella tabella 1 dell'allegato della presente direttiva, nella misura in cui le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori hanno l'obbligo di applicare le procedure di appalto stabilite dalle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE.

La presente direttiva si applica unicamente ai contratti per i quali è stato inviato l'avviso di indizione di gara dopo il 2 agosto 2021 ovvero, qualora non sia previsto l'avviso di indizione di gara, laddove l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore abbia avviato la procedura di appalto dopo tale data.

2. La presente direttiva non si applica:

- a) ai veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 2, lettere a), b) e c), e all'articolo 2, paragrafo 3, lettera c), del regolamento (UE) 2018/858;
- b) ai veicoli di categoria M₃, diversi dai veicoli di classe I e dai veicoli di classe A, quali definiti all'articolo 3, punti 2 e 3, del regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (****).

(*) Direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sugli appalti pubblici e che abroga la direttiva 2004/18/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 65).

(**) Direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali e che abroga la direttiva 2004/17/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 243).

(***) 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 e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1).

(****) Regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche a essi destinati (GU L 200 del 31.7.2009, pag. 1).»;

5) l'articolo 4 è sostituito dal seguente:

«Articolo 4

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- 1) "amministrazioni aggiudicatrici": le amministrazioni aggiudicatrici come definite all'articolo 2, paragrafo 1, punto 1, della direttiva 2014/24/UE e all'articolo 3 della direttiva 2014/25/UE;
- 2) "enti aggiudicatori": gli enti aggiudicatori come definiti all'articolo 4 della direttiva 2014/25/UE;
- 3) "veicolo adibito al trasporto su strada": un veicolo di categoria M o N, come definito all'articolo 4, paragrafo 1, lettere a) e b), del regolamento (UE) 2018/858;

4) "veicolo pulito":

- a) un veicolo di categoria M₁, M₂ o N₁ con emissioni allo scarico massime espresse in CO₂ g/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 M₃, N₂ o N₃ che utilizza combustibili alternativi quali definiti all'articolo 2, paragrafi 1 e 2, della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (*), esclusi i combustibili prodotti da biomassa a elevato rischio di cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni, prodotti da materie prime per le quali si osserva una considerevole espansione della zona di produzione in terreni che presentano elevate scorte di carbonio, conformemente all'articolo 26 della direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio (**). Nel caso di veicoli che utilizzano biocarburanti liquidi, carburanti sintetici e paraffinici, tali carburanti non devono essere miscelati con i combustibili fossili convenzionali;

5) "veicolo pesante a emissioni zero": un veicolo pulito come definito al punto 4, lettera b), del presente articolo, privo di motore a combustione interna o con un motore a combustione interna che emette meno di 1 g CO₂/kWh misurato a norma del regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (***) e delle relative misure di attuazione, o che emette meno di 1 g CO₂/km misurato a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio (****) e delle relative misure di attuazione.

(*) Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1).

(**) Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 82).

(***) Regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (euro VI) e all'accesso alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 e la direttiva 2007/46/CE e che abroga le direttive 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE (GU L 188 del 18.7.2009, pag. 1).

(****) Regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1).»;

6) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

«Articolo 5

Obiettivi minimi di appalto

1. Gli Stati membri assicurano che l'appalto relativo a veicoli e servizi di cui all'articolo 3 rispetta gli obiettivi minimi di appalto per i veicoli leggeri puliti fissati alla tabella 3 dell'allegato e per i veicoli pesanti puliti fissati alla tabella 4 dell'allegato. Tali obiettivi sono espressi come percentuali minime di veicoli puliti rispetto al numero complessivo di veicoli adibiti al trasporto su strada contemplati dai contratti di cui all'articolo 3, aggiudicati tra il 2 agosto 2021 e il 31 dicembre 2025 per il primo periodo di riferimento, e tra il 1° gennaio 2026 e il 31 dicembre 2030, per il secondo periodo di riferimento.

2. Ai fini del calcolo degli obiettivi minimi di appalto, la data dell'appalto pubblico da tenere presente è la data di completamento della procedura di appalto pubblico, attraverso l'aggiudicazione del contratto.

3. I veicoli che soddisfano la definizione di veicolo pulito di cui all'articolo 4, punto 4, o di veicolo pesante a emissioni zero di cui all'articolo 4, punto 5, in seguito ad adeguamento, possono essere rispettivamente conteggiati come veicoli puliti o veicoli pesanti a emissioni zero ai fini del rispetto degli obiettivi minimi di appalto.

4. Nel caso dei contratti di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), ai fini della valutazione del rispetto degli obiettivi minimi di appalto è preso in considerazione il numero di veicoli adibiti al trasporto su strada acquistati, oggetto di leasing, locazione o vendita a rate a titolo di ciascun contratto.

5. Nel caso dei contratti di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettere b) e c), ai fini della valutazione del rispetto degli obiettivi minimi di appalto è preso in considerazione il numero di veicoli adibiti al trasporto su strada da utilizzare per la prestazione dei servizi contemplati da ciascun contratto.

6. Qualora non siano adottati nuovi obiettivi per il periodo successivo al 1° gennaio 2030, gli obiettivi fissati per il secondo periodo di riferimento continuano ad applicarsi, e sono calcolati conformemente ai paragrafi da 1 a 5, nei successivi periodi quinquennali.

7. Gli Stati membri possono applicare o autorizzare le proprie amministrazioni aggiudicatrici o enti aggiudicatori ad applicare obiettivi nazionali o requisiti più rigorosi di quelli riportati nell'allegato.»

7) gli articoli 6 e 7 sono soppressi;

8) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

«Articolo 8

Scambio di conoscenze migliori prassi

La Commissione agevola e struttura lo scambio di conoscenze e di migliori prassi tra Stati membri in materia di prassi intese a promuovere l'acquisto, da parte delle amministrazioni aggiudicatrici e degli enti aggiudicatori, di veicoli adibiti al trasporto su strada puliti e a basso consumo energetico.»

9) l'articolo 9 è sostituito dal seguente:

«Articolo 9

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 9 della direttiva 2014/94/UE.

Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (*).

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 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.

(*) Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).»

10) l'articolo 10 è sostituito dal seguente:

«Articolo 10

Relazioni e riesame

1. Entro il 2 agosto 2022 gli Stati membri informano la Commissione sulle misure adottate per attuare la presente direttiva e sulle intenzioni degli Stati membri riguardo alle future attività di attuazione, inclusi i tempi e l'eventuale ripartizione degli sforzi tra i diversi livelli di governance, nonché su qualsiasi altra informazione che lo Stato membro ritenga pertinente.

2. Gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione sull'attuazione della presente direttiva entro il 18 aprile 2026 e successivamente ogni tre anni. Tali relazioni accompagnano le relazioni di cui all'articolo 83, paragrafo 3, secondo comma, della direttiva 2014/24/UE e all'articolo 99, paragrafo 3, secondo comma, della direttiva 2014/25/UE e contengono informazioni sulle misure adottate ai fini dell'attuazione della direttiva, sulle future attività di attuazione, nonché qualsiasi altra informazione che lo Stato membro ritenga pertinente. Tali relazioni comprendono anche il numero e le categorie di veicoli contemplati dai contratti di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della presente direttiva, sulla base dei dati forniti dalla Commissione a norma del paragrafo 3 del presente articolo. Le informazioni sono presentate sulla base delle categorie di cui al regolamento (CE) n. 2195/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio (*).

3. Al fine di assistere gli Stati membri nei loro obblighi di comunicazione, la Commissione raccoglie e pubblica il numero e le categorie di veicoli contemplati dai contratti di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettere a) e c), della presente direttiva, estrapolando i dati pertinenti dagli avvisi di aggiudicazione degli appalti pubblicati nella banca dati TED (Tenders Electronic Daily) a norma delle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE.

4. Entro il 18 aprile 2027, e successivamente ogni tre anni, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione della presente direttiva in cui specifica le misure adottate dagli Stati membri al riguardo, secondo le relazioni di cui al paragrafo 2.
5. Entro il 31 dicembre 2027 la Commissione riesamina l'attuazione della presente direttiva e, se del caso, presenta una proposta legislativa di modifica per il periodo successivo al 2030, anche per la fissazione di nuovi obiettivi e per l'inclusione di altre categorie di veicoli, come i veicoli a due e tre ruote.
6. La Commissione adotta atti di esecuzione conformemente all'articolo 9, paragrafo 2, per stabilire il formato delle relazioni di cui al paragrafo 2 del presente articolo e le relative modalità di trasmissione.

(*) Regolamento (CE) n. 2195/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 novembre 2002, relativo al vocabolario comune per gli appalti pubblici (CPV) (GU L 340 del 16.12.2002, pag. 1).»;

11) l'allegato è sostituito dal testo che figura nell'allegato della presente direttiva.

Articolo 2

Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 2 agosto 2021. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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 di tale riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

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

Articolo 3

Entrata in vigore

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

Articolo 4

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il 20 giugno 2019

Per il Parlamento europeo

Il presidente

A. TAJANI

Per il Consiglio

Il presidente

G. CIAMBA

ALLEGATO

«ALLEGATO

**INFORMAZIONI PER L'ATTUAZIONE DI OBIETTIVI MINIMI DI APPALTO PUBBLICO PER VEICOLI PULITI
ADIBITI AL TRASPORTO SU STRADA A SOSTEGNO DI UNA TRANSIZIONE VERSO UNA MOBILITÀ
A BASSE EMISSIONI NEGLI STATI MEMBRI**

Tabella 1: Codici del vocabolario comune per gli appalti pubblici dei servizi di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera c)

Codice CPV	Descrizione
60112000-6	Servizi di trasporto pubblico terrestre
60130000-8	Servizi speciali di trasporto passeggeri su strada
60140000-1	Servizi di trasporto non regolare di passeggeri
90511000-2	Servizi di raccolta di rifiuti
60160000-7	Trasporti postali su strada
60161000-4	Servizi di trasporto colli
64121100-1	Servizi di consegna postale
64121200-2	Servizi di consegna colli

Tabella 2: Soglie di emissione per veicoli puliti leggeri

Categorie di veicoli	Fino al 31 dicembre 2025		Dal 1° gennaio 2026	
	CO ₂ g/km	RDE di inquinanti atmosferici ⁽¹⁾ in percentuale dei limiti di emissione ⁽²⁾	CO ₂ g/km	RDE di inquinanti atmosferici ⁽¹⁾ in percentuale dei limiti di emissione ⁽²⁾
M ₁	50	80 %	0	n.a.
M ₂	50	80 %	0	n.a.
N ₁	50	80 %	0	n.a.

⁽¹⁾ Livello massimo dichiarato di emissioni di particolato ultrafine in condizioni reali di guida in #/km (PN) e ossidi di azoto in mg/km (NOx) quali indicate al punto 48.2 del certificato di conformità, come descritto all'allegato IX della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ^(*), per i tragitti completi e urbani in condizioni reali di guida.

⁽²⁾ I limiti di emissione applicabili fissati nell'allegato I del regolamento (CE) o successivi.

^(*) Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro) GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).

Tabella 3: Obiettivi minimi degli appalti pubblici per la quota di veicoli puliti leggeri conformi alla tabella 2 rispetto al numero totale di veicoli leggeri contemplati dai contratti di cui all'articolo 3 a livello di Stato membro

Stato membro	Dal 2 agosto 2021 al 31 dicembre 2025	Dal 1° gennaio 2026 al 31 dicembre 2030
Lussemburgo	38,5 %	38,5 %
Svezia	38,5 %	38,5 %
Danimarca	37,4 %	37,4 %
Finlandia	38,5 %	38,5 %
Germania	38,5 %	38,5 %
Francia	37,4 %	37,4 %
Regno Unito	38,5 %	38,5 %
Paesi Bassi	38,5 %	38,5 %
Austria	38,5 %	38,5 %
Belgio	38,5 %	38,5 %
Italia	38,5 %	38,5 %
Irlanda	38,5 %	38,5 %
Spagna	36,3 %	36,3 %
Cipro	31,9 %	31,9 %
Malta	38,5 %	38,5 %
Portogallo	29,7 %	29,7 %
Grecia	25,3 %	25,3 %
Slovenia	22 %	22 %
Cechia	29,7 %	29,7 %
Estonia	23,1 %	23,1 %
Slovacchia	22 %	22 %
Lituania	20,9 %	20,9 %
Polonia	22 %	22 %
Croazia	18,7 %	18,7 %
Ungheria	23,1 %	23,1 %
Lettonia	22 %	22 %
Romania	18,7 %	18,7 %
Bulgaria	17,6 %	17,6 %

Tabella 4: Obiettivi minimi degli appalti pubblici per la quota di veicoli pesanti puliti rispetto al numero totale di veicoli pesanti contemplati dai contratti di cui all'articolo 3 a livello di Stato membro (*)

Stato membro	Autocarri (categoria del veicolo N ₂ e N ₃)		Autobus (categoria del veicolo M ₂) (*)	
	Dal 2 agosto 2021 al 31 dicembre 2025	Dal 1° gennaio 2026 al 31 dicembre 2030	Dal 2 agosto 2021 al 31 dicembre 2025	Dal 1° gennaio 2026 al 31 dicembre 2030
Lussemburgo	10 %	15 %	45 %	65 %
Svezia	10 %	15 %	45 %	65 %
Danimarca	10 %	15 %	45 %	65 %
Finlandia	9 %	15 %	41 %	59 %
Germania	10 %	15 %	45 %	65 %
Francia	10 %	15 %	43 %	61 %
Regno Unito	10 %	15 %	45 %	65 %
Paesi Bassi	10 %	15 %	45 %	65 %
Austria	10 %	15 %	45 %	65 %
Belgio	10 %	15 %	45 %	65 %
Italia	10 %	15 %	45 %	65 %
Irlanda	10 %	15 %	45 %	65 %
Spagna	10 %	14 %	45 %	65 %
Cipro	10 %	13 %	45 %	65 %
Malta	10 %	15 %	45 %	65 %
Portogallo	8 %	12 %	35 %	51 %
Grecia	8 %	10 %	33 %	47 %
Slovenia	7 %	9 %	28 %	40 %
Cechia	9 %	11 %	41 %	60 %
Estonia	7 %	9 %	31 %	43 %
Slovacchia	8 %	9 %	34 %	48 %
Lituania	8 %	9 %	42 %	60 %
Polonia	7 %	9 %	32 %	46 %
Croazia	6 %	7 %	27 %	38 %
Ungheria	8 %	9 %	37 %	53 %
Lettonia	8 %	9 %	35 %	50 %

Stato membro	Autocarri (categoria del veicolo N ₂ e N ₃)		Autobus (categoria del veicolo M ₃) (*)	
	Dal 2 agosto 2021 al 31 dicembre 2025	Dal 1° gennaio 2026 al 31 dicembre 2030	Dal 2 agosto 2021 al 31 dicembre 2025	Dal 1° gennaio 2026 al 31 dicembre 2030
Romania	6 %	7 %	24 %	33 %
Bulgaria	7 %	8 %	34 %	48 %

(*) Metà dell'obiettivo minimo per la quota di autobus puliti deve essere realizzata acquistando autobus a emissioni zero, come definito all'articolo 4, paragrafo 5. Tale requisito è ridotto a un quarto dell'obiettivo minimo per il primo periodo di riferimento se più dell'80 % degli autobus contemplati dal totale di tutti i contratti di cui all'articolo 3, aggiudicati durante tale periodo in uno Stato membro, sono autobus a due piani.»