

## DIRETTIVE

## 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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 175, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

(1) Fra le risorse naturali, di cui l'articolo 174, paragrafo 1, del trattato impone di perseguire un'utilizzazione accorta e razionale, rientra il petrolio, che è la principale fonte di energia nell'Unione europea, ma anche una delle più importanti fonti di emissioni inquinanti.

(2) La comunicazione della Commissione del 15 maggio 2001 intitolata «Sviluppo sostenibile in Europa per un mondo migliore: strategia dell'Unione europea per lo sviluppo sostenibile», presentata al Consiglio europeo di Göteborg il 15 e 16 giugno 2001, ha annoverato le emissioni di gas a effetto serra e l'inquinamento causato dai trasporti tra i principali ostacoli allo sviluppo sostenibile.

<sup>(1)</sup> GU C 195 del 18.8.2006, pag. 26.

<sup>(2)</sup> GU C 229 del 22.9.2006, pag. 18.

<sup>(3)</sup> Parere del Parlamento europeo del 22 ottobre 2008 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 30 marzo 2009.

(3) La decisione n. 1600/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 luglio 2002, che istituisce il sesto programma comunitario di azione in materia di ambiente <sup>(4)</sup>, ha riconosciuto la necessità di misure specifiche per migliorare l'efficienza energetica e il risparmio energetico, ha auspicato l'integrazione degli obiettivi connessi ai cambiamenti climatici nelle politiche nei settori dei trasporti e dell'energia e ha sottolineato l'esigenza di misure specifiche nel settore dei trasporti per affrontare le questioni dell'uso dell'energia e delle emissioni di gas a effetto serra.

(4) La comunicazione della Commissione del 10 gennaio 2007 intitolata «Una politica energetica per l'Europa» ha proposto un impegno da parte dell'Unione europea di ridurre, entro il 2020, le emissioni di gas a effetto serra almeno del 20 % rispetto ai valori del 1990. Inoltre, sono stati proposti obiettivi vincolanti per migliorare ulteriormente, entro il 2020, l'efficienza energetica del 20 %, includendo una quota del 20 % di energia rinnovabile e una quota del 10 % di energia rinnovabile nel settore dei trasporti nella Comunità, in particolare per migliorare la sicurezza dell'approvvigionamento energetico diversificando la gamma di combustibili.

(5) La comunicazione della Commissione del 19 ottobre 2006 intitolata «Piano d'azione per l'efficienza energetica: Concretizzare le potenzialità» ha annunciato che la Commissione continuerà a prodigarsi per lo sviluppo di mercati per veicoli più puliti, più intelligenti, più sicuri e più efficienti sul piano energetico mediante appalti pubblici e campagne di sensibilizzazione.

(6) Il riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione, intitolato «Mantenere l'Europa in movimento — Una mobilità sostenibile per il nostro continente», del 22 giugno 2006, ha annunciato che l'Unione favorirà l'innovazione ecocompatibile, in particolare introducendo norme europee di emissione successive (norme Euro) e promuovendo veicoli puliti attraverso gli appalti pubblici.

<sup>(4)</sup> GU L 242 del 10.9.2002, pag. 1.

- (7) Nella comunicazione del 7 febbraio 2007, intitolata «Risultati del riesame della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri», la Commissione ha presentato una nuova strategia globale per consentire all'Unione di conseguire entro il 2012 l'obiettivo di 120 g/km per le emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dalle autovetture nuove. È stato proposto un quadro legislativo per assicurare miglioramenti nelle tecnologie automobilistiche. Misure integrative dovrebbero promuovere gli appalti per veicoli che consumano meno carburante.
- (8) Il Libro verde sui trasporti urbani della Commissione del 25 settembre 2007 intitolato «Verso una nuova cultura della mobilità urbana» indica che le parti interessate sono favorevoli alla promozione dell'introduzione sul mercato di veicoli puliti ed efficienti sul piano energetico mediante appalti pubblici «ecologici». La proposta indica che una possibilità sarebbe quella di stabilire come criterio di aggiudicazione degli appalti, oltre al prezzo dei veicoli, l'internalizzazione dei costi esterni connessi al consumo di carburante, alle emissioni di CO<sub>2</sub> e alle emissioni inquinanti per tutto l'arco della vita utile dei veicoli oggetto di appalto. Inoltre, gli appalti pubblici potrebbero accordare la preferenza alle nuove norme europee. Più presto entreranno in funzione i veicoli puliti, migliore diventerà la qualità dell'aria nelle città.
- (9) La relazione del 12 dicembre 2005 presentata dal gruppo ad alto livello CARS 21 ha appoggiato l'iniziativa della Commissione per la promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico, a condizione che venisse seguito un approccio integrato tecnologicamente neutro e basato sulle prestazioni, che coinvolgesse i costruttori di autoveicoli, i fornitori di olio combustibile o carburante, i riparatori, i consumatori o i conducenti e le amministrazioni pubbliche.
- (10) Nella relazione del 27 febbraio 2007, il gruppo ad alto livello in materia di concorrenza, energia e ambiente ha raccomandato che gli appalti pubblici e privati tengano debitamente conto dei costi totali generati nell'intero arco di vita, prestando particolare attenzione all'efficienza energetica. Gli Stati membri e la Comunità dovrebbero sviluppare e pubblicare una guida per gli appalti pubblici tesa a illustrare come spingersi oltre il principio di aggiudicazione all'offerente meno costoso per l'acquisto di beni intermedi più sostenibili, in sintonia con la direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali<sup>(1)</sup>, e la direttiva 2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi<sup>(2)</sup>.
- (11) La presente direttiva mira a stimolare il mercato dei veicoli adibiti a trasporto su strada puliti e a basso consumo energetico, e soprattutto — per il notevole impatto ambientale che ciò produrrebbe — ad influenzare il mercato dei veicoli standard prodotti su larga scala come autovetture, autobus, pullman e autocarri, garantendo una domanda di veicoli adibiti al trasporto su strada puliti e a basso consumo energetico, il cui livello sia sufficientemente sostanzioso per indurre i costruttori e le imprese a investire in questo settore e a sviluppare ulteriormente veicoli con costi ridotti in termini di consumo energetico, emissioni di CO<sub>2</sub> ed emissioni di sostanze inquinanti.
- (12) Gli Stati membri dovrebbero informare le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori nazionali, regionali o locali che forniscono servizi pubblici di trasporto passeggeri in merito alle disposizioni relative all'acquisto di veicoli adibiti al trasporto su strada puliti e a basso consumo energetico.
- (13) I veicoli puliti e a basso consumo energetico hanno costi iniziali superiori ai veicoli convenzionali. Creare una domanda sufficiente per questo tipo di veicoli potrebbe garantire una riduzione dei costi grazie alle economie di scala.
- (14) La presente direttiva risponde alla necessità di coadiuvare gli Stati membri agevolando e strutturando lo scambio di informazioni e migliori prassi al fine di incentivare l'acquisto di veicoli puliti e a basso consumo energetico.
- (15) Gli 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.
- (16) Il maggior impatto sul mercato, unitamente al miglior risultato in termini di costi e benefici, è ottenuto con l'inclusione obbligatoria dei costi di esercizio relativi al consumo energetico, alle emissioni di CO<sub>2</sub> e alle emissioni inquinanti dei veicoli nell'intero arco di vita fra i criteri di aggiudicazione per gli appalti di veicoli destinati a servizi di trasporto pubblico.
- (17) In linea con l'ambito di applicazione della direttiva 2004/17/CE e della direttiva 2004/18/CE e nel pieno rispetto del recepimento di tali direttive nella legislazione nazionale, la presente direttiva dovrebbe applicarsi ai veicoli adibiti al trasporto su strada acquistati dalle amministrazioni aggiudicatrici e dagli enti aggiudicatori, a prescindere dal fatto che tali amministrazioni ed enti siano pubblici o privati. Inoltre, la presente direttiva dovrebbe riguardare l'acquisto di veicoli adibiti al trasporto su strada utilizzati per la prestazione di servizi pubblici di trasporto passeggeri in virtù di un contratto di servizio pubblico, lasciando agli Stati membri la facoltà di escludere gli acquisti di scarsa importanza al fine di evitare inutili oneri amministrativi.

(<sup>1</sup>) GU L 134 del 30.4.2004, pag. 1.

(<sup>2</sup>) GU L 134 del 30.4.2004, pag. 114.

- (18) In sintonia con la 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) <sup>(1)</sup>, e al fine di evitare indebiti oneri amministrativi, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di esentare le amministrazioni e gli operatori dalle prescrizioni della presente direttiva all'atto dell'acquisto di veicoli progettati e fabbricati per usi speciali.
- (19) La presente direttiva dovrebbe prevedere un insieme di opzioni per tener conto dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale, il che permetterebbe alle amministrazioni e agli operatori che abbiano elaborato metodologie specificamente concepite per rispondere alle condizioni ed esigenze locali di continuare ad applicarle.
- (20) L'inclusione dei consumi di energia, delle emissioni di CO<sub>2</sub> e delle emissioni inquinanti fra i criteri di aggiudicazione non genera un aumento dei costi totali, ma anticipa piuttosto nella decisione relativa all'appalto i costi di esercizio generati nell'intero arco di vita. Questo approccio, complementare rispetto alla legislazione sulle norme Euro, che fissa i limiti massimi di emissione, trasforma in valore monetario le emissioni inquinanti effettive e non richiede la definizione di norme supplementari.
- (21) Nell'ottemperare all'obbligo di tener conto dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale stabilendo le specifiche tecniche, le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori sono incoraggiati a stabilire specifiche di un livello più elevato in materia di prestazioni energetiche e ambientali rispetto a quanto prescritto dalla normativa comunitaria, prendendo ad esempio in considerazione le norme Euro già adottate ma non ancora diventate vincolanti.
- (22) Lo studio ExternE <sup>(2)</sup>, il programma Aria pulita per l'Europa (Clean Air for Europe, CAFE) <sup>(3)</sup> della Commissione e lo studio HEATCO <sup>(4)</sup> hanno fornito informazioni sui costi delle emissioni di CO<sub>2</sub>, di ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>), di idrocarburi diversi dal metano (NMHC) e di particolato. Per non complicare le procedure di aggiudicazione, i costi sono considerati al valore attuale.
- (23) La presente direttiva dovrebbe definire una gamma di costi delle emissioni di CO<sub>2</sub> e di sostanze inquinanti
- atta, da un lato, a permettere la flessibilità necessaria affinché le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori possano tener conto della loro situazione locale e, dall'altro, ad assicurare un appropriato grado di armonizzazione.
- (24) L'applicazione obbligatoria di criteri per gli appalti riguardanti veicoli puliti e a basso consumo energetico non preclude l'inclusione di altri criteri pertinenti di aggiudicazione. Non impedisce, inoltre, di scegliere veicoli che sono stati modificati per garantire migliori prestazioni ambientali. Tali altri criteri di aggiudicazione possono anche essere previsti negli appalti coperti dalle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE, purché siano collegati all'oggetto del contratto, non conferiscano una libertà incondizionata di scelta all'amministrazione o ente appaltante, siano espressamente menzionati e rispettino i principi fondamentali del trattato.
- (25) Il metodo di calcolo dei costi di esercizio relativi alle emissioni inquinanti dei veicoli nell'intero arco di vita ai fini delle decisioni in materia di appalti pubblici per veicoli, compresi i valori numerici definiti nella presente direttiva, non pregiudica altre norme legislative comunitarie che riguardano i costi esterni.
- (26) Il riesame e la revisione del metodo di calcolo definito nella presente direttiva dovrebbero prendere in considerazione le pertinenti misure legislative comunitarie connesse e mirare alla coerenza con esse.
- (27) I criteri di aggiudicazione in materia energetica e ambientale dovrebbero figurare tra i vari criteri di aggiudicazione presi in considerazione dalle amministrazioni aggiudicatrici o dagli enti aggiudicatori in sede di adozione di una decisione concernente l'appalto di veicoli puliti e a basso consumo energetico per il trasporto su strada.
- (28) La presente direttiva non dovrebbe ostare a che le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori diano la preferenza alle più recenti norme Euro nell'acquisto di veicoli adibiti a servizi di trasporto pubblico prima che tali norme diventino vincolanti. Né dovrebbe ostare a che le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori diano la preferenza a combustibili alternativi, quali ad esempio l'idrogeno, il gas di petrolio liquefatto (GPL), il gas naturale compresso (GNC) e i biocarburanti, a condizione che si tenga conto dell'impatto ambientale e dell'impatto energetico sull'intero arco di vita.
- (29) Dovrebbero essere elaborate procedure di prova standardizzate a livello comunitario per altre categorie di veicoli al fine di migliorare la comparabilità e la trasparenza dei dati forniti dai costruttori. Questi dovrebbero essere incoraggiati a fornire i dati concernenti i consumi di energia, le emissioni di CO<sub>2</sub> e le emissioni inquinanti dei veicoli sull'intero arco di vita.

<sup>(1)</sup> GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

<sup>(2)</sup> Bickel, P., Friedrich, R., ExternE. Externalities of Energy. Methodology 2005 update, Commissione europea, Ufficio delle pubblicazioni, Lussemburgo, 2005.

<sup>(3)</sup> Holland M., et al., (2005a). Methodology for the Cost-Benefit Analysis for CAFE: Volume 1: Overview of Methodology. AEA Technology Environment, Didcot, 2005.

<sup>(4)</sup> Bickel, P., et al., HEATCO Deliverable 5. Proposal for Harmonised Guidelines, Stoccarda, 2006.

- (30) La possibilità di un sostegno pubblico per l'acquisto di veicoli adibiti al trasporto su strada puliti e a basso consumo energetico, tra cui l'installazione a posteriori di motori e di pezzi di ricambio, con caratteristiche superiori a quelle previste dai requisiti ambientali obbligatori, è riconosciuta nella Disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la tutela ambientale <sup>(1)</sup> e nel regolamento (CE) n. 800/2008 della Commissione, del 6 agosto 2008, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato comune in applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato (regolamento generale di esenzione per categoria) <sup>(2)</sup>. Al riguardo sono altresì pertinenti le linee guida contenute nella comunicazione della Commissione intitolata «Linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie» <sup>(3)</sup>, in particolare la nota 1, relativa al punto 34, e la nota 3, relativa al punto 36. A tale sostegno pubblico continueranno comunque ad applicarsi le disposizioni del trattato, in particolare gli articoli 87 ed 88.
- (31) La Disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la tutela ambientale riconosce la possibilità di concedere un sostegno pubblico per promuovere lo sviluppo delle infrastrutture necessarie alla erogazione di carburanti alternativi. A tale sostegno pubblico continueranno comunque ad applicarsi le disposizioni del trattato, in particolare gli articoli 87 ed 88.
- (32) L'acquisto di veicoli adibiti al trasporto su strada puliti e a basso consumo energetico offre un'occasione alle città che intendono connotarsi come rispettose dell'ambiente. In tale contesto, è importante rendere disponibili su Internet delle informazioni sugli appalti pubblici ai sensi della presente direttiva.
- (33) Dovrebbe pertanto essere incoraggiata la pubblicazione su Internet delle pertinenti informazioni sugli strumenti finanziari disponibili nei singoli Stati membri in materia di mobilità urbana e promozione di veicoli adibiti al trasporto su strada puliti e a basso consumo energetico.
- (34) Le misure necessarie per l'esecuzione della presente direttiva dovrebbero essere adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione <sup>(4)</sup>.
- (35) In particolare, la Commissione dovrebbe avere il potere di adeguare all'inflazione e al progresso tecnico i dati per il calcolo dei costi di gestione nell'intero arco di vita per i veicoli adibiti al trasporto su strada. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.
- (36) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire promuovere e stimolare il mercato dei veicoli puliti e a

basso consumo energetico e potenziare il contributo del settore dei trasporti alle politiche della Comunità in materia di ambiente, clima ed energia, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, al fine di formare una massa critica di veicoli che permetta all'industria europea di conseguire sviluppi economicamente vantaggiosi, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

- (37) Gli Stati membri e la Commissione dovrebbero continuare a promuovere i veicoli adibiti al trasporto su strada puliti e a basso consumo energetico. Potrebbero svolgere un ruolo importante a tale proposito i programmi operativi nazionali e regionali, quali definiti nel regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio, dell'11 luglio 2006, recante disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo e sul Fondo di coesione <sup>(5)</sup>. Inoltre, programmi comunitari quali Civitas ed Energia intelligente per l'Europa potrebbero contribuire al miglioramento della mobilità urbana, riducendone al contempo gli effetti negativi.
- (38) Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» <sup>(6)</sup>, gli Stati membri sono incoraggiati a redigere e a rendere pubblici, nell'interesse proprio e della Comunità, prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di recepimento,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

##### Oggetto e obiettivi

La presente direttiva impone alle amministrazioni aggiudicatrici, agli enti aggiudicatori e a taluni operatori di tener conto dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale nell'arco di tutta la vita, tra cui il consumo energetico e le emissioni di CO<sub>2</sub> e di talune sostanze inquinanti, al momento dell'acquisto di 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 della Comunità in materia di ambiente, clima ed energia.

#### Articolo 2

##### Deroghe

Gli Stati membri possono esentare dagli obblighi previsti nella presente direttiva i contratti di acquisto di veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 3, della direttiva 2007/46/CE, che non sono soggetti ad omologazione-tipo o ad omologazione individuale sul loro territorio.

<sup>(1)</sup> GU C 82 dell'1.4.2008, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 214 del 9.8.2008, pag. 3.

<sup>(3)</sup> GU C 184 del 22.7.2008, pag. 13.

<sup>(4)</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

<sup>(5)</sup> GU L 210 del 31.7.2006, pag. 25.

<sup>(6)</sup> GU C 321 del 31.12.2003, pag. 1.

### Articolo 3

#### Ambito di applicazione

La presente direttiva si applica ai contratti di acquisto 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 2004/17/CE e 2004/18/CE;
- 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 Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia <sup>(1)</sup>, di importo superiore a una soglia da definirsi a cura degli Stati membri entro le soglie fissate nelle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE.

### Articolo 4

#### Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- 1) «*amministrazioni aggiudicatrici*»: le amministrazioni aggiudicatrici quali definite all'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), della direttiva 2004/17/CE e all'articolo 1, paragrafo 9, della direttiva 2004/18/CE;
- 2) «*enti aggiudicatori*»: gli enti aggiudicatori di cui all'articolo 2, paragrafo 2, della direttiva 2004/17/CE;
- 3) «*veicolo adibito al trasporto su strada*»: un veicolo che appartenga ad una delle categorie di veicoli elencate nella tabella 3 dell'allegato.

### Articolo 5

#### Acquisto di veicoli adibiti a trasporto su strada puliti e a basso consumo energetico

1. Gli Stati membri assicurano che, a decorrere dal 4 dicembre 2010, ogni amministrazione aggiudicatrice, ente aggiudicatore e operatore di cui all'articolo 3 tenga conto, al momento dell'acquisto di veicoli adibiti al trasporto su strada, dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale imputabili all'esercizio nel corso dell'intero ciclo di vita di cui al paragrafo 2 ed applichi almeno una delle opzioni di cui al paragrafo 3.

2. L'impatto energetico e l'impatto ambientale imputabili all'esercizio di cui tener conto riguardano quanto meno:

- a) il consumo energetico;
- b) le emissioni di CO<sub>2</sub>; e
- c) le emissioni di NO<sub>x</sub>, NMHC e particolato.

Oltre all'impatto energetico ed all'impatto ambientale imputabili all'esercizio di cui al primo comma, le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori possono prendere in considerazione anche altri tipi di impatto ambientale.

3. I requisiti di cui ai paragrafi 1 e 2 sono soddisfatti con le seguenti opzioni:

- a) fissando specifiche tecniche in materia di prestazioni energetiche ed ambientali nella documentazione per l'acquisto di veicoli adibiti al trasporto su strada, per ciascun tipo di impatto considerato, nonché per ogni altro eventuale tipo di impatto ambientale; oppure
- b) integrando nella decisione di acquisto l'impatto energetico e l'impatto ambientale, secondo le seguenti modalità:

— nei casi in cui è aperta una procedura di appalto, inserendo tali impatti fra i criteri di aggiudicazione, e

— nei casi in cui tali impatti siano trasformati in valore monetario per essere integrati nella decisione di acquisto, avvalendosi della metodologia di cui all'articolo 6.

### Articolo 6

#### Metodologia di calcolo dei costi di esercizio durante l'intero arco di vita

1. Ai fini dell'articolo 5, paragrafo 3, lettera b), secondo trattino, i costi di esercizio nell'intero arco di vita connessi al consumo energetico, nonché i costi relativi alle emissioni di CO<sub>2</sub> e alle emissioni di sostanze inquinanti quali stabiliti nella tabella 2 dell'allegato, che sono imputabili all'esercizio dei veicoli da acquistare sono trasformati in valore monetario e calcolati usando la metodologia di cui alle lettere seguenti.

a) I costi di esercizio imputabili al consumo energetico di un veicolo nell'intero arco di vita sono calcolati usando la metodologia seguente:

— il consumo di carburante per chilometro di un veicolo di cui al paragrafo 2 è computato in unità di consumo energetico per chilometro, a prescindere dal fatto che sia fornito direttamente, come nel caso dei veicoli elettrici, o meno. Qualora sia fornito in unità diverse, il consumo di carburante è convertito in consumo di energia per chilometro utilizzando i fattori di conversione di cui alla tabella 1 dell'allegato per i contenuti energetici dei vari carburanti,

— è utilizzato un unico valore monetario per unità di energia. Tale valore unico equivale al costo per unità di energia di benzina o diesel ante imposte, quando sono utilizzati come carburante per trasporto, utilizzando il valore più basso,

<sup>(1)</sup> GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1.

— i costi di esercizio imputabili al consumo energetico di un veicolo nell'intero arco di vita sono calcolati moltiplicando il chilometraggio relativo all'intero arco di vita, se necessario tenendo conto del chilometraggio già effettuato, ai sensi del paragrafo 3, per il consumo energetico per chilometro di cui al primo trattino della presente lettera e per il costo per unità di energia di cui al secondo trattino della presente lettera.

b) I costi di esercizio relativi alle emissioni di CO<sub>2</sub> di un veicolo nell'intero arco di vita sono calcolati moltiplicando il chilometraggio relativo all'intero arco di vita, se necessario tenendo conto del chilometraggio già effettuato, ai sensi del paragrafo 3, per le emissioni di CO<sub>2</sub> in chilogrammi per chilometro di cui al paragrafo 2 e per il costo per chilogrammo all'interno della gamma di cui alla tabella 2 dell'allegato.

c) I costi di esercizio relativi alle emissioni inquinanti di un veicolo nell'intero arco di vita, quali elencati nella tabella 2 dell'allegato, sono calcolati sommando i costi di esercizio relativi alle emissioni di NO<sub>x</sub>, NMHC e particolato nell'intero arco di vita. I costi di esercizio relativi a ogni sostanza inquinante per l'intero arco di vita sono calcolati moltiplicando il chilometraggio relativo all'intero arco di vita, se necessario tenendo conto del chilometraggio già effettuato, ai sensi del paragrafo 3, per le emissioni in grammi per chilometro di cui al paragrafo 2 e per il rispettivo costo per grammo. Il costo è desunto dai valori medi comunitari di cui alla tabella 2 dell'allegato.

Le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori di cui all'articolo 3 possono applicare costi più elevati a condizione che non eccedano i pertinenti valori di cui alla tabella 2 dell'allegato moltiplicati per un coefficiente 2.

2. Il consumo di carburante, nonché le emissioni di CO<sub>2</sub> e le emissioni di sostanze inquinanti per chilometro stabiliti di cui alla tabella 2 dell'allegato imputabili all'esercizio dei veicoli sono basati su procedure di prova standardizzate comunitarie per i veicoli per cui tali procedure sono definite nella normativa comunitaria in materia di omologazione. Per i veicoli che non sono oggetto di procedure di prova standardizzate comunitarie, la comparabilità fra le varie offerte è assicurata utilizzando procedure di prova ampiamente riconosciute o i risultati di prove effettuate per l'amministrazione o, in mancanza di tali dati, le informazioni fornite dal costruttore.

3. Il chilometraggio percorso da un veicolo nell'intero arco di vita è desunto, salvo altrimenti specificato, dalla tabella 3 dell'allegato.

#### Articolo 7

##### Adeguamenti al progresso tecnico

La Commissione adegua all'inflazione e al progresso tecnico i dati per il calcolo dei costi di esercizio dei veicoli adibiti al

trasporto su strada nell'intero arco di vita, di cui in allegato. Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 9, paragrafo 2.

#### Articolo 8

##### Scambio di 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 di veicoli adibiti al trasporto su strada puliti ed a basso consumo energetico da parte delle amministrazioni aggiudicatrici, degli enti aggiudicatori e degli operatori di cui all'articolo 3.

#### Articolo 9

##### Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

#### Articolo 10

##### Relazioni e riesame

1. Ogni due anni, a decorrere dal 4 dicembre 2010, la Commissione elabora una relazione sull'applicazione della presente direttiva e sulle azioni intraprese dai singoli Stati membri per promuovere l'acquisto di veicoli adibiti al trasporto su strada puliti e a basso consumo energetico.

2. Tali relazioni valutano gli effetti della presente direttiva, segnatamente delle opzioni di cui all'articolo 5, paragrafo 3, così come la necessità di ulteriori azioni ed includono eventuali proposte.

Nelle relazioni la Commissione raffronta, per ciascuna delle categorie di veicoli di cui alla tabella 3 dell'allegato, il numero nominale e relativo di veicoli acquistati corrispondenti alla migliore alternativa di mercato in termini di impatto energetico e ambientale nel corso dell'intero ciclo di vita con il mercato globale di tali veicoli e stima in che misura le opzioni di cui all'articolo 5, paragrafo 3, abbiano influenzato il mercato. La Commissione valuta la necessità di ulteriori azioni ed include eventuali proposte.

3. Entro la data della prima relazione, la Commissione esamina le opzioni di cui all'articolo 5, paragrafo 3, presenta una valutazione della metodologia di cui all'articolo 6 e propone, se del caso, gli opportuni adeguamenti.

*Articolo 11***Recepimento**

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 4 dicembre 2010. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

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

*Articolo 12***Entrata in vigore**

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

*Articolo 13***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, addì 23 aprile 2009.

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

H.-G. PÖTTERING

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

P. NEČAS

## ALLEGATO

**Dati per il calcolo dei costi di esercizio relativi all'intero arco di vita per i veicoli adibiti al trasporto su strada**Tabella 1: *Contenuto energetico dei carburanti per motori*

Carburante	Contenuto energetico
Diesel	36 MJ/litro
Benzina	32 MJ/litro
Gas naturale/biogas	33-38 MJ/Nm <sup>3</sup>
Gas di petrolio liquefatto (GPL )	24 MJ/litro
Etanolo	21 MJ/litro
Biodiesel	33 MJ/litro
Emulsioni	32 MJ/litro
Idrogeno	11 MJ/Nm <sup>3</sup>

Tabella 2: *Costi per le emissioni nel trasporto su strada (prezzi al 2007)*

CO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	NMHC	Particolato
0,03-0,04 EUR/kg	0,0044 EUR/g	0,001 EUR/g	0,087 EUR/g

Tabella 3: *Chilometraggio dei veicoli per il trasporto su strada nell'intero arco di vita*

Categoria veicolo (categorie M e N di cui alla direttiva 2007/46/CE)	Chilometraggio nell'intero arco di vita
Autovetture (M <sub>1</sub> )	200 000 km
Veicoli commerciali leggeri (N <sub>1</sub> )	250 000 km
Veicoli commerciali pesanti (N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> )	1 000 000 km
Autobus (M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> )	800 000 km