

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE “ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA (UE) 2019/1161 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/33/CE, RELATIVA ALLA PROMOZIONE DI VEICOLI PULITI E A BASSO CONSUMO ENERGETICO NEL TRASPORTO SU STRADA”

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Introduzione

Lo schema di decreto legislativo è redatto ai fini del recepimento della direttiva (UE) 2019/1161 che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada. La citata direttiva consta di 4 articoli e un allegato.

Per la definizione dell'intervento regolatorio sono stati applicati i criteri di generali di delega di cui all'articolo 1, comma 1 della legge 53/2021.

Con direttiva 2009/33/CE, recepita nell'ordinamento nazionale con decreto legislativo 3 marzo 2011 n. 24, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno dettato la disciplina relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada.

Nel 2015, la Commissione ha effettuato una valutazione *ex post* della predetta direttiva concludendo che la stessa non ha dato l'impulso sperato alla diffusione dei veicoli puliti sul mercato dell'Unione. Tale valutazione ha rilevato che l'impatto di tale direttiva è stato molto limitato principalmente sulla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e di inquinanti atmosferici.

L'obiettivo delle modifiche della nuova direttiva europea, enunciato dalla Commissione nella Comunicazione del 20 luglio 2016 dal titolo “*Strategia europea per una mobilità a basse emissioni*”, è quello di ridurre drasticamente le emissioni di inquinanti atmosferici dannosi per la salute umana e l'ambiente causate dai trasporti. Tale obiettivo è perseguibile 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.

Nell'ambito della “*Strategia europea per una mobilità a basse emissioni*” sono stati sviluppati dalla Commissione europea tre pacchetti di misure sulla mobilità.

I primi due pacchetti sulla mobilità sono stati pubblicati nei mesi di maggio e novembre 2017; in particolare, il secondo pacchetto di misure “*Clean mobility package*” ha previsto sia la revisione della direttiva 2009/33/CE, relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada, che l'elaborazione del nuovo 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.

La nuova direttiva europea (EU) 2019/1161 impone agli Stati membri di assicurare attraverso le amministrazioni aggiudicatrici, per taluni veicoli adibiti al trasporto su strada, la promozione di un mercato di veicoli puliti e a basso consumo energetico. Infatti, la direttiva europea fissa per ciascuno Stato membro degli obiettivi minimi per gli acquisti verdi pubblici di veicoli puliti, che per l'Italia sono i seguenti:

- 38,5 % al 2025 e 2030 per i veicoli leggeri;
- 10% al 2025 e 15% al 2030 per gli autocarri;



- 45% al 2025 e 65% al 2030 per i bus.

Nell'ambito della direttiva (UE) 2019/1161 del 20 giugno 2019, l'Unione europea promuove un maggior utilizzo di veicoli a basse e a "zero emissioni" istituendo quindi obiettivi minimi di appalto pubblici. Si tratta di una riforma che contribuisce a ridurre le emissioni complessive dei trasporti e a stimolare la competitività e la crescita dell'industria europea. La normativa, oltre a riguardare tutte le pertinenti pratiche di appalto, quali il leasing, la locazione o la vendita a rate di veicoli, riguarda anche una più ampia gamma di servizi, quali i servizi di trasporto pubblico terrestre, i servizi speciali di trasporto passeggeri e i servizi di raccolta di rifiuti. La riforma introduce la definizione di "veicolo pulito" che tiene conto dei requisiti per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e di inquinanti atmosferici per i veicoli leggeri. I veicoli pesanti puliti sono definiti dall'uso di combustibili alternativi, conformemente alla normativa dell'UE in vigore (direttiva 2014/94/UE, c.d. "direttiva DAFI"). Nel testo sono stabiliti obiettivi minimi di appalto distinti per i veicoli leggeri, gli autocarri e gli autobus al 2025 ed al 2030.

In linea con la nuova direttiva europea, il presente provvedimento mira quindi a promuovere e a stimolare ulteriormente il mercato dei veicoli puliti e a basso consumo energetico, potenziando altresì il contributo del settore trasporti alle politiche avviate dalla Commissione europea e sopra citate.

In particolare, il provvedimento prevede:

- un'estensione dell'ambito di applicazione del decreto legislativo 3 marzo 2011 n. 24, includendo pratiche quali ad esempio il leasing, la locazione o la vendita a rate dei veicoli, garantendo la massima applicazione della stessa. Inoltre, i servizi coperti dal provvedimento sono i servizi di trasporto pubblico terrestre, i servizi speciali di trasporto passeggeri su strada, il trasporto non regolare di passeggeri, nonché i servizi specifici di consegna dei pacchi e di consegna postale e i servizi di raccolta di rifiuti;
- che le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori, devono considerare obiettivi minimi per gli appalti pubblici di veicoli puliti. 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 Paese, dovrebbe contribuire a dare certezza alle politiche per i mercati in cui sono necessari investimenti nella mobilità a basse emissioni o a zero emissioni;
- l'esenzione 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 di polizia.

Il presente schema di recepimento si compone di n. 7 articoli e n. 1 allegato.

Articolo 1 – Oggetto e finalità

L'articolo 1 individua le finalità del decreto, imponendo l'obbligo per le amministrazioni aggiudicatrici e per gli enti aggiudicatori di tenere conto, negli appalti pubblici di taluni veicoli adibiti al trasporto su strada, dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale, tra cui il consumo energetico e le emissioni di diossido di carbonio e di talune sostanze inquinanti, nell'intero arco di tutta la loro vita, al fine di promuovere e di stimolare il mercato dei veicoli a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico, e di potenziare il contributo del settore dei trasporti alle politiche dell'Unione europea in materia di ambiente, di clima e di energia.

Articolo 2 - Ambito di applicazione

L'articolo 2 individua l'ambito di applicazione del decreto, stabilendo che lo stesso si applica ai seguenti appalti pubblici: a) contratti di acquisto, di leasing, di locazione o di vendita a rate di veicoli



adibiti al trasporto su strada; 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 non superano la soglia di cui all'articolo 5, paragrafo 4, di detto regolamento; c) contratti di servizio come definiti nella tabella 1 dell'allegato del presente decreto, per i quali le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori hanno l'obbligo di applicare il decreto legislativo n. 50 del 2016.

Il comma 2 stabilisce che il decreto si applica unicamente ai contratti per i quali è stato inviato l'avviso di indizione della gara dopo la data di entrata in vigore del decreto stesso 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 la data di entrata in vigore del decreto stesso.

Il comma 3 stabilisce, invece, le esclusioni dal campo di applicazione, prevedendo che lo schema di decreto non si applica alle seguenti categorie di veicoli: 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 di polizia.

Articolo 3 - Definizioni

L'articolo 3 introduce una serie di definizioni, tra le quali si segnalano quelle di "amministrazioni aggiudicatrici", di "enti aggiudicatori" e di "veicolo pulito" e di "veicolo pesante a emissioni zero".

Articolo 4 - Obiettivi minimi di appalto

L'articolo 4 definisce gli obiettivi minimi di appalto, espressi come percentuali minime di veicoli puliti rispetto al numero complessivo di veicoli adibiti al trasporto su strada contemplati dai contratti, aggiudicati sino al 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. La data dell'appalto pubblico da tenere presente è la data di aggiudicazione del contratto di appalto.

Le percentuali di obiettivi minimi di appalto previste nelle tabelle allegate allo schema di decreto devono essere rispettate nei contratti pubblici relativi ai veicoli e ai servizi per i veicoli leggeri e pesanti puliti.

Articolo 5 - Relazioni alla Commissione europea

L'articolo 5 definisce le modalità di trasmissione e i contenuti delle relazioni da inviare alla Commissione europea al fine di verificare l'attuazione della direttiva. È stato, quindi, previsto che le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori trasmettano annualmente al Ministero della transizione ecologica i dati degli appalti. Entro il 2 agosto 2022, il Ministero della transizione ecologica informa la Commissione europea sulle misure adottate e da adottare ai fini dell'attuazione del presente decreto, inclusa la relativa tempistica, nonché su qualsiasi altra informazione ritenuta pertinente e presenta una relazione sull'attuazione del presente decreto, per la prima volta entro il 18 aprile 2026 e successivamente ogni tre anni.

Articolo 6 - Clausola di invarianza finanziaria

L'articolo 6 prevede che dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Articolo 7 - Abrogazioni



L'articolo 7 dispone l'abrogazione del decreto legislativo 3 marzo 2011, n. 24 recante "Attuazione della direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico nel trasporto su strada".

Allegato

L'allegato definisce i codici del vocabolario comune per gli appalti pubblici dei servizi di cui all'articolo 2, comma 1, lettera c), le soglie di emissione per i veicoli leggeri puliti, nonché gli obiettivi minimi degli appalti pubblici per la quota di veicoli leggeri puliti e veicoli pesanti puliti, rispetto al numero totale di veicoli leggeri ed al numero totale di veicoli pesanti contemplati dai contratti di cui all'articolo 2.





DIRETTIVA 2019/1161	Decreto legislativo di recepimento della direttiva	NOTE
<p style="text-align: center;"><i>Articolo 1</i> Modifiche della direttiva 2009/33/CE</p> <p>La direttiva 2009/33/CE è così modificata:</p> <p>1) Il titolo è sostituito dal seguente: “<i>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</i>”;</p> <p>2) L'articolo 1 è sostituito dal seguente:</p> <p style="text-align: center;"><i>Articolo 1</i> Oggetto e finalità</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;">Titolo: “<i>Attuazione della Direttiva (UE) 2019/1161 che modifica la direttiva 2009/33/CE, relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada</i>”.</p> <p style="text-align: center;"><i>Articolo 1</i> <i>(Oggetto e finalità)</i></p> <p>1. Il presente decreto stabilisce misure volte a promuovere e stimolare il mercato dei veicoli a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico, nonché a potenziare il contributo del settore dei trasporti alle politiche dell'Unione europea in materia di ambiente, di clima e di energia.</p>	<p>L'articolo è stato recepito e suddiviso in due commi.</p>



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.

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

2. Ai fini del comma 1, le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori devono tener conto, negli appalti pubblici di taluni veicoli adibiti al trasporto su strada, dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale, tra cui il consumo energetico e le emissioni di diossido di carbonio e di talune sostanze inquinanti, nell'intero arco di tutta la loro vita.

Articolo 2
(Ambito di applicazione)

1. Il presente decreto si applica agli appalti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, tramite:

Recepito all'articolo 2, comma 3, lett. a), del presente D.Lgs.



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,

a) contratti di acquisto, di leasing, di locazione o di vendita a rate di veicoli adibiti al trasporto su strada per i quali le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori hanno l'obbligo di applicare il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50;

b) contratti di servizio pubblico ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, aventi per oggetto la prestazione di servizi di trasporto di passeggeri su strada che non superano la soglia di cui all'articolo 5, paragrafo 4, di detto regolamento;

c) contratti di servizio come definiti nella tabella 1 dell'allegato del presente decreto per i quali le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori hanno l'obbligo di applicare il decreto legislativo n. 50 del 2016.

2. Il presente decreto si applica unicamente ai contratti per i quali è stato inviato l'avviso di indizione della gara dopo la data di entrata in vigore del decreto stesso 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 la data di entrata in vigore del decreto stesso.

3. Il presente decreto non si applica ai veicoli:



punti 2 e 3, del regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (****).

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

- a) ai veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 2, lettere a), b), c) e d), e all'articolo 2, paragrafo 3, lettera a, b) e c), del regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018 e all'allegato I, parte A, punti da 5.2. a 5.5. e punto 5.7., di tale regolamento;
- b) ai veicoli di categoria M3 diversi dai veicoli di classe I e dai veicoli di classe A, come definiti all'articolo 3, punti 2 e 3, del regolamento (CE) n. 661/2009.

Articolo 3

(Definizioni)

1. Ai fini del presente decreto si intende per:

- a) "amministrazioni aggiudicatrici": le amministrazioni aggiudicatrici come definite all'articolo 3, comma 1, lettera a), del decreto legislativo n. 50 del 2016;
- b) "enti aggiudicatori": gli enti aggiudicatori come definiti all'articolo 3, comma 1, lettera e), numero 1), del decreto legislativo n. 50 del 2016;
- c) "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;



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;

d) "veicolo pulito":

1. 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

2. un veicolo di categoria M3, N2 o N3 che utilizza combustibili alternativi quali definiti all'articolo 2, comma 1, lett. a), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, 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. Nel caso di veicoli che utilizzano biocarburanti liquidi, carburanti sintetici e paraffinici, tali carburanti non devono essere miscelati con i combustibili fossili convenzionali;

e) "veicolo pesante a emissioni zero": un veicolo pulito, come definito alla lett. e), punto b), comma 1, 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 e delle relative disposizioni di



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.

attuazione, o che emette meno di 1 g CO₂/km misurato a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e delle relative disposizioni di attuazione.

Articolo 4

(Obiettivi minimi di appalto)

1. I contratti pubblici relativi ai veicoli ed ai servizi di cui all'articolo 2 rispettano gli obiettivi minimi di appalto stabiliti alla tabella 3 dell'allegato per i veicoli leggeri puliti e per i veicoli pesanti puliti.

2. Gli obiettivi minimi di cui al comma 1 sono espressi in termini di percentuali minime di veicoli puliti rispetto al numero complessivo di veicoli adibiti al trasporto su strada oggetto dei contratti di cui all'articolo 3, aggiudicati sino al 31 dicembre 2025 per il primo periodo di riferimento, e tra il 1° gennaio 2026 e il 31

Il recepimento del secondo periodo del comma 1 della direttiva è contenuto nel comma 2.



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.

dicembre 2030, per il secondo periodo di riferimento.

3. Ai fini del calcolo degli obiettivi minimi di appalto, la data dell'appalto pubblico da prendere in considerazione è quella di aggiudicazione del contratto.

4. I veicoli che rientrano nella definizione di veicolo pulito di cui all'articolo 3, comma 1, lettera d), o di veicolo pesante a emissioni zero di cui all'articolo 3, comma 1, lettera e), in seguito ad adeguamento, possono essere conteggiati rispettivamente come veicoli puliti o veicoli pesanti a emissioni zero ai fini del rispetto degli obiettivi minimi di appalto.

5. Nel caso dei contratti di cui all'articolo 2, comma 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.

6. Nel caso dei contratti di cui all'articolo 2, comma 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.

7. Qualora non siano adottati nuovi obiettivi per il periodo successivo al 1° gennaio 2030, continuano ad applicarsi, nei successivi periodi quinquennali, gli obiettivi fissati per il secondo



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 articolo 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,

periodo di riferimento, calcolati conformemente a quanto previsto dai commi da 3 a 7.

Si è ritenuto di non recepire questa possibilità concessa agli Stati membri, riportando, quindi, gli stessi obiettivi minimi indicati dalla direttiva.

Norma non recepita in quanto di competenza della Commissione.

Norma non recepita in quanto di competenza della Commissione.



il presidente del comitato decida in tal senso o lo richieda la maggioranza semplice dei membri del comitato.

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.

Articolo 5
(Relazioni alla Commissione europea)

11. A decorrere dall'entrata in vigore del presente decreto, i soggetti di cui all'articolo 3, comma 1, lettere a) e b), trasmettono entro il 31 gennaio di ogni anno al Ministero della transizione ecologica i dati relativi al numero totale dei veicoli oggetto di ciascun contratto di cui all'articolo 2, comma 1, lettere a), b) e c), aggiudicato entro il 31 dicembre dell'anno precedente, indicando, altresì, il numero dei veicoli, rispetto al totale, qualificabili come veicoli leggeri puliti, secondo la definizione di cui all'articolo 3, comma 1, lettera d), punto 1, e qualificabili come veicoli pesanti puliti, secondo la definizione di cui all'articolo 3, comma 1, lettera d), punto 2, nonché il numero dei veicoli, rispetto al totale, qualificabili come veicoli pesanti a emissioni zero secondo la definizione di cui all'articolo 3, comma 1, lettera e).

2. Entro il 2 agosto 2022, il Ministero della transizione ecologica informa la Commissione europea sulle misure adottate e da adottare ai fini

Comma introdotto per consentire al MITE di acquisire i dati necessari da inviare alla Commissione europea, così come previsto nel 1° comma dell'articolo 1, paragrafo 10, della direttiva.



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

dell'attuazione del presente decreto, inclusi i tempi, nonché su qualsiasi altra informazione ritenuta pertinente.

3. Il Ministero della transizione ecologica, per la prima volta entro il 18 aprile 2026 e successivamente ogni tre anni, presenta trasmette alla Commissione europea una relazione sull'attuazione del presente decreto. Tali relazioni accompagnano le relazioni di cui all'articolo 212, comma 3, del decreto legislativo n. 50 del 2016, e contengono informazioni sulle misure adottate e da adottare ai fini dell'attuazione del presente decreto, sulle future attività di attuazione, nonché qualsiasi altra informazione ritenuta pertinente. Tali relazioni comprendono anche il numero e le categorie di veicoli contemplati dai contratti di cui all'articolo 3, comma 1, del presente decreto, sulla base dei dati forniti dalla Commissione europea a norma dell'articolo 10, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2019/1161 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 20 giugno 2019. Le informazioni trasmesse sono presentate sulla base delle categorie di cui al regolamento (CE) n. 2195/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 novembre 2002, relativo al vocabolario comune per gli appalti pubblici (CPV).

Comma non recepito in quanto di competenza della Commissione.



<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>		<p>Comma non recepito in quanto di competenza della Commissione.</p> <p>Comma non recepito in quanto di competenza della Commissione.</p> <p>Comma non recepito in quanto di competenza della Commissione.</p>
<p><i>Articolo 2</i> Recepimento</p> <p>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.</p> <p>Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale.</p>		<p>Norma non recepita in quanto di competenza della Commissione.</p>



<p>Le modalità di tale riferimento sono stabilite dagli Stati membri.</p> <p>2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.</p>		
<p><i>Articolo 3</i> Entrata in vigore</p> <p>1. La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.</p>		<p>Norma non recepita in quanto di competenza della Commissione.</p>
<p><i>Articolo 4</i> Destinatari</p> <p>Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.</p>		<p>Norma non recepita in quanto di competenza della Commissione.</p>
	<p><i>Articolo 6</i> <i>(Clausola di invarianza finanziaria)</i></p> <p>1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.</p> <p>2. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.</p>	<p>Norma introdotta per definire che dall'attuazione delle disposizioni del presente D.Lgs. non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che le autorità interessate provvedono agli adempimenti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.</p>
	<p><i>Articolo 7</i> <i>(Abrogazioni)</i></p>	<p>E' abrogato il precedente D.Lgs. che ha dato attuazione alla direttiva 2009/33/CE che viene modificata con il presente D.Lgs. di</p>



	1. Il decreto legislativo 3 marzo 2011, n. 24, è abrogato.	recepimento della nuova direttiva 2019/1161 di modifica della precedente.
<p style="text-align: center;"><i>Allegato</i></p> <p><i>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</i></p> <p>Tabella 1. Codici del vocabolario comune per gli appalti pubblici del servizio di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera c)</p> <p>Tabella 2: Soglie di emissione per veicoli puliti leggeri</p> <p>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</p> <p><i>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</i></p>	<p style="text-align: center;">Allegato</p> <p>Tabella 1: Codici del vocabolario comune per gli appalti pubblici dei servizi di cui all'articolo 2, comma 1, lettera c)</p> <p>Tabella 2: Soglie di emissione per i veicoli puliti leggeri</p> <p>Tabella 3 - Obiettivi minimi degli appalti pubblici per la quota di veicoli leggeri puliti conformi alla tabella 2 e veicoli pesanti puliti, rispetto al numero totale di veicoli leggeri ed al numero totale di veicoli pesanti contemplati dai contratti di cui all'articolo 2.</p>	<p>Le tabelle 3 e 4 della direttiva sono state recepite nell'unica tabella 3 del presente D.Lgs. di recepimento.</p>