

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 DAFT"). 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><i>Articolo 1</i></p> <p>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) <i>L'articolo 1 è sostituito dal seguente:</i></p> <p><i>Articolo 1</i></p> <p>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>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><i>Articolo 1</i></p> <p><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.

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

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:



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 c), 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 10 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.



<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>dicembre 2030, per il secondo periodo di riferimento.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>
---	---



<p>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.»;</p> <p>7) Gli articoli 6 e 7 sono soppressi;</p> <p>8) L'articolo 8 è sostituito dal seguente:</p> <p style="text-align: center;"><i>Articolo 8</i></p> <p>Scambio di conoscenze migliori prassi</p> <p>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.</p> <p>9) L'articolo 9 è sostituito dal seguente:</p> <p style="text-align: center;"><i>Articolo 9</i></p> <p>Procedura di comitato</p> <p>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 (*).</p> <p>2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.</p> <p>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,</p>	<p>Si è ritenuto di non recepire questa possibilità concessa agli Stati membri, riportando, quindi, gli stessi obiettivi minimi indicati dalla direttiva.</p> <p>Norma non recepita in quanto di competenza della Commissione.</p> <p>Norma non recepita in quanto di competenza della Commissione.</p>
--	---



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

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.

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.



<p>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 (*).</p>	<p>dell'attuazione del presente decreto, inclusi i tempi, nonché su qualsiasi altra informazione ritenuta pertinente.</p> <p>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).</p>	<p>Comma non recepito in quanto di competenza della Commissione.</p>
---	--	--

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.

Comma non recepito in quanto di competenza della Commissione.

Comma non recepito in quanto di competenza della Commissione.

Comma non recepito in quanto di competenza della Commissione.

Norma non recepita in quanto di competenza della Commissione.

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.



<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></p> <p>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><i>Articolo 4</i></p> <p>Destinatari</p> <p>Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.</p>		<p>Norma non recepita in quanto di competenza della Commissione.</p>
		<p>Norma non recepita in quanto di competenza della Commissione.</p>
	<p>Articolo 6</p> <p><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>Articolo 7</p> <p><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>



<p><i>Allegato</i></p> <p>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</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>1. Il decreto legislativo 3 marzo 2011, n. 24, è abrogato.</p>	<p>recepimento della nuova direttiva 2019/1161 di modifica della precedente.</p>
<p><i>Allegato</i></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><i>Allegato</i></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>

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 TECNICO FINANZIARIA

Il presente schema di decreto legislativo reca l'attuazione alla 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. Dall'attuazione del presente provvedimento, come di seguito si rappresenterà, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 1 – Oggetto e finalità

L'articolo 1 individua la finalità del decreto stabilendo che 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, 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. Dall'attuazione del presente articolo, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 2 - Ambito di applicazione

L'articolo 2 individua l'ambito di applicazione del decreto, stabilendo che lo stesso si applica agli appalti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, tramite: 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. 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 prevede, invece, le esclusioni dal campo di applicazione, stabilendo che lo schema di decreto non si applica alle categorie di veicoli ivi indicati. Dall'attuazione del presente articolo, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 3 - Definizioni

L'articolo 3 introduce alcune definizioni, tra le quali si segnalano quelle di "amministrazioni aggiudicatrici", di "enti aggiudicatori" e soprattutto la definizione di "veicolo pulito". Dall'attuazione del presente articolo, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

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 completamento della procedura di appalto pubblico. Le percentuali di obiettivi



minimi di appalto previste nelle tabelle allegato allo schema di decreto devono essere rispettate nei contratti pubblici relativi ai veicoli e ai servizi per i veicoli leggeri e pesanti puliti. Dall'attuazione del presente articolo, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

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 relativi agli 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 la prima volta entro il 18 aprile 2026 e successivamente ogni tre anni. Dall'attuazione del presente articolo, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

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". Dall'attuazione del presente articolo non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Alligato

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 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. Dall'attuazione del presente allegato non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La verifica della presente refazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito

POSITIVO

NEGATIVO

3 AGO. 2021

Il Procuratore Generale dell'3Qo
[Firma]



ANALISI TECNICO NORMATIVA

(Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 settembre 2008)

Amministrazione competente: Ministero della transizione ecologica

Titolo: 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”

Indicazione del referente dell'Amministrazione proponente: Direzione Generale per l'economia circolare

PARTE I. ASPETTI TECNICO -NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.

Il decreto in questione dà 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.

L'obiettivo principale della direttiva è quello di contribuire all'attuazione di strategie comunitarie in materia di ambiente, clima ed energia attraverso l'individuazione di misure volte a promuovere e stimolare la domanda di veicoli puliti, a sostegno di una transizione verso una mobilità a basse emissioni. A tal fine, la direttiva stabilisce che le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori debbano 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.

L'intervento rientra nei principi dell'economia circolare in quanto consente di migliorare la qualità dell'aria nei comuni, anche attraverso la rinnovazione dei parchi veicoli attraverso la diffusione di veicoli puliti

2) Analisi del quadro normativo di riferimento.

Il quadro normativo di riferimento è costituito dal decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 recante “Codice dei contratti pubblici”; dal decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, recante la disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi; dal decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, 11 aprile 2008, recante “Approvazione del Piano d'azione nazionale per la sostenibilità ambientale dei consumi nel settore della pubblica amministrazione” pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 107 dell'8 maggio 2008 e dal decreto del Ministro della transizione ecologica 17 giugno 2021, recante “Criteri ambientali minimi per l'acquisto, leasing, locazione, noleggio di veicoli adibiti al trasporto su strada” pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 157 del 2 luglio 2021.

3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.

Il decreto in questione integra le norme di rango primario e secondario vigenti in materia.

4) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.

Non si rilevano profili di incompatibilità con i principi costituzionali.

5) Analisi della compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.

Non si rilevano profili di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.

6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

Non si rilevano profili di incompatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione. La disciplina recata dal presente decreto, infatti, attiene alla materia ambientale che ai sensi dell'articolo 117, comma 1, lett. s), della Costituzione è riservata alla potestà legislativa esclusiva dello Stato.

7) Verifica dell'assenza di rilegificazione e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.

La disposizione in argomento non comporta effetti di rilegificazione.

8) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.

Non risultano progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento.

9) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.

La norma in argomento non contrasta con i principi fissati dalla giurisprudenza costituzionale in tema di legislazione nella materia della tutela dell'ambiente. Non risultano giudizi di costituzionalità ad oggi pendenti sull'oggetto della norma in esame.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.

Il provvedimento legislativo in esame dà attuazione ad una direttiva europea e non presenta profili di incompatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea.

11) Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto.

Non sono aperte procedure di infrazione nei confronti dell'Italia nelle materie oggetto del decreto in esame.

12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.

Il provvedimento legislativo non presenta incompatibilità con gli obblighi internazionali.

13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità Europee sul medesimo o analogo oggetto.

Non sono pendenti giudizi innanzi la Corte di Giustizia sul medesimo o analogo oggetto del decreto in esame.

14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

Non sono pendenti innanzi la Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto del decreto in esame.

15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.

Non si hanno informazioni sulla regolamentazione di altri paesi dell'UE sull'oggetto della norma.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITA' SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.

Il procedimento legislativo in esame introduce alcune definizioni previste dalla direttiva comunitaria che recepisce.

2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi.

I riferimenti contenuti nel provvedimento legislativo in esame sono corretti.

3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.

Non si è fatto ricorso alla novella legislativa.

4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.

L'intervento normativo non comporta effetti abrogativi impliciti, ma abroga esplicitamente il decreto legislativo 3 marzo 2011, n. 24.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

Il decreto in esame non contiene disposizioni aventi alcun effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie.

6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

Non esistono deleghe aperte sul medesimo oggetto.

7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.

L'intervento normativo non prevede atti successivi attuativi.

8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.

Non si ravvede la necessità di apposite elaborazioni statistiche.

ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (A.I.R.)

(All. 2 alla Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 16 Febbraio 2018)

Provvedimento: 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”

Amministrazione competente: Ministero della transizione ecologica

Referente dell'amministrazione competente: Direzione Generale per l'economia circolare e Ufficio legislativo.

SINTESI DELL'AIR E PRINCIPALI CONCLUSIONI

1. CONTESTO E PROBLEMI DA AFFRONTARE

Il decreto in questione dà 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.

L'obiettivo principale della direttiva consiste nell'individuazione di misure volte a promuovere e stimolare la domanda di veicoli puliti, a sostegno di una transizione verso una mobilità a basse emissioni, nonché a potenziare il contributo del settore dei trasporti alle politiche dell'Unione europea in materia di ambiente, di clima e di energia. In particolare, la direttiva impone l'obbligo per le amministrazioni aggiudicatrici, per gli enti aggiudicatori, di 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.

Tale intervento normativo consente di migliorare la qualità dell'aria nei comuni, anche attraverso la rinnovazione dei parchi veicoli attraverso la diffusione di veicoli puliti. L'intervento, peraltro, rientra nei principi dell'economia circolare che richiedono un'estensione della vita del prodotto. Peraltro, anche i veicoli che rispettano i requisiti sui veicoli puliti o a zero emissioni, in seguito ad adeguamento, dovranno essere considerati ai fini del conseguimento dei rispettivi obiettivi minimi di appalto.

Attualmente, a livello nazionale, i veicoli di categoria M1 acquistati dalla pubblica amministrazione per esigenze di servizio e di rappresentanza si stima possano essere circa 32.000, di cui circa l'82% costituito da autovetture di servizio¹.

In relazione agli autobus, si evidenzia che il parco autobus circolante per uso pubblico nell'anno 2017 era costituito da 59.743 mezzi². La suddivisione dei mezzi in base alla fonte di trazione è la seguente: 72% gasolio/diesel, 26% metano/GNC, 1% elettrico ed 1% ibrido³. Il parco autobus circolante nei centri urbani è pertanto prevalentemente ad alimentazione a gasolio. L'introduzione degli obblighi derivanti dal presente decreto porterà conseguentemente ad un significativo incremento della quota percentuale di veicoli pesanti puliti. L'analisi congiunturale 2016-2017-2018 evidenzia in generale come la percentuale dei mezzi a gasolio/diesel sia già in leggera

¹ Proiezione in base ai dati di un monitoraggio del FORMEZ del 2010.

² Cfr. “Risultati indagine Asstra «Autobus 2016, 2017 e 2018 (I semestre)”, ASSTRA, 2018.

³ Cfr. “Risultati indagine Asstra «Autobus 2016, 2017 e 2018 (I semestre)” ASSTRA, 2018.

diminuzione in molti casi e che i mezzi ad alimentazione tradizionale rottamati sono stati sostituiti con autobus alimentati a gas naturale compresso o con metano (che risultano in aumento nel triennio di riferimento 2016-2017-2018). Rimangono pressoché stabili gli autobus full electric.

2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO E RELATIVI INDICATORI

2.1 Obiettivi generali e specifici

L'obiettivo principale dell'intervento normativo è quello di dare attuazione alla direttiva (UE) 2019/1161 e, quindi, prevedere le misure che consentano di raggiungere gli obiettivi fissati a livello europeo e proseguire il percorso volto alla transizione verso un'economia circolare.

A tal fine, sono stati individuati obiettivi specifici, in coerenza con le disposizioni europee, che ne consentono il raggiungimento. Il decreto, in particolare, si applica agli appalti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e nello specifico: 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 n. 50 del 2016; b) contratti di servizio pubblico ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 aventi per oggetto la prestazione di servizi di trasporto di passeggeri su strada 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 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.

2.2 Indicatori e valori di riferimento

Il presente decreto detta il rispetto degli obiettivi minimi di appalto nell'acquisto di veicolo puliti leggeri e pesanti.

Al fine di verificare l'idoneità del decreto a perseguire gli obiettivi europei, gli indicatori che verranno analizzati attengono all'analisi dei dati che – entro il 31 gennaio di ogni anno – le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori devono trasmettere al Ministero della transizione ecologica. Nello specifico, dovranno essere trasmessi i dati relativi al numero totale dei veicoli oggetto di ciascun contratto di appalto aggiudicato entro il 31 dicembre dell'anno precedente indicando, altresì, il numero dei veicoli (rispetto al totale) qualificabili come veicoli puliti e il numero dei veicoli (rispetto al totale) qualificabili come veicoli pesanti a emissioni zero.

Il monitoraggio di detti indicatori consentirà al Ministero della transizione ecologica di verificare la tipologia degli acquisti effettuati dalle amministrazioni aggiudicatrici, dagli enti aggiudicatori e dagli operatori di servizio pubblico, e se tali acquisti rispettano gli obiettivi minimi di appalto.

Il Ministero della transizione ecologica, peraltro, deve informare la Commissione europea sulle misure adottate e da adottare ai fini dell'attuazione del presente decreto, inclusi la relativa tempistica, nonché su qualsiasi altra informazione ritenuta pertinente. La prima relazione deve essere inviata entro il 18 aprile 2026 e successivamente ogni tre anni.

3. OPZIONI DI INTERVENTO E VALUTAZIONE PRELIMINARE

Non è possibile ravvisare opzioni alternative alla regolazione diretta, cioè al recepimento a livello legislativo di contenuti vincolanti della direttiva, nel rispetto dei principi e dei criteri contenuti nella legge delega. Infatti, nel caso di mancato recepimento di una direttiva comunitaria, l'Italia incorrerebbe nell'apertura di una procedura di infrazione.

4. COMPARAZIONE DELLE OPZIONI E MOTIVAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA

4.1 Impatti economici, sociali ed ambientali per categoria di destinatari

L'intervento proposto produce effetti sulle amministrazioni aggiudicatrici, sugli enti aggiudicatori che 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.

Nel medio e lungo periodo, l'intervento consentirà ai suddetti soggetti di rispettare gli obiettivi minimi di appalto e contribuire a una transizione verso un'economia circolare, nonché ad una mobilità sostenibile a beneficio dei cittadini dell'ambiente.

Con il recepimento della direttiva, si stima, infatti, che il 38,5% di tale fabbisogno annuo dovrà essere costituito da veicoli con emissioni di diossido di carbonio minori o al massimo pari a 50 g CO₂ per Km per il quinquennio sino al 31 dicembre 2025 e nulle successivamente.

Considerando le emissioni medie di diossido di carbonio per i veicoli di rappresentanza e quelle relative ai veicoli di servizio e la relativa incidenza rispetto al fabbisogno annuo di veicoli, è stato stimato che, annualmente, già nel primo quinquennio sia possibile ridurre le emissioni di CO₂ di oltre il 27%.

Dall'applicazione della disciplina non devono derivare nuovi e/o maggiori oneri per lo Stato o per le Amministrazioni coinvolte.

4.2 Impatti specifici

A. Effetti sulle PMI

L'impatto sulle PMI potrà riguardare solo il vincolo per le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori di acquistare veicoli puliti leggeri e pesanti a basse emissioni, nel rispetto delle definizioni contenute nel decreto in questione.

B. Effetti sulla concorrenza

La proposta normativa non prevede disposizioni in grado di alterare il tenore concorrenziale del mercato.

C. Oneri informativi

In merito alla stima degli oneri informativi a carico dei cittadini e delle imprese, la disciplina non prevede nulla al riguardo, in quanto definisce gli obblighi imposti alle amministrazioni aggiudicatrici, agli enti aggiudicatori nell'acquisto di veicoli.

D. Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

Considerato che l'intervento regolatorio si limita a dare attuazione alla direttiva comunitaria, è assicurato il rispetto dei livelli minimi di regolazione europea.

4.3 Motivazione dell'opzione preferita

L'opzione prescelta consente di recepire la direttiva (UE) 2019/1161, evitando, così l'apertura di una procedura d'infrazione nei confronti dell'Italia per mancato recepimento della direttiva in questione.

5. MODALITA' DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

5.1 Attuazione

Non si rinvengono condizioni determinanti l'efficacia dell'intervento, tali da incidere sull'attuazione delle nuove disposizioni. Si ritiene che le amministrazioni pubbliche siano in grado di garantirne l'implementazione senza particolari difficoltà.

5.2 Monitoraggio

Il Ministero della transizione ecologica, attraverso i dati che vengono trasmessi dalle amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori, controlla e monitora la corretta applicazione del presente intervento regolatorio.

La VIR si concentrerà sulla valutazione dell'efficacia dell'intervento e sugli impatti prodotti attraverso il monitoraggio dei dati pervenuti.

CONSULTAZIONI SVOLTE NEL CORSO DELL'AIR

Le procedure di consultazione delle parti interessate sono state esperite a livello europeo.

L'Amministrazione non ha ritenuto di procedere ad ulteriori consultazioni a livello nazionale, in quanto l'intervento regolatorio è conforme ai criteri e ai principi della direttiva.

Sul decreto è prevista l'acquisizione del parere delle competenti Commissioni parlamentari.

PERCORSO DI VALUTAZIONE

L'intervento in esame è stato valutato dalla competente Direzione generale e dall'Ufficio legislativo del Ministero della transizione ecologica.