

Giovedì 25 ottobre 2018

P8\_TA(2018)0424

**Promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada \*\*\*I**

**Emendamenti del Parlamento europeo, approvati il 25 ottobre 2018, alla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada (COM(2017)0653 — C8-0393/2017 — 2017/0291(COD))** <sup>(1)</sup>

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

(2020/C 345/50)

**Emendamento 1****Proposta di direttiva****Considerando 2***Testo della Commissione*

- (2) Nel documento Strategia europea per una mobilità a basse emissioni <sup>(21)</sup>, la Commissione ha annunciato che per rispettare gli impegni presi dall'Unione nel corso della 21a conferenza delle parti della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC), tenutasi nel 2015 a Parigi, è necessario accelerare la decarbonizzazione del settore dei trasporti e instradare saldamente, entro la metà del secolo, le emissioni di gas a effetto serra e di inquinanti causate dai trasporti su un percorso di avvicinamento allo zero. Occorre inoltre ridurre drasticamente e senza indugi le emissioni di inquinanti atmosferici dannosi per la salute umana causate dai trasporti. Tale obiettivo può essere conseguito attraverso una serie di iniziative strategiche, **compreso** l'uso degli appalti pubblici per i veicoli puliti.

<sup>(21)</sup> COM(2016)0501.

*Emendamento*

- (2) Nel documento Strategia europea per una mobilità a basse emissioni <sup>(21)</sup>, la Commissione ha annunciato che per rispettare gli impegni presi dall'Unione nel corso della 21a conferenza delle parti della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC), tenutasi nel 2015 a Parigi, è necessario accelerare la decarbonizzazione del settore dei trasporti e instradare saldamente, entro la metà del secolo, le emissioni di gas a effetto serra e di inquinanti causate dai trasporti su un percorso di avvicinamento allo zero. Occorre inoltre ridurre drasticamente e senza indugi le emissioni di inquinanti atmosferici dannosi per la salute umana **e l'ambiente** causate dai trasporti. Tale obiettivo può essere conseguito attraverso una serie di iniziative strategiche, **tra cui le misure che promuovono il trasferimento modale verso il trasporto pubblico e** l'uso degli appalti pubblici per i veicoli puliti.

<sup>(21)</sup> COM(2016)0501.

<sup>(1)</sup> La questione è stata rinviata alla commissione competente in base all'articolo 59, paragrafo 4, quarto comma, del regolamento del Parlamento, per l'avvio di negoziati interistituzionali (A8-0321/2018).

Giovedì 25 ottobre 2018

**Emendamento 2**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 4**

---

*Testo della Commissione*

- (4) Come annunciato nella comunicazione della Commissione «L'Europa in movimento: un'agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti»<sup>(23)</sup>, questa proposta è parte di un secondo pacchetto di proposte che accompagneranno l'Unione lungo il percorso verso una mobilità a basse emissioni. Il pacchetto è presentato nella comunicazione della Commissione «Mobilità a basse emissioni: manteniamo gli impegni — Un'Unione europea che protegge il pianeta, dà forza ai suoi consumatori e difende la sua industria e i suoi lavoratori», che combina misure orientate all'offerta e alla domanda per instradare l'Europa verso una mobilità a basse emissioni e nel contempo rafforzare la competitività del suo ecosistema automobilistico e della mobilità.

---

<sup>(23)</sup> COM(2017)0283.

---

*Emendamento*

- (4) Come annunciato nella comunicazione della Commissione «L'Europa in movimento: un'agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti»<sup>(23)</sup>, questa proposta è parte di un secondo pacchetto di proposte che accompagneranno l'Unione lungo il percorso verso una mobilità a basse emissioni. Il pacchetto è presentato nella comunicazione della Commissione «Mobilità a basse emissioni: manteniamo gli impegni — Un'Unione europea che protegge il pianeta, dà forza ai suoi consumatori e difende la sua industria e i suoi lavoratori», che combina misure orientate all'offerta e alla domanda per instradare l'Europa verso una mobilità a basse emissioni e nel contempo rafforzare la competitività del suo ecosistema automobilistico e della mobilità. **La promozione di veicoli sostenibili dovrebbe essere parallela all'ulteriore sviluppo dei trasporti pubblici, dato che questo è il modo più veloce ed efficiente in termini di costi di ridurre il numero di veicoli sulle strade e di conseguenza migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni.**

---

<sup>(23)</sup> COM(2017)0283.

Giovedì 25 ottobre 2018

**Emendamento 3**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 5**

Testo della Commissione

- (5) L'innovazione nel settore delle nuove tecnologie aiuta a ridurre le emissioni dei veicoli, sostenendo la decarbonizzazione del settore dei trasporti. **È probabile che** una maggiore diffusione di veicoli adibiti al trasporto su strada a basse emissioni o a zero emissioni **riduca** le emissioni di CO<sub>2</sub> e di determinati inquinanti (particolato, ossidi di azoto e idrocarburi non metanici) e **promuova** la competitività e **la** crescita dell'industria europea sul mercato sempre più globale dei veicoli a basse emissioni e a zero emissioni.

Emendamento

- (5) L'innovazione nel settore delle nuove tecnologie aiuta a ridurre le emissioni dei veicoli **e a ridurre l'inquinamento acustico** sostenendo **nel contempo** la decarbonizzazione del settore dei trasporti. Una maggiore diffusione di veicoli adibiti al trasporto su strada a basse emissioni o a zero emissioni **riduce** le emissioni di CO<sub>2</sub> e di determinati inquinanti (particolato, ossidi di azoto e idrocarburi non metanici) e **quindi migliora** la **qualità dell'aria nelle città e in altre aree inquinate, contribuendo nel contempo alla** competitività e **alla** crescita dell'industria europea sul mercato sempre più globale dei veicoli a basse emissioni e a zero emissioni **e garantendo lo sviluppo di infrastrutture per i combustibili alternativi. Inoltre, la neutralità tecnologica deve essere il principio fondamentale di ogni sforzo, al fine di garantire e stimolare un ambiente competitivo e incoraggiare l'ulteriore ricerca e innovazione in questo settore. Al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico e soddisfare le norme di qualità dell'aria dell'Unione nelle aree urbane e rurali, sono necessarie politiche e misure concrete e ambiziose, compreso il ricorso agli appalti pubblici di veicoli a emissioni pulite.**

**Emendamento 4**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 5 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

- (5 bis) **Secondo le stime, la parità di prezzo tra i veicoli con motore a combustione interna (ICEV) e i veicoli elettrici a batteria (BEV) si verificherà tra il 2020 e il 2028. Inoltre, diversi produttori di componenti originali (OEM) hanno dichiarato esempi di parità di prezzo per alcuni nuovi modelli nel 2020. Alla luce dei minori costi operativi dei BEV, il punto di parità del costo totale di possesso (TCO) precederà, in genere dai 2 ai 6 anni, la parità dei prezzi di acquisto.**

Giovedì 25 ottobre 2018

**Emendamento 5****Proposta di direttiva****Considerando 5 ter (nuovo)**

---

*Testo della Commissione*

---

*Emendamento*

*(5 ter) Le previsioni di mercato stimano che nel 2020 i prezzi dei veicoli puliti, come le automobili completamente elettriche, diminuiranno in modo sostanziale ed essi diventeranno altamente competitivi e persino più economici da gestire rispetto ai veicoli convenzionali, in particolare se si tiene conto del costo totale di proprietà, in virtù del costo ridotto delle batterie ma anche di altre riduzioni dei costi dovute ai costi minori del carburante e della manutenzione legata alla gestione di un veicolo elettrico.*

**Emendamento 6****Proposta di direttiva****Considerando 5 quater (nuovo)**

---

*Testo della Commissione*

---

*Emendamento*

*(5 quater) Sebbene l'Unione sia una delle regioni più importanti per la ricerca e l'ecoinnovazione ad elevato valore, la regione Asia-Pacífico ospita i maggiori produttori di autobus e batterie. Analogamente, gli sviluppi del mercato globale dei veicoli elettrici a batteria sono guidati dai mercati della Cina e degli Stati Uniti, che insieme rappresentano circa il 60 % del mercato globale rispetto al 28 % detenuto dall'Unione. È pertanto necessario un ambizioso quadro politico dell'Unione per stimolare l'innovazione e promuovere ulteriormente la competitività e la crescita dell'industria europea nei mercati sempre più globali dei veicoli puliti e delle relative infrastrutture tecnologiche.*

**Emendamento 7****Proposta di direttiva****Considerando 5 quinquies (nuovo)**

---

*Testo della Commissione*

---

*Emendamento*

*(5 quinquies) L'Unione deve aumentare gli incentivi a sostegno dello sviluppo tecnologico di batterie sostenibili e riciclabili, che dovrebbero essere prodotte tenendo conto della necessità di ridurre al minimo la loro impronta ambientale.*

Giovedì 25 ottobre 2018

**Emendamento 8**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 5 sexies (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

*(5 sexies) Ai fini della coerenza con gli obiettivi di sostenibilità, le batterie dovrebbero essere prodotte con un impatto ambientale minimo all'interno e all'esterno dell'Unione, segnatamente riguardo al processo di estrazione del materiale impiegato per la costruzione di batterie. È opportuno tenere conto delle emissioni di gas a effetto serra prodotte durante l'intero processo di produzione. La Commissione dovrebbe presentare, conformemente alla revisione della direttiva 2006/66/CE, obiettivi ambiziosi in materia di riciclabilità delle batterie.*

**Emendamento 9**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 6**

Testo della Commissione

Emendamento

(6) **Le** autorità pubbliche, tramite la loro politica in materia di appalti, hanno la possibilità di stabilire e sostenere mercati di prodotti e servizi innovativi. Le direttive 2014/24/UE<sup>(24)</sup> e 2014/25/UE<sup>(25)</sup> stabiliscono norme minime armonizzate in materia di appalti pubblici che rendono più uniforme il modo in cui le autorità pubbliche e determinati operatori di pubblica utilità acquisiscono beni, opere e servizi. In particolare, esse stabiliscono soglie generali per il volume dei contratti soggetti alla normativa dell'Unione, che si applicano anche alla direttiva sui veicoli puliti.

<sup>(24)</sup> GU L 94 del 28.3.2014, pag. 65.

<sup>(25)</sup> GU L 94 del 28.3.2014, pag. 243.

(6) **Tenuto conto del fatto che la spesa pubblica per beni, lavori e servizi rappresenta circa il 14 % del PIL, il che corrisponde a circa 1 800 miliardi di euro all'anno, le** autorità pubbliche, tramite la loro politica in materia di appalti, hanno la possibilità di stabilire e sostenere mercati di prodotti e servizi innovativi. Le direttive 2014/24/UE<sup>(24)</sup> e 2014/25/UE<sup>(25)</sup> stabiliscono norme minime armonizzate in materia di appalti pubblici che rendono più uniforme il modo in cui le autorità pubbliche e determinati operatori di pubblica utilità acquisiscono beni, opere e servizi, **in conformità dei requisiti ambientali dei beni acquistati (compresi i veicoli)**. In particolare, esse stabiliscono soglie generali per il volume dei contratti soggetti alla normativa dell'Unione, che si applicano anche alla direttiva sui veicoli puliti. **Per conseguire tale risultato, la direttiva dovrebbe definire orientamenti chiari e trasparenti e stabilire un metodo di calcolo semplice per gli obiettivi dell'appalto.**

<sup>(24)</sup> GU L 94 del 28.3.2014, pag. 65.

<sup>(25)</sup> GU L 94 del 28.3.2014, pag. 243.

Giovedì 25 ottobre 2018

**Emendamento 10**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 6 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

*(6 bis) La disponibilità di infrastrutture di ricarica e rifornimento è un prerequisito per qualsiasi operazione di trasporto con veicoli a combustibili alternativi, anche per il trasporto pubblico. Pertanto, nella direttiva 2014/94/UE dovrebbero essere rafforzati gli aspetti relativi alla promozione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi per il trasporto pubblico. In assenza di una revisione, la Commissione dovrebbe stabilire un piano d'azione per le infrastrutture di trasporto pubblico.*

**Emendamento 11**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 6 ter (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

*(6 ter) Agli Stati membri dovrebbe essere consentito di dare mandato ai gestori dei sistemi di distribuzione (DSO) di possedere, sviluppare, gestire e dirigere una massa critica minima di stazioni di ricarica nel settore pubblico con libero accesso a tutti i fornitori di energia elettrica, al fine di garantire una sufficiente disponibilità di punti di ricarica.*

**Emendamento 12**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 6 quater (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

*(6 quater) Gli Stati membri dovrebbero essere incoraggiati a esplorare le possibilità per sostenere l'utilizzo dei veicoli a bassissime emissioni nei servizi pubblici e ridurre i relativi costi, per esempio concedendo esenzioni o riduzioni delle imposte sull'energia per i veicoli a bassissime emissioni.*

Giovedì 25 ottobre 2018

**Emendamento 13**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 8**

---

*Testo della Commissione*

- (8) La valutazione d'impatto svolta evidenzia i vantaggi di un cambiamento dell'approccio complessivo della governance nei confronti degli appalti per i veicoli puliti a livello dell'Unione. Definire obiettivi minimi di appalto può incidere in modo più efficace sulla diffusione dei veicoli puliti sul mercato rispetto al ricorso all'internalizzazione dei costi esterni nelle decisioni generali in tema di appalti, e contemporaneamente sottolinea l'importanza di considerare gli aspetti ambientali in tutte le decisioni in materia di appalti. I vantaggi a medio e lungo termine per i cittadini e le imprese europee giustificano pienamente questo approccio impostazione nella misura in cui non prescrive una tecnologia specifica che le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e i pertinenti operatori sono tenuti a usare.

---

*Emendamento*

- (8) La valutazione d'impatto svolta evidenzia i vantaggi di un cambiamento dell'approccio complessivo della governance nei confronti degli appalti per i veicoli puliti **e a basso consumo energetico** a livello dell'Unione. Definire obiettivi minimi di appalto può incidere in modo più efficace sulla diffusione dei veicoli puliti sul mercato rispetto al ricorso all'internalizzazione dei costi esterni nelle decisioni generali in tema di appalti, e contemporaneamente sottolinea l'importanza di considerare gli aspetti ambientali in tutte le decisioni in materia di appalti. I vantaggi a medio e lungo termine per i cittadini e le imprese europee giustificano pienamente questo approccio impostazione nella misura in cui non prescrive una tecnologia specifica che le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e i pertinenti operatori sono tenuti a usare.

**Emendamento 14**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 9**

---

*Testo della Commissione*

- (9) L'estensione dell'ambito di applicazione della direttiva includendo pratiche quali il leasing, la locazione o la vendita a rate, e i contratti per servizi di trasporto pubblico terrestre, servizi speciali di trasporto passeggeri su strada, trasporto non regolare di passeggeri e noleggio di autobus e pullman con autista nonché servizi specifici postali e di corriere e di smaltimento dei rifiuti garantisce la copertura di tutte le pertinenti pratiche di appalto.

---

*Emendamento*

- (9) L'estensione dell'ambito di applicazione della direttiva includendo pratiche quali il leasing, la locazione o la vendita a rate e **l'ammodernamento dei veicoli nonché** i contratti per servizi di trasporto pubblico terrestre, servizi speciali di trasporto passeggeri su strada, trasporto non regolare di passeggeri e noleggio di autobus e pullman con autista nonché servizi specifici postali e di corriere e di smaltimento dei rifiuti garantisce la copertura di tutte le pertinenti pratiche di appalto, **mentre i contratti esistenti non dovrebbero essere interessati retroattivamente dalla presente direttiva. La Commissione dovrebbe inoltre esaminare la fattibilità di appalti verdi in altre modalità di trasporto.**

Giovedì 25 ottobre 2018

**Emendamento 15**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 10**

---

*Testo della Commissione*

---

- (10) La **formulazione di una definizione di veicoli puliti che tenga conto dei requisiti per la** riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e di inquinanti atmosferici da parte dei veicoli leggeri e pesanti **gode di ampio sostegno da parte dei portatori di interessi**. Per garantire che vi siano incentivi adeguati a sostegno della diffusione dei veicoli a basse emissioni o a zero emissioni sul mercato dell'Unione, le disposizioni relative agli appalti pubblici per tali veicoli a norma della presente modifica dovrebbero essere in linea con le disposizioni della normativa dell'Unione sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> previsti per automobili e furgoni per il periodo post-2020 <sup>(26)</sup>. Le azioni intraprese **a norma della** direttiva **modificata contribuiranno** a incrementare la conformità ai requisiti stabiliti in tali norme. Un'impostazione più ambiziosa degli appalti pubblici **può costituire** un importante stimolo supplementare al mercato.

---

<sup>(26)</sup> COM(2017)0676

---

*Emendamento*

---

- (10) La **direttiva modificata dovrebbe contribuire a una** riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e di inquinanti atmosferici da parte dei veicoli leggeri e pesanti. Per garantire che vi siano incentivi adeguati a sostegno della diffusione dei veicoli a basse emissioni o a zero emissioni sul mercato dell'Unione, le disposizioni relative agli appalti pubblici per tali veicoli a norma della presente modifica dovrebbero essere in linea con le disposizioni della normativa dell'Unione sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> previsti per automobili e furgoni per il periodo post-2020 <sup>(26)</sup>. Le azioni intraprese **conformemente alla presente direttiva contribuiranno altresì** a incrementare la conformità ai requisiti stabiliti in tali norme **e agevoleranno lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica connesse**. Un'impostazione più ambiziosa degli appalti pubblici **costituirà** un importante stimolo supplementare al mercato.

---

<sup>(26)</sup> COM(2017)0676

**Emendamento 16**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 10 bis (nuovo)**

---

*Testo della Commissione*

---

- (10 bis) **Al fine di migliorare la qualità dell'aria nei comuni, è essenziale rinnovare i parchi veicoli adeguandoli alle norme sui veicoli puliti. Inoltre, i principi dell'economia circolare richiedono un'estensione della vita del prodotto. Pertanto, i veicoli ammodernati in base alla norma sui veicoli puliti dovrebbero anche essere considerati ai fini del conseguimento degli obiettivi minimi di appalto di cui alle tabelle 4 e 5 dell'allegato.**

---

*Emendamento*

---

Giovedì 25 ottobre 2018

**Emendamento 17**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 10 ter (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

*(10 ter) I veicoli con zero emissioni allo scarico possono lasciare anch'essi un'impronta ambientale significativa, a causa del processo di fabbricazione dei componenti e del livello di riciclabilità o di efficienza della produzione di combustibile. Pertanto, le tecnologie che affrontano tale sfida, come le batterie sostenibili e riciclabili, dovrebbero godere di un livello più elevato di sostegno in termini di conseguimento degli obiettivi minimi di appalto di cui alle tabelle 4 e 5 dell'allegato. La ricerca e lo sviluppo di tali tecnologie dovrebbero altresì essere promossi in altre politiche dell'Unione.*

**Emendamento 18**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 10 quater (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

*(10 quater) Il calcolo delle emissioni di CO<sub>2</sub> dovrebbe essere basato su un approccio «dal pozzo alle ruote» al fine di rendere giustizia all'intera catena di approvvigionamento del combustibile, dalla fase di estrazione allo scarico. Ciò fornirà un calcolo più accurato delle emissioni complessive di un particolare veicolo. Pertanto, la Commissione dovrebbe stabilire la metodologia per la registrazione delle emissioni «dal pozzo alla ruota» al più tardi entro il 31 dicembre 2022.*

Giovedì 25 ottobre 2018

**Emendamento 19**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 11**

---

*Testo della Commissione*

- (11) I veicoli leggeri e i veicoli pesanti sono usati per scopi diversi e hanno diversi livelli di maturità per il mercato; sarebbe utile che gli appalti pubblici riconoscessero tali differenze. **La valutazione d'impatto ha dimostrato il valore aggiunto derivante dall'adozione di un approccio basato sui combustibili alternativi fino al momento in cui saranno fissati requisiti tecnologicamente neutri per le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti a livello dell'Unione, che la Commissione intende proporre in futuro. La valutazione d'impatto ha** inoltre riconosciuto che i mercati per gli autobus urbani a basse emissioni o a zero emissioni sono caratterizzati da una **maggiore maturità**, mentre i mercati per i mezzi pesanti a basse emissioni o a zero emissioni si trovano ancora in una fase **precoce** di sviluppo.

---

*Emendamento*

- (11) I veicoli **a due o tre ruote, i veicoli** leggeri e i veicoli pesanti sono usati per scopi diversi e hanno diversi livelli di maturità per il mercato; sarebbe utile che gli appalti pubblici riconoscessero tali differenze. **Si dovrebbe** inoltre **riconoscere** che i mercati per gli autobus urbani a basse emissioni o a zero emissioni sono caratterizzati da una **recente progressione**, mentre i mercati per i mezzi pesanti a basse emissioni o a zero emissioni si trovano ancora in una fase **iniziale** di sviluppo.

**Emendamento 20**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 11 bis (nuovo)**

---

*Testo della Commissione*

---

*Emendamento*

- (11 bis) **Il potenziale di riduzione delle emissioni esclusivamente attraverso gli appalti pubblici è limitato e il trasporto pubblico è responsabile di solo una minima parte delle emissioni prodotte dal settore dei trasporti. Gli Stati membri dovrebbero pertanto essere incoraggiati a regolamentare l'acquisto di veicoli puliti da parte di altri proprietari di parchi veicoli, quali i taxi, le società di autonoleggio e le società di ride-pooling.**

Giovedì 25 ottobre 2018

**Emendamento 21**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 12**

*Testo della Commissione*

(12) La definizione di obiettivi minimi di appalto per i veicoli puliti da **raggiungere** entro il 2025 ed entro il 2030 a livello di Stato membro dovrebbe contribuire a creare una certezza delle politiche per i mercati in cui sono garantiti investimenti nella mobilità a basse emissioni o a zero emissioni. Gli obiettivi minimi sostengono la creazione del mercato in tutto il territorio dell'Unione. Essi prevedono un tempo sufficiente per l'adeguamento delle procedure di appalto pubblico e mandano un chiaro segnale di mercato. La valutazione d'impatto rileva una crescente tendenza degli Stati membri alla definizione di obiettivi, a seconda della loro capacità economica e della gravità del problema. Per i diversi Stati membri dovrebbero essere definiti target diversi, a seconda della rispettiva capacità economica (prodotto interno lordo pro capite) ed esposizione all'inquinamento (concentrazione della popolazione urbana). Gli obiettivi minimi di appalto dovrebbero essere integrati dall'obbligo per le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e i pertinenti operatori di tenere conto, nelle procedure di appalto, di tutti gli aspetti legati all'energia e all'ambiente. La valutazione dell'impatto territoriale della presente direttiva modificata ha dimostrato che l'impatto sarà distribuito in modo uniforme tra le regioni dell'Unione.

*Emendamento*

(12) La definizione di obiettivi minimi di appalto per i veicoli puliti da **conseguire** entro il 2025 ed entro il 2030 a livello di Stato membro dovrebbe contribuire a creare una certezza delle politiche per i mercati in cui sono garantiti investimenti nella mobilità a basse emissioni o a zero emissioni. Gli obiettivi minimi sostengono la creazione del mercato in tutto il territorio dell'Unione. Essi prevedono un tempo sufficiente per l'adeguamento delle procedure di appalto pubblico e mandano un chiaro segnale di mercato. La valutazione d'impatto rileva una crescente tendenza degli Stati membri alla definizione di obiettivi, a seconda della loro capacità economica e della gravità del problema. Per i diversi Stati membri dovrebbero essere definiti target diversi, a seconda della rispettiva capacità economica (prodotto interno lordo pro capite) ed esposizione all'inquinamento (concentrazione della popolazione urbana). Gli obiettivi minimi di appalto dovrebbero essere integrati dall'obbligo per le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e i pertinenti operatori di tenere conto, nelle procedure di appalto, di tutti gli aspetti legati all'energia e all'ambiente. La valutazione dell'impatto territoriale della presente direttiva modificata ha dimostrato che l'impatto sarà distribuito in modo uniforme tra le regioni dell'Unione.

**Emendamento 22**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 12 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(12 bis) *Nella raccomandazione del 4 aprile 2017 destinata al Consiglio e alla Commissione a seguito dell'inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico<sup>(10bis)</sup>, il Parlamento europeo ha invitato gli Stati membri a promuovere politiche verdi in materia di appalti pubblici attraverso l'acquisto di veicoli a zero emissioni (ZEV) e di veicoli a bassissime emissioni (ULEV) da parte delle autorità pubbliche per il proprio parco veicoli o per programmi di car sharing a partecipazione (semi-)pubblica, e ha chiesto di eliminare progressivamente, entro il 2035, le nuove autovetture che emettono CO<sub>2</sub>.*

<sup>(10bis)</sup> GU C 298 del 23.8.2018, pag. 140.

Giovedì 25 ottobre 2018

**Emendamento 23**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 13**

---

*Testo della Commissione*

- (13) Può essere raggiunto il massimo impatto usando lo strumento dell'appalto pubblico per i veicoli puliti soprattutto in zone che presentano un livello relativamente elevato di inquinamento atmosferico. Le autorità pubbliche degli Stati membri sono incoraggiate a tenere in particolare considerazione tali zone nel portare a termine l'attuazione dei loro obiettivi minimi nazionali e di riportare le azioni intraprese nelle loro relazioni a norma della direttiva modificata.

---

*Emendamento*

- (13) Può essere raggiunto il massimo impatto usando lo strumento dell'appalto pubblico per i veicoli puliti soprattutto in zone che presentano un livello relativamente elevato di inquinamento atmosferico **e acustico**. Le autorità pubbliche degli Stati membri sono incoraggiate a tenere in particolare considerazione tali zone nel portare a termine l'attuazione dei loro obiettivi minimi nazionali e di riportare le azioni intraprese nelle loro relazioni a norma della direttiva modificata. **Al fine di evitare oneri sproporzionati e ottimizzare i potenziali risultati della presente direttiva, è opportuno fornire adeguata assistenza tecnica alle autorità pubbliche.**

**Emendamento 24**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 13 bis (nuovo)**

---

*Testo della Commissione*

---

*Emendamento*

- (13 bis) **La direttiva modificata dovrebbe contribuire a una riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e di inquinanti atmosferici nonché alla promozione di un trasporto su strada pulito. Essa dovrebbe evitare di scoraggiare lo sviluppo di un trasporto pulito non stradale, ad esempio tram e metropolitane.**

**Emendamento 25**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 13 ter (nuovo)**

---

*Testo della Commissione*

---

*Emendamento*

- (13 ter) **I valori soglia stabiliti dalla presente direttiva potranno difficilmente essere rispettati senza lo sviluppo di prodotti commerciabili e maturi sotto il profilo tecnico. Ai fini di una valutazione periodica dello stato di sviluppo, la Commissione dovrebbe presentare ogni due anni una relazione atta a valutare se sono presenti soluzioni commerciabili per i veicoli puliti. La Commissione e gli Stati membri dovrebbero inoltre prevedere maggiori incentivi finanziari e non, per una più rapida immissione sul mercato di tali veicoli puliti.**

Giovedì 25 ottobre 2018

**Emendamento 26**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 13 quater (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(13 quater) *Tenendo presente la differenza significativa nel margine finanziario degli operatori del trasporto privato per l'adozione di veicoli potenzialmente più costosi a combustibile alternativo, è opportuno mettere a disposizione meccanismi per garantire parità di condizioni nelle procedure di gara e di appalto tra gli operatori del trasporto pubblico e quelli del trasporto privato, e garantire che i costi sostenuti per conformarsi agli obiettivi minimi di appalto stabiliti nella presente direttiva non siano trasferiti alle autorità locali, in particolare per i comuni più piccoli, né portino all'esternalizzazione di costi più elevati sostenuti mediante prezzi dei biglietti più elevati, tasse locali più alte o la riduzione dei servizi di trasporto pubblico.*

**Emendamento 27**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 15**

Testo della Commissione

Emendamento

(15) Le relazioni in tema di appalti pubblici redatte a norma della presente direttiva modificata dovrebbero fornire una chiara panoramica del mercato per permettere un efficace monitoraggio dell'attuazione. Le attività di informazione dovrebbero cominciare nel 2023 con una relazione **intermedia** e continuare con una prima relazione completa in merito all'attuazione degli obiettivi minimi nel 2026 e successivamente con scadenza triennale. Al fine di ridurre al minimo l'onere amministrativo per i singoli organismi pubblici e stabilire un'efficace panoramica del mercato si dovrebbero agevolare le relazioni semplici. **La Commissione garantirà una relazione completa per i veicoli a basse emissioni e a zero emissioni e per i veicoli a combustibile alternativo nel contesto del vocabolario comune per gli appalti pubblici dell'Unione. Codici specifici nel vocabolario comune per gli appalti pubblici semplificheranno la registrazione e il monitoraggio nell'ambito della banca dati «Tender Electronic Daily».**

(15) Le relazioni in tema di appalti pubblici redatte a norma della presente direttiva modificata dovrebbero fornire una chiara panoramica del mercato per permettere un efficace monitoraggio dell'attuazione. Le attività di informazione dovrebbero cominciare nel 2023 con una relazione **preliminare da parte degli Stati membri alla Commissione, presentata nel quadro degli atti legislativi dell'Unione sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali**, e continuare con una prima relazione completa in merito all'attuazione degli obiettivi minimi nel 2026 e successivamente con scadenza triennale. Al fine di ridurre al minimo l'onere amministrativo per i singoli organismi pubblici e stabilire un'efficace panoramica del mercato si dovrebbero agevolare le relazioni semplici. **Tali relazioni dovrebbero contenere informazioni sulle attività intraprese ai fini dell'attuazione della direttiva 2009/33/CE e conformarsi alle categorie contenute nel vocabolario comune per gli appalti pubblici dell'Unione. È opportuno che la Commissione presenti al Parlamento europeo e al Consiglio relazioni periodiche sull'applicazione della direttiva 2009/33/CE. La Commissione dovrebbe inoltre valutare l'eventuale inclusione dei macchinari da costruzione nell'ambito di applicazione della direttiva 2009/33/CE e, in tal caso, elaborare una metodologia per definire i «macchinari da costruzione puliti».**

Giovedì 25 ottobre 2018

**Emendamento 28**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 15 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(15 bis) *Al fine di informare meglio in merito alle future politiche decisionali nel settore, fornendo un calcolo più accurato delle emissioni complessive di un particolare veicolo, comprendendo l'intera catena del valore, la Commissione dovrebbe proporre una metodologia per il conteggio delle emissioni di CO<sub>2</sub> emesse durante l'intero ciclo di vita e delle emissioni di CO<sub>2</sub> «dal pozzo alla ruota» dei veicoli. Tali emissioni dovrebbero essere tenute in considerazione nel quadro del riesame, da parte della Commissione, della direttiva 2009/33/CE e di qualsiasi altra normativa pertinente relativa ai combustibili alternativi.*

**Emendamento 29**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 16**

Testo della Commissione

Emendamento

(16) Un ulteriore appoggio alla diffusione dei veicoli puliti sul mercato può derivare da misure mirate di sostegno pubblico a livello nazionale e dell'Unione e, come un migliore scambio di conoscenze e un allineamento degli appalti pubblici per permettere l'adozione di misure di entità sufficiente a ottenere una riduzione dei costi e un effetto sul mercato. La Disciplina in materia di aiuti di Stato a favore dell'ambiente e dell'energia 2014-2020 riconosce la possibilità di concedere un sostegno pubblico per promuovere lo sviluppo delle infrastrutture necessarie alla erogazione di combustibili alternativi<sup>(27)</sup>. A tale sostegno pubblico continueranno comunque ad applicarsi le disposizioni del trattato, in particolare gli articoli 107 ed 108.

<sup>(27)</sup> GU C 200 del 28.6.2014, pag. 1.

(16) Un ulteriore appoggio alla diffusione dei veicoli puliti sul mercato può derivare da misure mirate di sostegno pubblico a livello nazionale e dell'Unione e, come un migliore scambio di conoscenze e un allineamento degli appalti pubblici per permettere l'adozione di misure di entità sufficiente a ottenere una riduzione dei costi e un effetto sul mercato. ***Sarebbe altrettanto auspicabile promuovere progetti pilota regionali, in particolare quando si tratta di creare un collegamento tra le zone rurali e quelle urbane.*** La Disciplina in materia di aiuti di Stato a favore dell'ambiente e dell'energia 2014-2020 riconosce la possibilità di concedere un sostegno pubblico per promuovere lo sviluppo delle infrastrutture necessarie alla erogazione di combustibili alternativi<sup>(27)</sup>. A tale sostegno pubblico continueranno comunque ad applicarsi le disposizioni del trattato, in particolare gli articoli 107 ed 108.

<sup>(27)</sup> GU C 200 del 28.6.2014, pag. 1.

Giovedì 25 ottobre 2018

**Emendamento 30**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 16 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

*(16 bis) Al fine di ottenere ulteriori riduzioni delle emissioni e degli inquinanti atmosferici, gli Stati membri dovrebbero essere incoraggiati, se del caso, ad applicare diversi incentivi e meccanismi per lo sviluppo del parco veicoli in settori diversi da quelli disciplinati dalla direttiva modificata.*

**Emendamento 31**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 16 ter (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

*(16 ter) Gli Stati membri dovrebbero garantire che i costi sostenuti per conformarsi agli obiettivi minimi di appalto stabiliti nella presente direttiva non siano trasferiti alle autorità locali e che siano messe a disposizione delle amministrazioni aggiudicatrici e degli enti aggiudicatori risorse finanziarie sufficienti.*

**Emendamento 32**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 16 quater (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

*(16 quater) Sono indispensabili misure di supporto mirate per l'appalto di veicoli puliti. Per contribuire al conseguimento degli obiettivi della presente direttiva, gli Stati membri ampliano i loro incentivi finanziari e non finanziari al fine di accelerare lo sviluppo del mercato dei veicoli puliti.*

Giovedì 25 ottobre 2018

**Emendamento 33**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 16 quinquies (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

*(16 quinquies) L'imposizione di obiettivi minimi di appalto per i veicoli commerciali leggeri e pesanti da parte della presente direttiva richiederà risorse finanziarie supplementari per le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori. Pertanto, la politica finanziaria e di bilancio dell'Unione dopo il 2020 dovrebbe tenerne conto al fine di fornire un sostegno finanziario sufficiente alle amministrazioni aggiudicatrici e agli enti aggiudicatori. Ciò dovrebbe riflettersi nel futuro quadro finanziario pluriennale e nelle norme concernenti la finanza sostenibile e gli istituti finanziari dell'Unione.*

**Emendamento 34**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 16 sexies (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

*(16 sexies) Per garantire che le autorità pubbliche siano incentivate all'acquisto di veicoli puliti e che gli Stati membri investano nello sviluppo dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, ma anche per evitare il rischio che tali acquisti portino a prezzi più elevati per i passeggeri, la politica finanziaria e di bilancio dell'Unione dopo il 2020 dovrebbe fornire supporto agli enti aggiudicatori. Ciò dovrebbe riflettersi nel futuro quadro finanziario pluriennale e nelle norme concernenti la finanza sostenibile e gli istituti finanziari dell'Unione. Inoltre, gli Stati membri dovrebbero ampliare i loro incentivi finanziari e non finanziari per accelerare la diffusione sul mercato dei veicoli puliti. Tali sforzi ridurrebbero l'elevato investimento iniziale per i cambiamenti infrastrutturali e sosterranno la decarbonizzazione dei trasporti.*

Giovedì 25 ottobre 2018

## Emendamento 35

## Proposta di direttiva

## Considerando 16 septies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(16 septies) *Nell'ambito dell'attuale quadro finanziario pluriennale (QFP), l'Unione dispone di una serie di fondi diversi per sostenere gli Stati membri, le autorità locali e gli operatori interessati nella loro transizione verso una mobilità sostenibile. Nel periodo 2014-2020 l'Unione ha destinato 13,7 miliardi di EUR a titolo dei Fondi strutturali e d'investimento europei al finanziamento della mobilità urbana. Orizzonte 2020, il programma di ricerca dell'Unione, fornirà circa 200 milioni di EUR per la mobilità urbana e 650 milioni di EUR per le città intelligenti, mentre il meccanismo per collegare l'Europa destinerà circa 200 milioni di EUR agli inviti a presentare proposte per i nodi urbani. Nell'ambito del prossimo QFP, la Commissione e gli Stati membri dovrebbero continuare a sostenere progetti di mobilità urbana sostenibile e rafforzare le necessarie sinergie tra le diverse fonti e i diversi programmi di finanziamento. In particolare, occorre rafforzare i legami tra la mobilità urbana, la nuova agenda digitale e l'Unione dell'energia, come la possibilità offerta dal meccanismo per collegare l'Europa (MCE) per finanziare progetti sinergici con un tasso extra di cofinanziamento per progetti di trasporto con elementi relativi all'energia e alle telecomunicazioni, che hanno un enorme potenziale per i progetti urbani.*

Giovedì 25 ottobre 2018

**Emendamento 36**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 16 octies (nuovo)**

---

*Testo della Commissione*

---

*Emendamento*

*(16 octies) Dovrebbe essere promosso un utilizzo più mirato degli strumenti finanziari dell'Unione, quali il Fondo europeo per gli investimenti strategici o il sistema di trasporto più pulito (Cleaner Transport Facility) della Banca europea per gli investimenti, che possono contribuire a finanziare i parchi veicoli e le attrezzature. A tal fine, la disponibilità di servizi di consulenza tecnica e finanziaria alle autorità e agli operatori locali, ad esempio attraverso il polo europeo di consulenza sugli investimenti, JASPERS, JESSICA o Fi-Compass, dovrebbe essere promossa al fine di rafforzare la loro capacità istituzionale, la preparazione e l'attuazione dei progetti e di garantire un utilizzo ottimale dei fondi e degli strumenti finanziari dell'Unione, compreso il de-risking delle offerte innovative.*

**Emendamento 37**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 16 nonies (nuovo)**

---

*Testo della Commissione*

---

*Emendamento*

*(16 nonies) Le autorità pubbliche dovrebbero altresì essere incoraggiate ad acquistare veicoli in base ai criteri dell'offerta economicamente più vantaggiosa (MEAT) di cui all'articolo 82 della direttiva 2014/25/UE, tenendo conto del rapporto costo-efficacia durante l'intero arco di vita del veicolo, nonché degli aspetti ambientali e sociali.*

Giovedì 25 ottobre 2018

**Emendamento 38**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 16 decies (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(16 decies) *Al fine di massimizzare l'impatto degli investimenti, è necessario coordinare meglio la mobilità e la pianificazione urbana, ad esempio attraverso il ricorso a piani di mobilità urbana sostenibile (PMUS). I piani di mobilità urbana sostenibile sono piani sviluppati trasversalmente ai singoli settori politici e in collaborazione con diversi livelli di governance che combinano diversi modi di trasporto, sicurezza stradale, consegna di merci, gestione della mobilità e sistemi di trasporto intelligenti. Essi possono svolgere un ruolo importante nel conseguire gli obiettivi dell'Unione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> e riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico. Pertanto, l'attuazione dei PMUS dovrebbe essere un elemento importante da prendere in considerazione nel finanziamento di progetti dell'Unione nel settore del trasporto urbano, nonché nell'attuazione della presente direttiva modificata. In questo contesto, la Commissione dovrebbe prestare alle autorità competenti il necessario supporto tecnico e consultivo nello sviluppo dei piani di mobilità urbana sostenibile, tenendo pienamente conto del principio di sussidiarietà.*

**Emendamento 39**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 16 undecies (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(16 undecies) *Oltre a sostenere la diffusione di veicoli puliti, gli appalti pubblici promuovono nuove forme di mobilità. Mentre i veicoli puliti saranno incentivati e porteranno a un'accelerazione della realizzazione dell'infrastruttura nelle aree urbane, la digitalizzazione consentirà di ottimizzare l'efficienza del trasporto passeggeri e merci. La mobilità multimodale e condivisa nonché le soluzioni di biglietteria integrata sono fondamentali per la transizione alla mobilità come servizio.*

Giovedì 25 ottobre 2018

**Emendamento 40**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 17**

---

Testo della Commissione

- (17) Al fine di conseguire gli obiettivi della presente direttiva, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea con l'obiettivo di aggiornare le disposizioni relative alle norme sulle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti per un periodo di cinque anni a partire dal [Please insert the date of entry into force]. **Tale periodo dovrebbe essere tacitamente prorogato per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.**

---

Emendamento

**soppresso**

**Emendamento 41**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 18 bis (nuovo)**

---

Testo della Commissione

---

Emendamento

- (18 bis) **In conformità dell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016<sup>(1 bis)</sup>, si dovrebbe prestare particolare attenzione al seguito dato agli effetti della legislazione dell'Unione. La valutazione della direttiva 2009/33/CE dovrebbe fornire le basi per la valutazione di impatto delle opzioni per un'azione ulteriore. La Commissione, sulla base delle migliori e più recenti prove scientifiche, dovrebbe pertanto valutare la necessità di rivedere detta direttiva tenendo conto delle emissioni di CO<sub>2</sub> emesse durante l'intero ciclo di vita e delle emissioni di CO<sub>2</sub> «dal pozzo alla ruota» dei veicoli, al fine di garantire la trasparenza e la responsabilità per quanto riguarda il conseguimento degli obiettivi politici e, se del caso, dovrebbe proporre miglioramenti necessari. Se opportuno la Commissione dovrebbe, a tale riguardo, rivedere altresì la legislazione pertinente relativa ai combustibili alternativi.**

---

<sup>(1 bis)</sup> GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

Giovedì 25 ottobre 2018

**Emendamento 42**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 18 ter (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

*(18 ter) Una quota importante degli appalti sui trasporti pubblici è correlata agli enti di trasporto pubblico locale che sono solitamente gestiti dalle autorità locali con mezzi finanziari limitati. Le norme relative all'appalto di veicoli puliti non dovrebbero pertanto creare un onere finanziario aggiuntivo significativo, né portare all'esternalizzazione di costi più elevati sostenuti mediante prezzi dei biglietti più elevati, tasse locali più alte o la riduzione del trasporto pubblico.*

**Emendamento 43**  
**Proposta di direttiva**  
**Considerando 18 quater (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

*(18 quater) L'Unione deve proteggere i fabbricanti unionali dalla concorrenza sleale in paesi terzi, in cui i fabbricanti unionali non hanno accesso alle gare di appalto pubblico per l'acquisto, il leasing, la locazione o la vendita a rate di veicoli adibiti al trasporto su strada. La Commissione dovrebbe pertanto esaminare le pratiche di concorrenza sleale nei paesi terzi e adottare misure appropriate per garantire la tutela dell'industria europea.*

**Emendamento 44**  
**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 — punto 1**

Direttiva 2009/33/CE

Titolo

Testo della Commissione

Emendamento

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

Direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti adibiti al trasporto su strada **negli appalti pubblici**, a sostegno di una mobilità a basse emissioni

Giovedì 25 ottobre 2018

**Emendamento 45****Proposta di direttiva****Articolo 1 — punto 1 bis (nuovo)**

Direttiva 2009/33/CE

Articolo 1 — comma 1

*Testo in vigore**Emendamento*

**La** presente direttiva impone alle amministrazioni aggiudicatrici, agli enti aggiudicatori e a taluni operatori di tener conto dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale nell'arco di tutta la vita, tra cui il consumo energetico e le emissioni di CO<sub>2</sub> e di talune sostanze inquinanti, al momento dell'acquisto di veicoli adibiti al trasporto su strada, al fine di promuovere e stimolare il mercato dei veicoli puliti e a basso consumo energetico e di potenziare il contributo del settore dei trasporti alle politiche **della Comunità** in materia di ambiente, clima ed energia.

**(1 bis)** *All'articolo 1, il primo comma è sostituito dal seguente:*

«**La** presente direttiva impone alle amministrazioni aggiudicatrici, agli enti aggiudicatori e a taluni operatori di tener conto dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale nell'arco di tutta la vita, tra cui il consumo energetico e le emissioni di CO<sub>2</sub> e di talune sostanze inquinanti, al momento dell'acquisto, **del leasing, della locazione o della vendita a rate** di veicoli adibiti al trasporto su strada, al fine di promuovere e stimolare il mercato dei veicoli puliti e a basso consumo energetico e di potenziare il contributo del settore dei trasporti alle politiche **dell'Unione** in materia di ambiente, clima ed energia.».

**Emendamento 46****Proposta di direttiva****Articolo 1 — punto 1 ter (nuovo)**

Direttiva 2009/33/CE

Articolo 2 — comma 1

*Testo in vigore**Emendamento*

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

**1 ter)** *All'articolo 2, il primo comma è sostituito dal seguente:*

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

Giovedì 25 ottobre 2018

**Emendamento 47**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 — punto 2**

Direttiva 2009/33/CE

Articolo 3 — parte introduttiva

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

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

**Emendamento 48**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 — punto 2**

Direttiva 2009/33/CE

Articolo 3 — lettera c bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*c bis) da istituzioni, agenzie e organismi dell'Unione europea.*

**Emendamento 49**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 — punto 3**

Direttiva 2009/33/CE

Articolo 4 — punto 4

*Testo della Commissione*

4. «veicolo pulito»:

*Emendamento*

4. «veicolo pulito»: **un veicolo, indipendentemente dalla categoria, alimentato da combustibili alternativi quali definiti all'articolo 2, punto 1, della direttiva 2014/94/UE, esclusi i biocarburanti che non sono prodotti a partire da materie prime di cui all'allegato IX, parte A, della direttiva 2018/... (RED II) o che sono ottenuti dall'olio di palma (\*); sono compresi i veicoli ibridi in cui l'energia elettrica è usata solo per una parte dell'uso operativo del veicolo, i veicoli a basse emissioni e quelli a zero emissioni. Per i veicoli dotati di motore a combustione interna, le emissioni in condizioni reali di guida (RDE) (\*\*) in percentuale dei limiti di emissione (\*\*\*) non possono superare l'80 %.**

Giovedì 25 ottobre 2018

Testo della Commissione

Emendamento

- a) un veicolo di categoria M1 o M2 con emissioni allo scarico massime espresse in CO<sub>2</sub> g/km ed emissioni di inquinanti in condizioni reali di guida inferiori a una percentuale dei limiti di emissione applicabili di cui alla tabella 2 dell'allegato; oppure
- b) un veicolo di categoria N1 con emissioni allo scarico massime espresse in CO<sub>2</sub> 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
- c) un veicolo di categoria M3, N2 o N3 corrispondente alla definizione di cui alla tabella 3 dell'allegato.

- (\*) Ciò deve essere dimostrato tramite un contratto di approvvigionamento di biocarburante o altre forme di accesso al biocarburante
- (\*\*) Emissioni di particolato ultrafine (RDE) in condizioni reali di guida in #/km (PN), ossidi di azoto in mg/km (NO<sub>x</sub>) misurati conformemente alla versione applicabile dell'allegato IIIA del regolamento (UE) 2017/1151.
- (\*\*\*) I limiti di emissione applicabili sono reperibili nell'allegato I del regolamento (CE) n. 715/2007.

**Emendamento 50****Proposta di direttiva****Articolo 1 — punto 3**

Direttiva 2009/33/CE

Articolo 4 — punto 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

- 4 bis. «veicolo a zero emissioni»: un veicolo con zero emissioni di CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> e di particolato fine allo scarico.**

**Emendamento 51****Proposta di direttiva****Articolo 1 — punto 3**

Direttiva 2009/33/CE

Articolo 4 — punto 4 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

- 4 ter. «veicolo a basse emissioni»: un veicolo con un livello massimo di emissioni di cui alla tabella 2 dell'allegato.**

Giovedì 25 ottobre 2018

**Emendamento 52****Proposta di direttiva****Articolo 1 — punto 3**

Direttiva 2009/33/CE

Articolo 4 — punto 4 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

**4 quater.** *«veicolo ammodernato in base alla norma sui veicoli puliti»: un veicolo il cui motore è stato ammodernato in base alla norma sui veicoli puliti quali definiti al presente articolo, primo comma, punto 4. Nel caso di un motore ammodernato che utilizza biocarburanti quali definiti all'articolo 2, secondo comma, lettera i), della direttiva 2009/28/CE, combustibili sintetici o combustibili paraffinici, il veicolo deve rispettare le norme Euro più recenti o norme successive.*

**Emendamento 53****Proposta di direttiva****Articolo 1 — punto 4**

Direttiva 2009/33/CE

Articolo 4 bis

Testo della Commissione

Emendamento

(4) È inserito il seguente articolo 4 bis:

**soppresso****«Articolo 4 bis****Delega dei poteri**

*Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 8 bis al fine di aggiornare nella tabella 3 dell'allegato i livelli soglia di emissioni di CO<sub>2</sub> e di inquinanti atmosferici per i veicoli pesanti una volta che i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti saranno adottati a livello di UE.»*

Giovedì 25 ottobre 2018

**Emendamento 54****Proposta di direttiva****Articolo 1 — punto 5**

Direttiva 2009/33/CE

Articolo 5 — paragrafo 1

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

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

**Emendamento 55****Proposta di direttiva****Articolo 1 — punto 5**

Direttiva 2009/33/CE

Articolo 5 — paragrafo 1 bis (nuovo)

*Testo della Commissione**Emendamento*

**1 bis.** *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 la firma del contratto.*

*Gli obiettivi minimi di appalto sono calcolati come media di tutti i contratti firmati tra il giorno successivo alla data di recepimento della presente direttiva e il 31 dicembre 2024, per il primo periodo di riferimento, e dal 1° gennaio 2025 al 31 dicembre 2029 per il secondo periodo di riferimento.*

*Qualora i nuovi obiettivi per il periodo di riferimento successivo al 1° gennaio 2030 non siano adottati in tempo, gli obiettivi fissati per il 2030 continuano ad applicarsi.*

Giovedì 25 ottobre 2018

**Emendamento 56****Proposta di direttiva****Articolo 1 — punto 5**

Direttiva 2009/33/CE

Articolo 5 — paragrafo 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

*1 ter. Per conseguire gli obiettivi di appalto, gli enti aggiudicatori basano l'aggiudicazione dell'appalto sull'offerta economicamente più vantaggiosa a norma dell'articolo 82 della direttiva 2014/25/UE. Il capitolato d'onere è definito non solo in base al costo totale di proprietà, ma anche ad altre caratteristiche del veicolo, come accessibilità, inserimento nel paesaggio urbano, livelli di rumore, efficienza energetica, riciclabilità delle batterie e dei componenti del veicolo.*

**Emendamento 57****Proposta di direttiva****Articolo 1 — punto 5 bis (nuovo)**

Direttiva 2009/33/CE

Articolo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

**(5 bis) È inserito l'articolo seguente:**

**«Articolo 5 bis****Risorse finanziarie**

**1. Gli Stati membri mettono a disposizione strumenti di finanziamento sufficienti per l'acquisizione di veicoli puliti e l'installazione delle relative infrastrutture sul loro territorio. La costituzione dei fondi è preceduta da un'attenta valutazione del fabbisogno finanziario delle autorità pubbliche e degli enti aggiudicatori in riferimento agli obiettivi di appalto fissati a livello nazionale.**

**2. L'Unione mette a disposizione strumenti di finanziamento supplementari per sostenere la diffusione di veicoli puliti e l'installazione delle relative infrastrutture negli Stati membri.»**

Giovedì 25 ottobre 2018

**Emendamento 58****Proposta di direttiva****Articolo 1 — punto 5 ter (nuovo)**

Direttiva 2009/33/CE

Articolo 5 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

**(5 ter) È inserito l'articolo seguente:****«Articolo 5 ter****Piano d'azione sui combustibili alternativi per il trasporto pubblico**

1. Entro il 31 dicembre 2020, la Commissione europea presenta al Parlamento europeo e al Consiglio un piano d'azione per accelerare l'installazione di un'infrastruttura di ricarica e di rifornimento per i veicoli pesanti di proprietà delle imprese di trasporto presso i loro depositi e le loro aree di manutenzione nonché nello spazio pubblico.
2. Tale piano d'azione include informazioni sugli strumenti di finanziamento dell'Unione disponibili e illustra chiaramente le procedure e le modalità di fornitura di tale sostegno, compresi i suoi collegamenti con le attuali norme europee in materia di aiuti di Stato.
3. La relazione contiene inoltre una valutazione del modo in cui gli strumenti di finanziamento dell'Unione potrebbero essere riveduti per dare priorità di finanziamento alle aziende di trasporto pubblico di ogni dimensione al fine di sostituire i loro veicoli.».

Giovedì 25 ottobre 2018

**Emendamento 59****Proposta di direttiva****Articolo 1 — punto 5 quater (nuovo)**

Direttiva 2009/33/CE

Articolo 5 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

**(5 quater) È inserito l'articolo seguente:****«Articolo 5 quater****Piattaforma dell'Unione per gli appalti comuni e transfrontalieri di veicoli a basse emissioni e a basso consumo energetico nel trasporto su strada****Onde facilitare il raggiungimento degli obiettivi di cui all'allegato della presente direttiva e conseguire economie di scala, la Commissione istituisce una piattaforma dell'Unione per gli appalti comuni e transfrontalieri di veicoli a basse emissioni e a basso consumo energetico nel trasporto su strada. Le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e i pertinenti operatori di cui all'articolo 3 possono partecipare a tale piattaforma per l'acquisizione congiunta di veicoli. La Commissione provvede a che la piattaforma sia accessibile al pubblico e in grado di riunire in maniera efficace tutte le parti interessate a mettere in comune le proprie risorse. Onde facilitare la preparazione e la realizzazione di tali appalti comuni, la Commissione fornisce assistenza tecnica e sviluppa modelli per accordi di cooperazione. Alla Commissione è conferito il potere di adottare un atto delegato conformemente all'articolo 8 bis riguardo all'istituzione di una piattaforma dell'Unione per gli appalti comuni di veicoli a basse emissioni e a basso consumo energetico nel trasporto su strada.».****Emendamento 60****Proposta di direttiva****Articolo 1 — punto 7**

Direttiva 2009/33/CE

Articolo 8 bis

Testo della Commissione

Emendamento

**(7) È inserito un nuovo articolo 8 bis:****soppresso****«Articolo 8 bis****Esercizio della delega**

Giovedì 25 ottobre 2018

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

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

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

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

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

#### Emendamento 61

#### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 — punto 8

Direttiva 2009/33/CE

Articolo 9

Testo della Commissione

Emendamento

(8) L'articolo 9 è **sostituito dal seguente**:

(8) L'articolo 9 è **soppresso**.

«1. La Commissione è assistita da un comitato.

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

Giovedì 25 ottobre 2018

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

## Emendamento 62

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 — punto 9 — lettera a

Direttiva 2009/33/CE

Articolo 10 — paragrafo 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

1. *Gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione sull'attuazione della presente direttiva nell'ambito delle 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, entro il 18 aprile 2026, e successivamente ogni tre anni. Entro il 18 aprile 2023 gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione preliminare.*

*Tali relazioni contengono informazioni sulle attività intraprese ai fini dell'attuazione della direttiva, tra cui le quantità e le categorie di veicoli acquisiti dalle amministrazioni e dagli enti, informazioni sul dialogo portato avanti ai diversi livelli di governance, sulle intenzioni degli Stati membri in merito alle sopra citate attività di informazione e qualsiasi altra informazione di rilievo.*

*Le informazioni seguono le categorie contenute nel regolamento (CE) n. 2195/2002 relativo al vocabolario comune per gli appalti pubblici (CPV) di cui alla tabella 1 dell'allegato.*

Giovedì 25 ottobre 2018

**Emendamento 63****Proposta di direttiva****Articolo 1 — punto 9 — lettera a bis (nuova)**

Direttiva 2009/33/CE

Articolo 10 — paragrafo 2

Testo in vigore

Emendamento

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

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

a bis) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Entro il 31 dicembre 2022, la Commissione propone una metodologia per il conteggio delle emissioni di CO<sub>2</sub> emesse durante l'intero ciclo di vita e delle emissioni di CO<sub>2</sub> "dal pozzo alla ruota" dei veicoli.

Entro il 18 aprile 2027, la Commissione riesamina la direttiva 2009/33/CE e qualsiasi altra normativa pertinente relativa ai combustibili alternativi, tenendo conto delle emissioni di CO<sub>2</sub> emesse durante l'intero ciclo di vita e delle emissioni di CO<sub>2</sub> "dal pozzo alla ruota" dei veicoli.»;

**Emendamento 64****Proposta di direttiva****Articolo 1 — punto 9 — lettera a ter (nuova)**

Direttiva 2009/33/CE

Articolo 10 — paragrafo 3

Testo in vigore

Emendamento

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

a ter) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Entro il 18 aprile 2024, 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 azioni intraprese dai singoli Stati membri al riguardo, e valuta l'opportunità di ulteriori azioni; se opportuno, la relazione è accompagnata da una proposta di modifica della presente direttiva.»;

Giovedì 25 ottobre 2018

**Emendamento 65****Proposta di direttiva****Articolo 1 — punto 9 — lettera b**

Direttiva 2009/33/CE

Articolo 10 — paragrafo 4

---

*Testo della Commissione*

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

---

*Emendamento*

soppresso

**Emendamento 66****Proposta di direttiva****Articolo 1 — punto 9 — lettera b**

Direttiva 2009/33/CE

Articolo 10 — paragrafo 5

---

*Testo della Commissione*

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

---

*Emendamento*

5. Alla Commissione è conferito il potere di adottare, tramite atti di esecuzione, orientamenti sul contenuto delle relazioni degli Stati membri di cui al paragrafo 1.

Giovedì 25 ottobre 2018

**Emendamento 67****Proposta di direttiva****Articolo 1 — punto 9 — lettera b bis (nuova)**

Direttiva 2009/33/CE

Articolo 10 — paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

**b bis) è inserito il paragrafo seguente:**

**«5 bis. Gli Stati membri possono decidere di istituire meccanismi per regolamentare l'acquisto di veicoli puliti da parte di altri proprietari di parchi veicoli, come le imprese di taxi, di autonoleggio e di condivisione dei tragitti.»;**

**Emendamento 68****Proposta di direttiva****Articolo 1 — punto 9 — lettera b ter (nuova)**

Direttiva 2009/33/CE

Articolo 10 — paragrafo 5 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

**b ter) è inserito il paragrafo seguente:**

**«5 ter. Entro il 31 dicembre 2021 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio un piano d'azione per accelerare l'installazione di un'infrastruttura di ricarica e di rifornimento per i veicoli pesanti di proprietà delle imprese di trasporto presso i loro depositi e le loro aree di manutenzione nonché nello spazio pubblico. Tale piano d'azione include informazioni sugli strumenti di finanziamento dell'Unione disponibili e indica le modalità di fornitura di tale sostegno nonostante le norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato.».**

Giovedì 25 ottobre 2018

**Emendamento 69****Proposta di direttiva****Articolo 1 — punto 9 — lettera b quater (nuova)**

Direttiva 2009/33/CE

Articolo 10 — paragrafo 5 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

**b quater) è inserito il paragrafo seguente:**

*«5 quater. La Commissione valuta la necessità di riesaminare la normativa pertinente relativa alla promozione di un trasporto su strada pulito e a basso consumo energetico, con particolare riferimento all'uso di pneumatici di categoria superiore e ricostruiti, e, se del caso, di presentare una proposta legislativa.»*

**Emendamento 70****Proposta di direttiva****Articolo 1 — punto 9 — lettera b quinquies (nuova)**

Direttiva 2009/33/CE

Articolo 10 — paragrafo 5 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

**b quinquies) è inserito il seguente paragrafo:**

*«5 quinquies. La Commissione fornisce orientamenti agli Stati membri relativamente ai diversi fondi dell'Unione che potrebbero essere impiegati per le finalità della presente direttiva; a titolo di esempio potrebbero essere mobilitati il meccanismo per collegare l'Europa, a sostegno dello sviluppo di reti transeuropee ad alte prestazioni, sostenibili e interconnesse con efficienza nel campo dei trasporti, e il Fondo europeo per gli investimenti strategici o lo strumento per un sistema di trasporto più pulito a sostegno di veicoli di trasporto più puliti e delle esigenze infrastrutturali correlate.»*

Giovedì 25 ottobre 2018

**Emendamento 71****Proposta di direttiva****Articolo 1 — punto 9 — lettera b sexies (nuova)**

Direttiva 2009/33/CE

Articolo 10 — paragrafo 5 sexies (nuovo)

*Testo della Commissione**Emendamento***b sexies) è inserito il seguente paragrafo:**

**«5 sexies. I poli di consulenza svolgono un ruolo fondamentale in tale transizione agevolando e promuovendo gli investimenti e sostenendo le capacità istituzionali. La Commissione rafforza pertanto sostanzialmente il ruolo e le capacità del polo europeo di consulenza sugli investimenti, in particolare attraverso una presenza locale e un ruolo proattivo nella preparazione dei progetti.».**

**Emendamento 72****Proposta di direttiva****Articolo 2 — paragrafo 1 — comma 1***Testo della Commissione**Emendamento*

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

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il XXXX [Please insert the date **18** months following the date of entry into force]. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

**Emendamento 73****Proposta di direttiva****Allegato I**

Direttiva 2009/33/CE

Allegato — tabella 1

*Testo della Commissione*

Tabella 1: Codici del vocabolario comune per gli appalti pubblici di cui all'articolo 3

Codice CPV	Descrizione
60112000-6	Servizi di trasporto pubblico terrestre
60130000-8	Servizi speciali di trasporto passeggeri su strada
60140000-1	Servizi di trasporto non regolare di passeggeri

Giovedì 25 ottobre 2018

Codice CPV	Descrizione
60172000-3	Noleggio di autobus e pullman con autista
90511000-2	Servizi di raccolta di rifiuti
60160000-7	Trasporti postali su strada
60161000-4	Servizi di trasporto colli

Emendamento

Tabella 1: Codici del vocabolario comune per gli appalti pubblici di cui all'articolo 3

Codice CPV	Descrizione
60112000-6	Servizi di trasporto pubblico terrestre
60130000-8	Servizi speciali di trasporto passeggeri su strada
60140000-1	Servizi di trasporto non regolare di passeggeri
60172000-3	Noleggio di autobus e pullman con autista
90511000-2	Servizi di raccolta di rifiuti
60160000-7	Trasporti postali su strada
60161000-4	Servizi di trasporto colli
<b>64121100-1</b>	<b>Servizi di consegna postale</b>
<b>64121200-2</b>	<b>Servizi di consegna colli</b>
<b>60170000-0</b>	<b>Noleggio di veicoli per trasporto passeggeri con autista</b>
<b>60171000-7</b>	<b>Noleggio di autovetture con autista</b>
<b>60181000-0</b>	<b>Noleggio di camion con autista</b>
<b>60180000-3</b>	<b>Noleggio di veicoli per trasporto merci con autista</b>
<b>90511100-3</b>	<b>Servizi di raccolta di rifiuti solidi urbani</b>

Giovedì 25 ottobre 2018

Codice CPV	Descrizione
<b>90511200-4</b>	<b>Servizi di raccolta di rifiuti domestici</b>
<b>90511300-5</b>	<b>Servizi di raccolta dell'immondizia</b>
<b>90511400-6</b>	<b>Servizi di raccolta della carta</b>

**Emendamento 74**  
**Proposta di direttiva**  
**Allegato I**  
 Direttiva 2009/33/CE  
 Allegato — tabella 2

*Testo della Commissione*

Tabella 2: Soglie di emissione per veicoli leggeri

Categorie di veicoli	2025		2030	
	CO <sub>2</sub> g/km	RDE di inquinanti atmosferici (*) in percentuale dei limiti di emissione (**)	CO <sub>2</sub> g/km	RDE di inquinanti atmosferici (*) in percentuale dei limiti di emissione
Veicoli della categoria M1	<b>25</b>	80 %	0	n.a.
Veicoli della categoria M2	<b>25</b>	80 %	0	n.a.
Veicoli della categoria N1	<b>40</b>	80 %	0	n.a.

(\*) Emissioni di particolato ultrafine in condizioni reali di guida in #/km (PN), ossidi di azoto in mg/km (NOx) misurati conformemente alla versione applicabile dell'allegato IIIA del regolamento 2017/1151.

(\*\*) I limiti di emissione applicabili sono reperibili nell'allegato I del regolamento (CE) n. 715/2007 o versioni successive.

*Emendamento*

Tabella 2: Soglie di emissione per veicoli leggeri

Categorie di veicoli	2025		2030	
	CO <sub>2</sub> g/km	RDE di inquinanti atmosferici (*) in percentuale dei limiti di emissione (**)	CO <sub>2</sub> g/km	RDE di inquinanti atmosferici (*) in percentuale dei limiti di emissione
<b>Veicoli della categoria L</b>	<b>25</b>			
Veicoli della categoria M1	<b>50</b>	80 %	0	n.a.

Giovedì 25 ottobre 2018

Categorie di veicoli	2025		2030	
	CO <sub>2</sub> g/km	RDE di inquinanti atmosferici (*) in percentuale dei limiti di emissione (**)	CO <sub>2</sub> g/km	RDE di inquinanti atmosferici (*) in percentuale dei limiti di emissione
Veicoli della categoria M2	<b>50</b>	80 %	0	n.a.
Veicoli della categoria N1	<b>50</b>	80 %	0	n.a.
<b>Veicoli della categoria M3</b>	<b>n.a</b>			
<b>Veicoli della categoria N2</b>	<b>n.a</b>			
<b>Veicoli della categoria N3</b>	<b>n.a</b>			

(\*) Emissioni di particolato ultrafine in condizioni reali di guida in #/km (PN), ossidi di azoto in mg/km (NOx) misurati conformemente alla versione applicabile dell'allegato IIIA del regolamento 2017/1151.

(\*\*) I limiti di emissione applicabili sono reperibili nell'allegato I del regolamento (CE) n. 715/2007 o versioni successive.

**Emendamento 86**  
**Proposta di direttiva**  
**Allegato I**  
 Direttiva 2009/33/CE  
 Allegato — tabella 3

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

[.....]

**soppresso**

**Emendamenti 75 e 85**  
**Proposta di direttiva**  
**Allegato I**  
 Direttiva 2009/33/CE  
 Allegato — tabella 4

*Testo della Commissione*

Tabella 4: Obiettivi minimi per la quota di veicoli leggeri **conformi alla tabella 2** rispetto alle acquisizioni totali di veicoli leggeri tramite appalti pubblici a livello di Stato membro (\*)

Stato membro	2025	2030
Lussemburgo	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
Svezia	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
Danimarca	<b>34 %</b>	<b>34 %</b>

Giovedì 25 ottobre 2018

Stato membro	2025	2030
Finlandia	35 %	35 %
Germania	35 %	35 %
Francia	34 %	34 %
Regno Unito	35 %	35 %
Paesi Bassi	35 %	35 %
Austria	35 %	35 %
Belgio	35 %	35 %
Italia	35 %	35 %
Irlanda	35 %	35 %
Spagna	33 %	33 %
Cipro	29 %	29 %
Malta	35 %	35 %
Portogallo	27 %	27 %
Grecia	23 %	23 %
Slovenia	20 %	20 %
Repubblica ceca	27 %	27 %
Estonia	21 %	21 %
Slovacchia	20 %	20 %
Lituania	19 %	19 %
Polonia	20 %	20 %
Croazia	17 %	17 %
Ungheria	21 %	21 %
Lettonia	20 %	20 %
Romania	17 %	17 %

Giovedì 25 ottobre 2018

Stato membro	2025	2030
Bulgaria	<b>16 %</b>	<b>16 %</b>

(\*) I veicoli con zero emissioni allo scarico devono essere contati come 1 veicolo che contribuisce al raggiungimento della quota richiesta. Tutti gli altri veicoli conformi ai requisiti di cui alla tabella 2 del presente allegato devono essere contati come 0,5 veicoli che contribuiscono al raggiungimento della quota richiesta.

## Emendamento

Tabella 4: Obiettivi minimi per la quota di veicoli leggeri rispetto alle acquisizioni totali di veicoli leggeri tramite appalti pubblici a livello di Stato membro <sup>(1)</sup>, <sup>(2)</sup>

Stato membro	Categoria del veicolo — M1, M2, N1		Categoria del veicolo — L	
	2025	2030	2025	2030
<b>Istituzioni, agenzie e organismi dell'UE</b>	<b>[50 %]</b>	<b>[50 %]</b>	<b>[50 %]</b>	<b>[50 %]</b>
Lussemburgo	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Svezia	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Danimarca	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Finlandia	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Germania	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Francia	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Regno Unito	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Paesi Bassi	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Austria	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Belgio	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Italia	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Irlanda	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Spagna	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Cipro	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Malta	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Portogallo	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Grecia	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>

Giovedì 25 ottobre 2018

Stato membro	Categoria del veicolo — M1, M2, N1		Categoria del veicolo — L	
	2025	2030	2025	2030
Slovenia	35 %	35 %	35 %	35 %
Repubblica ceca	50 %	50 %	50 %	50 %
Estonia	35 %	35 %	35 %	35 %
Slovacchia	35 %	35 %	35 %	35 %
Lituania	35 %	35 %	35 %	35 %
Polonia	35 %	35 %	35 %	35 %
Croazia	25 %	25 %	25 %	25 %
Ungheria	25 %	25 %	25 %	25 %
Lettonia	25 %	25 %	25 %	25 %
Romania	25 %	25 %	25 %	25 %
Bulgaria	25 %	25 %	25 %	25 %

(<sup>1</sup>) *Almeno il 70 % degli obiettivi minimi di appalto per i veicoli leggeri puliti nel primo periodo di riferimento (fino al 2025) devono essere realizzati da veicoli a basse e a zero emissioni, mentre, nel secondo periodo (2025-2030) e nei successivi periodi di riferimento, da veicoli a zero emissioni.*

(<sup>2</sup>) *I veicoli con zero emissioni allo scarico devono essere contati come 1 veicolo che contribuisce al raggiungimento della quota richiesta. I veicoli a basse emissioni e i veicoli a gas naturale, a condizione che funzionino interamente a biometano e che ciò possa essere dimostrato tramite un contratto di approvvigionamento di biometano o altre forme di accesso al biometano, devono essere contati come 0,66 veicoli che contribuiscono al raggiungimento della quota richiesta. Tutti gli altri veicoli devono essere contati come 0,5 veicoli che contribuiscono al raggiungimento della quota richiesta.*

#### Emendamento 79

#### Proposta di direttiva

#### Allegato I

Direttiva 2009/33/CE

Allegato — tabella 5

Testo della Commissione

Tabella 5: Obiettivi minimi per la quota di veicoli pesanti conformi **alla tabella 3** rispetto alle acquisizioni totali di veicoli pesanti tramite appalti pubblici a livello di Stato membro (\*)

Stato membro	Autocarri		Autobus	
	2025	2030	2025	2030
Lussemburgo	10 %	15 %	50 %	75 %
Svezia	10 %	15 %	50 %	75 %

Giovedì 25 ottobre 2018

Stato membro	Autocarri		Autobus	
	2025	2030	2025	2030
Danimarca	10 %	15 %	50 %	75 %
Finlandia	9 %	15 %	46 %	69 %
Germania	10 %	15 %	50 %	75 %
Francia	10 %	15 %	48 %	71 %
Regno Unito	10 %	15 %	50 %	75 %
Paesi Bassi	10 %	15 %	50 %	75 %
Austria	10 %	15 %	50 %	75 %
Belgio	10 %	15 %	50 %	75 %
Italia	10 %	15 %	50 %	75 %
Irlanda	10 %	15 %	50 %	75 %
Spagna	10 %	14 %	50 %	75 %
Cipro	10 %	13 %	50 %	75 %
Malta	10 %	15 %	50 %	75 %
Portogallo	8 %	12 %	40 %	61 %
Grecia	8 %	10 %	38 %	57 %
Slovenia	7 %	9 %	33 %	50 %
Repubblica ceca	9 %	11 %	46 %	70 %
Estonia	7 %	9 %	36 %	53 %
Slovacchia	8 %	9 %	39 %	58 %
Lituania	9 %	8 %	47 %	70 %
Polonia	7 %	9 %	37 %	56 %
Croazia	6 %	7 %	32 %	48 %
Ungheria	8 %	9 %	42 %	63 %
Lettonia	8 %	9 %	40 %	60 %

Giovedì 25 ottobre 2018

Stato membro	Autocarri		Autobus	
	2025	2030	2025	2030
Romania	6 %	7 %	29 %	43 %
Bulgaria	8 %	7 %	39 %	58 %

(\*) **I veicoli con zero emissioni allo scarico** o i veicoli a gas naturale, a condizione che funzionino interamente a biometano, il che **possa** essere dimostrato tramite un contratto di approvvigionamento di biometano **o altre forme di accesso al biometano, devono essere contati come 1 veicolo che contribuisce al raggiungimento della quota richiesta. Tale conteggio sarà abbandonato nel caso degli Stati membri in cui la quota minima di appalti richiesta supera il 50 % del volume totale degli appalti pubblici e sarà applicato un limite massimo del 50 %. Tutti gli altri veicoli conformi ai requisiti di cui alla tabella 2 del presente allegato devono essere contati come 0,5 veicoli che contribuiscono al raggiungimento della quota richiesta.**

## Emendamento

Tabella 5: Obiettivi minimi per la quota di veicoli pesanti conformi **all'articolo 4, paragrafo 4**, rispetto alle acquisizioni totali di veicoli pesanti tramite appalti pubblici a livello di Stato membro

Stato membro	Autocarri		Autobus	
	2025 <sup>(1)</sup>	2030 <sup>(2)</sup>	2025 <sup>(1)</sup>	2030 <sup>(2)</sup>
<b>Istituzioni, organismi e agenzie dell'UE</b>	<b>[10 %]</b>	<b>[15 %]</b>	<b>[50 %]</b>	<b>[75 %]</b>
Lussemburgo	10 %	15 %	50 %	75 %
Svezia	10 %	15 %	50 %	75 %
Danimarca	10 %	15 %	50 %	75 %
Finlandia	9 %	15 %	46 %	69 %
Germania	10 %	15 %	50 %	75 %
Francia	10 %	15 %	48 %	71 %
Regno Unito	10 %	15 %	50 %	75 %
Paesi Bassi	10 %	15 %	50 %	75 %
Austria	10 %	15 %	50 %	75 %
Belgio	10 %	15 %	50 %	75 %
Italia	10 %	15 %	50 %	75 %
Irlanda	10 %	15 %	50 %	75 %
Spagna	10 %	14 %	50 %	75 %
Cipro	10 %	13 %	50 %	75 %

Giovedì 25 ottobre 2018

Stato membro	Autocarri		Autobus	
	2025 <sup>(1)</sup>	2030 <sup>(2)</sup>	2025 <sup>(1)</sup>	2030 <sup>(2)</sup>
Malta	10 %	15 %	50 %	75 %
Portogallo	8 %	12 %	40 %	61 %
Grecia	8 %	10 %	38 %	57 %
Slovenia	7 %	9 %	33 %	50 %
Repubblica ceca	9 %	11 %	46 %	70 %
Estonia	7 %	9 %	36 %	53 %
Slovacchia	8 %	9 %	39 %	58 %
Lituania	9 %	8 %	47 %	70 %
Polonia	7 %	9 %	37 %	56 %
Croazia	6 %	7 %	32 %	48 %
Ungheria	8 %	9 %	42 %	63 %
Lettonia	8 %	9 %	40 %	60 %
Romania	6 %	7 %	29 %	43 %
Bulgaria	8 %	7 %	39 %	58 %

<sup>(1)</sup> **Almeno il 66 % degli obiettivi minimi di appalto per i veicoli pesanti puliti deve essere raggiunto da veicoli a zero emissioni o veicoli a gas naturale, a condizione che funzionino interamente a biometano, il che deve essere dimostrato tramite un contratto di approvvigionamento di biometano o altre forme di accesso al biometano. Il conteggio della quota di veicoli che funzionano a biometano ai fini del sotto-obiettivo cessa al 30 % del sotto-obiettivo.**

<sup>(2)</sup> **Almeno il 75 % degli obiettivi minimi di appalto per i veicoli pesanti puliti deve essere raggiunto da veicoli a zero emissioni o veicoli a gas naturale, a condizione che funzionino interamente a biometano, il che deve essere dimostrato tramite un contratto di approvvigionamento di biometano o altre forme di accesso al biometano. Il conteggio della quota di veicoli che funzionano a biometano ai fini del sotto-obiettivo cessa al 30 % del sotto-obiettivo.**