

II

(Comunicazioni)

COMUNICAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI, DAGLI ORGANI E
DAGLI ORGANISMI DELL'UNIONE EUROPEA

COMMISSIONE EUROPEA

**Comunicazione della Commissione sull'applicazione degli articoli 2, 3, 4 e 5 della direttiva
2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla promozione di veicoli puliti adibiti al
trasporto su strada a sostegno di una mobilità a basse emissioni**

(2020/C 352/01)

Introduzione

Lo scopo della presente comunicazione è fornire orientamenti alle autorità nazionali, alle amministrazioni aggiudicatrici, agli enti aggiudicatori e agli operatori circa l'applicazione degli articoli 2, 3, 4 e 5 della direttiva sui veicoli puliti [direttiva 2009/33/CE ⁽¹⁾ relativa alla promozione di veicoli puliti adibiti al trasporto su strada a sostegno di una mobilità a basse emissioni, modificata dalla direttiva (UE) 2019/1161 ⁽²⁾].

Essa presenta una panoramica delle domande frequenti relative al recepimento e all'attuazione di dette disposizioni, in particolare per quanto riguarda l'ambito di applicazione della direttiva, la definizione di «veicoli puliti», gli obiettivi minimi di appalto, il conteggio dei veicoli e l'uso della banca dati TED (*Tenders Electronic Daily*) in diversi scenari di appalto (compresi ad esempio i veicoli sottoposti ad adeguamento, la sostituzione di veicoli nel quadro dei contratti in essere ecc.).

La presente comunicazione dovrebbe essere letta in combinato disposto con altre disposizioni pertinenti della direttiva. Essa chiarisce le disposizioni già contenute nella normativa vigente e non estende in alcun modo gli obblighi derivanti da tale legislazione né introduce ulteriori prescrizioni per le autorità competenti e gli operatori interessati.

La presente comunicazione intende unicamente coadiuvare le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori, gli operatori di trasporto e le autorità nazionali competenti nell'applicazione della direttiva. Le opinioni espresse nella presente comunicazione non pregiudicano la futura posizione della Commissione in materia. Solo la Corte di giustizia dell'Unione europea è competente a fornire un'interpretazione vincolante del diritto dell'Unione.

Domande riguardanti l'ambito di applicazione della direttiva

1. *La tabella 1 dell'allegato della direttiva elenca i servizi di raccolta di rifiuti tra i servizi rientranti nell'ambito di applicazione della direttiva. I veicoli per la raccolta dei rifiuti non sono esclusi dall'ambito di applicazione della direttiva a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a)?*

A norma dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), sono esclusi dall'ambito di applicazione della direttiva, tra l'altro, i veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 3, lettera c), del regolamento (UE) 2018/858 ⁽³⁾ relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, vale a dire i «veicoli semoventi specificamente progettati e costruiti per eseguire lavori che, per le loro caratteristiche costruttive, non sono idonei al trasporto di passeggeri o di merci e che non sono macchine montate su un telaio di veicolo a motore».

I veicoli per la raccolta dei rifiuti non rientrano in tale categoria, in quanto solitamente sono omologati come veicoli della categoria N₂ o N₃, conformemente al regolamento (UE) 2018/858. Pertanto non sono esclusi dall'ambito di applicazione della direttiva sui veicoli puliti.

⁽¹⁾ GU L 120 del 15.5.2009, pag. 5.

⁽²⁾ Direttiva (UE) 2019/1161 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada (GU L 188 del 12.7.2019, pag. 116).

⁽³⁾ GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1.

2. *Tutti i veicoli utilizzati, ad esempio, dalle forze armate o dai servizi di polizia possono essere esentati dalla direttiva?*

No. A norma dell'articolo 2 della direttiva, letto in combinato disposto con le pertinenti disposizioni del regolamento (UE) 2018/858, solo i veicoli che sono stati «specificamente progettati e costruiti o adattati» per essere utilizzati da tali servizi possono essere esentati. Pertanto è possibile esentare, ad esempio, un cellulare della polizia con attrezzature speciali e luci lampeggianti; d'altra parte non può essere esentato un normale furgone utilizzato dai servizi di polizia per trasferire documenti da un ufficio a un altro.

3. *Se i servizi di polizia acquistano veicoli normali con l'intenzione di adattarli specificamente ai propri scopi (ossia perché dispongono di un meccanico interno), la direttiva si applica oppure no? Se i servizi di polizia acquistano un veicolo normale e, nell'ambito della medesima (o di un'altra) procedura di appalto, acquistano anche servizi che comportano un adeguamento specifico, la direttiva si applica all'acquisto del veicolo oppure no?*

Nel primo caso (acquisto di veicoli normali in seguito adattati internamente), l'acquisto riguarda un veicolo che non è «specificamente progettato e costruito o adattato» per essere utilizzato dai servizi di polizia. Tale acquisto non può dunque essere esentato dall'ambito di applicazione della direttiva.

Nel secondo caso (acquisto di un veicolo e suo successivo adeguamento alle esigenze specifiche dei servizi), se il veicolo e i servizi di adeguamento sono acquistati nell'ambito della medesima procedura, i veicoli acquistati possono essere considerati «specificamente adattati» ed è pertanto possibile escluderli. Tuttavia, se i servizi di adeguamento sono acquistati separatamente, l'acquisto del veicolo non soddisferà i criteri di cui all'articolo 2 della direttiva e non potrà pertanto essere esentato.

In tale contesto è opportuno rammentare che la direttiva definisce gli obiettivi nazionali minimi come la quota minima di veicoli puliti sul totale complessivo dei veicoli oggetto di appalto in uno Stato membro. Anche se uno specifico insieme di veicoli rientra nel suo ambito di applicazione, la direttiva non prevede automaticamente alcuna percentuale di appalto minima al riguardo. Negli esempi di cui sopra, sebbene i veicoli rientrino nell'ambito di applicazione della direttiva, lo Stato membro può decidere di non fissare alcun obiettivo di appalto specifico al riguardo e garantire il rispetto dell'obiettivo nazionale aumentando di conseguenza gli obiettivi applicabili ad altri parchi veicoli; per ulteriori dettagli in materia si rimanda alle domande riguardanti gli obiettivi nazionali.

4. *La direttiva si applica anche ai contratti di servizio pubblico aggiudicati mediante aggiudicazione diretta secondo quanto definito nel regolamento (CE) n. 1370/2007 (*) relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia?*

Sì. A norma dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), della direttiva, i 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 che superano una soglia, definita dagli Stati membri, non superiore alla soglia applicabile di cui all'articolo 5, paragrafo 4, di detto regolamento rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva, indipendentemente dalla procedura seguita per l'aggiudicazione (procedura di gara o aggiudicazione diretta).

A tale riguardo è importante chiarire che l'elemento fondamentale per determinare se un contratto rientri o meno nell'ambito di applicazione della direttiva è la soglia di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), della direttiva, non la procedura seguita per aggiudicare il contratto: di conseguenza, un contratto il cui importo è inferiore alla soglia fissata dallo Stato membro può essere escluso anche se viene aggiudicato mediante una procedura di gara. D'altra parte, ad esempio se lo Stato membro fissa una soglia inferiore conformemente all'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), della direttiva e l'aggiudicazione diretta è ammissibile al di sopra di tale soglia (nazionale), l'aggiudicazione diretta può rientrare nell'ambito di applicazione della direttiva.

5. *In caso di appalti centralizzati l'importo del contratto aggiudicato può essere superiore alla soglia minima fissata nella direttiva, sebbene i contratti della singola amministrazione aggiudicatrice avrebbero avuto un importo inferiore alla soglia se fossero stati aggiudicati separatamente. Tali contratti possono essere esentati dall'applicazione della direttiva?*

No. Se il suo valore totale è superiore alla soglia, l'appalto non può essere escluso dall'ambito di applicazione della direttiva, anche qualora singoli componenti, considerati separatamente, abbiano un importo inferiore alla soglia.

6. *A norma dell'articolo 5, paragrafo 2, della direttiva, la data da tenere presente è la data di aggiudicazione del contratto. Si riferisce alla data dell'avviso di aggiudicazione nella banca dati TED o a quella in cui viene stipulato il contratto?*

L'articolo 5, paragrafo 2, della direttiva stabilisce che «[a]i 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»; conformemente a tale articolo la data da tenere presente è dunque la data dell'avviso di aggiudicazione nella banca dati TED.

(*) GUL 315 del 3.12.2007, pag. 1.

7. *L'articolo 5, paragrafo 2, è da intendersi nel senso che i contratti la cui procedura è stata avviata prima della data di recepimento della direttiva (UE) 2019/1161 rientreranno nell'ambito di applicazione di detta direttiva se la data della loro aggiudicazione è successiva al 2 agosto 2021?*

No. Come precisato all'articolo 3, paragrafo 1, la direttiva si applica unicamente ai contratti la cui procedura di appalto è iniziata dopo il 2 agosto 2021.

In tale contesto è anche opportuno sottolineare che i contratti la cui data di aggiudicazione cade nel secondo periodo di riferimento (vale a dire dopo il 31 dicembre 2025) saranno attribuiti a tale periodo, anche se la procedura di appalto è iniziata nel primo periodo di riferimento (vale a dire tra il 2 agosto 2021 e il 31 dicembre 2025).

Si vedano anche le domande da 27 a 29 per maggiori dettagli sulle modalità di applicazione di questa disposizione ai singoli appalti aggiudicati nell'ambito di accordi quadro o di un sistema dinamico di acquisizione.

Domande riguardanti la definizione di «veicolo pulito»

8. *L'articolo 4, punto 4), lettera b), della direttiva definisce i veicoli pesanti puliti come veicoli pesanti che utilizzano combustibili alternativi quali definiti all'articolo 2, punti 1) e 2), della direttiva 2014/94/UE (direttiva sull'infrastruttura per i combustibili alternativi) ⁽⁵⁾. I veicoli ibridi e quelli elettrici ibridi ricaricabili rientrano altresì in questa definizione?*

L'articolo 2, punto 2), della direttiva sull'infrastruttura per i combustibili alternativi (direttiva 2014/94/UE) specifica che per veicolo elettrico si intende «un veicolo a motore dotato di un gruppo propulsore contenente almeno una macchina elettrica non periferica come convertitore di energia con sistema di accumulo di energia ricaricabile, che può essere ricaricato esternamente». Conformemente a tale definizione e a norma dell'articolo 4, punto 4), lettera b), della direttiva, i veicoli pesanti elettrici ibridi ricaricabili sono considerati veicoli puliti, mentre quelli elettrici ibridi non ricaricabili non sono considerati veicoli puliti.

9. *Il motore a combustione interna dei veicoli pesanti elettrici ibridi ricaricabili deve essere alimentato anche con combustibili alternativi (ad esempio biocarburanti) affinché questi veicoli possano essere considerati «puliti» ai sensi dell'articolo 4, punto 4), lettera b), della direttiva?*

No. A norma dell'articolo 4, punto 4), lettera b), della direttiva, un veicolo elettrico ibrido ricaricabile, quale definito all'articolo 2, punto 2), della direttiva sull'infrastruttura per i combustibili alternativi (direttiva 2014/94/UE), è considerato «pulito» anche se il suo motore a combustione interna è alimentato con combustibili convenzionali.

Questo aspetto può essere ulteriormente chiarito se si considera che un veicolo elettrico ibrido ricaricabile sarà ricaricato utilizzando energia elettrica; la ricarica con energia elettrica rappresenta il combustibile alternativo utilizzato dal veicolo ibrido elettrico ricaricabile che permette a quest'ultimo di essere considerato un veicolo rientrante nell'ambito di applicazione dell'articolo 2, punto 2), della direttiva sull'infrastruttura per i combustibili alternativi (a differenza dei veicoli elettrici ibridi non ricaricabili: nel loro caso, l'energia elettrica è unicamente prodotta a bordo e il veicolo è alimentato soltanto con gasolio/benzina convenzionali).

10. *I filobus rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva? Possono essere considerati veicoli puliti ai fini della direttiva?*

Sì. La direttiva si applica all'aggiudicazione di appalti riguardanti veicoli adibiti al trasporto su strada. A norma dell'articolo 4, punto 3), della direttiva, per «veicolo adibito al trasporto su strada» si intende un veicolo di categoria M o N, come definito all'articolo 4, paragrafo 1, lettere a) e b), del regolamento (UE) 2018/858. Quest'ultimo fa riferimento ai «veicoli a motore», definiti come ogni veicolo azionato da un motore che sia progettato e costruito per muoversi con mezzi propri, abbia almeno quattro ruote, sia completo, completato o incompleto e abbia una velocità massima di progetto superiore a 25 km/h [articolo 3, punto 16), del regolamento]. I filobus sono conformi a tale definizione e sono pertanto considerati veicoli adibiti al trasporto su strada nel contesto della normativa dell'UE in materia di omologazione. Tale posizione è stata confermata dai servizi della Commissione in risposta a una domanda posta dall'Italia in occasione della sesta riunione del gruppo di esperti delle autorità di omologazione, in occasione della quale è stata chiarita l'applicazione ai filobus della (allora) direttiva 2007/46/CE ⁽⁶⁾ che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a

⁽⁵⁾ GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1.

⁽⁶⁾ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1. A norma dell'articolo 88 del regolamento (UE) 2018/858, la direttiva 2007/46/CE è abrogata a decorrere dal 1° settembre 2020.

motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli e del regolamento n. 107 dell'UNECE ⁽⁷⁾ recante disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli di categoria M₂ o M₃ con riguardo alla loro costruzione generale.

Inoltre, come espressamente chiarito al considerando 18 della direttiva ⁽⁸⁾, i filobus sono sempre considerati veicoli puliti ai sensi dell'articolo 4, punto 4), lettera b). Se funzionano soltanto quando sono collegati alla rete o utilizzano un motore a zero emissioni quando non vi sono collegati, sono anche considerati veicoli a zero emissioni. Se il filobus utilizza anche un motore con emissioni non pari allo zero (ad esempio se si utilizza un motore diesel per consentire al veicolo di spostarsi quando non è collegato alla rete), esso non è considerato un filobus a zero emissioni ma viene comunque considerato un veicolo pulito, analogamente a quanto accade per gli autobus ibridi elettrici ricaricabili.

11. *I tram possono essere considerati veicoli puliti ai sensi della direttiva?*

No. I tram non rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva, in quanto fanno parte del sistema ferroviario e non sono considerati veicoli adibiti al trasporto su strada ai sensi del regolamento (UE) 2018/858. Non possono pertanto essere considerati ai fini della direttiva sui veicoli puliti.

Domande riguardanti gli obiettivi minimi di appalto

12. *Ogni contratto di appalto pubblico/amministrazione aggiudicatrice ed ente aggiudicatore deve conseguire gli obiettivi minimi?*

No. La direttiva lascia agli Stati membri piena flessibilità circa le modalità di ripartizione degli sforzi tra amministrazioni aggiudicatrici ed enti aggiudicatori diversi. Uno Stato membro può decidere di fissare il medesimo obiettivo per tutte le amministrazioni aggiudicatrici e tutti gli enti aggiudicatori, oppure obiettivi più ambiziosi per alcuni e meno (o persino nessun obiettivo) per altri, a condizione che l'obiettivo minimo sia conseguito a livello nazionale.

In tale contesto andrebbe anche osservato che, sebbene la direttiva non stabilisca prescrizioni per i singoli appalti, ciascuno Stato membro ha la facoltà di introdurre obblighi al riguardo (ad esempio prevedendo una quota minima di veicoli puliti in ogni appalto) in fase di recepimento della direttiva.

In funzione delle competenze istituzionali all'interno di ciascuno Stato membro, potrebbe essere possibile delegare la ripartizione dettagliata a livelli di governance diversi, ad esempio fissando obiettivi (identici o differenziati) per ogni regione, la quale avrebbe poi la possibilità di differenziare ulteriormente tra amministrazioni aggiudicatrici ed enti aggiudicatori diversi all'interno del proprio territorio purché consegua il suo obiettivo generale.

Tra i possibili esempi di come si possono ripartire gli sforzi tra amministrazioni aggiudicatrici ed enti aggiudicatori diversi all'interno di uno Stato membro figura la definizione di prescrizioni diverse in base al tipo di amministrazione/ente in questione (ad esempio obiettivi più ambiziosi per le autorità nazionali/regionali e obiettivi più contenuti per gli enti locali), alle dimensioni della pubblica amministrazione interessata (ad esempio obiettivi più ambiziosi per le città/province più grandi e obiettivi più contenuti o persino nessun obiettivo per le città/province di dimensioni minori), alle caratteristiche specifiche di diverse zone geografiche (ad esempio obiettivi più ambiziosi per le zone con un PIL pro capite più elevato e/o per le zone più esposte a problemi legati alla qualità dell'aria) o a qualsiasi altro approccio o criterio ritenuto pertinente dallo Stato membro.

13. *Il rispetto degli obiettivi è valutato su base annua?*

No. Il rispetto degli obiettivi minimi di appalto da parte di ciascuno Stato membro è valutato sulla base dell'intero periodo di riferimento (rispettivamente dal 2 agosto 2021 al 31 dicembre 2025 e dal 1° gennaio 2026 al 31 dicembre 2030), senza alcuna differenziazione in base alla data in cui è avvenuto l'appalto (entro il periodo di riferimento).

Tuttavia è opportuno sottolineare che, nel recepire la direttiva, gli Stati membri possono decidere di imporre alle amministrazioni aggiudicatrici e/o agli enti aggiudicatori il rispetto degli obiettivi nazionali su base annua.

⁽⁷⁾ <https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetailDoc&id=12920&no=1>.

⁽⁸⁾ «Occorre notare che i filobus sono considerati autobus a zero emissioni, a condizione che funzionino soltanto a elettricità o che utilizzino soltanto un gruppo propulsore a zero emissioni quando non sono collegati alla rete, altrimenti sono considerati veicoli puliti».

Esempio pratico — domande 12 e 13

L'esempio seguente illustra la possibile ripartizione degli sforzi in un ipotetico Stato membro sul cui territorio sono presenti solo tre amministrazioni aggiudicatrici/enti aggiudicatori e il cui obiettivo minimo di appalto per gli autobus è pari al 45 % nel primo periodo. In questo esempio, l'acquisizione di autobus mediante contratti che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva avviene come indicato di seguito.

Amministrazioni aggiudicatrici/enti aggiudicatori	Numero di autobus oggetto di appalto nel 2021	Numero di autobus oggetto di appalto nel 2022	Numero di autobus oggetto di appalto nel 2023	Numero di autobus oggetto di appalto nel 2024	Numero di autobus oggetto di appalto nel 2025	Numero totale di autobus oggetto di appalto nel periodo di riferimento
Amministrazione aggiudicatrice/ente aggiudicatore 1	5	0	10	20	10	45
Amministrazione aggiudicatrice/ente aggiudicatore 2	0	10	0	0	5	15
Amministrazione aggiudicatrice/ente aggiudicatore 3	10	10	5	5	10	40
Totale per lo Stato membro	15	20	15	25	25	100 Obiettivo = 45

Per garantire il rispetto della direttiva, questo Stato membro deve assicurare che 45 dei 100 autobus acquisiti durante il periodo di riferimento siano veicoli puliti. Tale obiettivo può essere conseguito in modi diversi tra cui, ad esempio:

- fissando un obiettivo minimo del 45 % per tutte e tre le amministrazioni aggiudicatrici/tutti e tre gli enti aggiudicatori; in questo caso, l'amministrazione aggiudicatrice/ente aggiudicatore 1 sarebbe tenuto ad acquistare 20 autobus puliti su 45, l'amministrazione aggiudicatrice/ente aggiudicatore 2 sette su 15 e l'amministrazione aggiudicatrice/ente aggiudicatore 3 18 su 40, per un totale di 45 su 100;
- fissando un obiettivo del 100 % per l'amministrazione aggiudicatrice/ente aggiudicatore 1 senza imporre alcun obbligo alle altre amministrazioni aggiudicatrici o agli altri enti aggiudicatori; anche in questo caso il totale sarebbe di 45 autobus puliti su 100;
- fissando un obiettivo del 50 % per le amministrazioni aggiudicatrici/gli enti aggiudicatori 1 e 3 e un obiettivo del 30 % per l'amministrazione aggiudicatrice/ente aggiudicatore 2, per un totale di 46 autobus puliti su 100;
- fissando un obiettivo del 60 % per le amministrazioni aggiudicatrici/gli enti aggiudicatori 1 e 3 e nessun obiettivo per l'amministrazione aggiudicatrice/ente aggiudicatore 2, per un totale di 51 autobus puliti su 100.

In tutti questi casi, ai fini della direttiva non farebbe alcuna differenza in quale momento del periodo avviene l'acquisizione degli autobus puliti (vale a dire che gli autobus saranno conteggiati allo stesso modo indipendentemente dal fatto che siano stati acquistati nel 2022 o nel 2025). Tuttavia, ciò non impedisce allo Stato membro di fissare prescrizioni annue a livello nazionale.

14. *La direttiva si applica a diversi tipi di contratti, compresi quelli di acquisto, leasing e locazione di veicoli nonché quelli di servizio pubblico e di servizio. L'articolo 5, paragrafi 4 e 5, della direttiva precisa che il numero di veicoli conteggiati a titolo di ciascun contratto dovrebbe variare a seconda che i veicoli siano acquistati o oggetto di leasing, locazione o vendita a rate (articolo 5, paragrafo 4) o utilizzati per i contratti di servizio pubblico e di servizio (articolo 5, paragrafo 5). Ai fini del conseguimento degli obiettivi, i veicoli oggetto di questi diversi tipi di contratti andrebbero conteggiati assieme o separatamente?*

Come indicato nelle tabelle 3 e 4 dell'allegato della direttiva, in ogni Stato membro è fissato un obiettivo minimo per ciascuna categoria di veicolo (veicoli leggeri, autocarri, autobus), indipendentemente dal tipo di contratto (vale a dire acquisto o locazione di veicoli, servizi ecc.).

A norma dell'articolo 5, paragrafo 1, della direttiva, tali obiettivi minimi sono calcolati come percentuali minime di veicoli puliti rispetto al numero complessivo di veicoli adibiti al trasporto su strada contemplati dai contratti rientranti nell'ambito di applicazione della direttiva, indipendentemente dal tipo di contratto (ossia acquisto, locazione o vendita a rate di veicoli, contratto di servizio ecc.).

L'articolo 5, paragrafi 4 e 5, della direttiva chiarisce le modalità di conteggio del numero di veicoli oggetto di ogni singolo appalto in funzione del tipo di contratto (ad esempio contratti di acquisto di veicoli o di servizio). Dopo che il numero di veicoli oggetto di ogni singolo appalto è calcolato in conformità di tali disposizioni, il rispetto degli obiettivi può essere verificato sulla base della somma di tutti i veicoli acquisiti a titolo di tutti i pertinenti contratti e della percentuale di veicoli puliti rispetto al totale.

Domande riguardanti l'acquisto di veicoli nel quadro di contratti di servizio pubblico da parte di prestatori di servizi

15. *In che modo vanno conteggiati i veicoli acquistati nel quadro di un contratto di servizio pubblico? Occorre prendere in considerazione gli acquisti di nuovi veicoli da parte del prestatore di servizi? In che modo è possibile monitorarli?*

A norma dell'articolo 5, paragrafo 5, della direttiva, nel caso dei contratti di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettere b) e c), vale a dire i contratti di servizio pubblico e i contratti di servizio di cui alla tabella 1 dell'allegato della direttiva, occorre considerare tutti i veicoli utilizzati per la prestazione del servizio in questione.

Tale approccio garantisce coerenza tra i due diversi metodi di acquisizione [acquisto/leasing/vendita a rate, di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), e contratti di servizio pubblico e di servizio, di cui rispettivamente all'articolo 3, paragrafo 1, lettere b) e c)] e riduce al minimo gli oneri amministrativi.

Un contratto di acquisto/leasing/vendita a rate rappresenta l'acquisizione di un certo numero di veicoli da parte di un'amministrazione aggiudicatrice/un ente aggiudicatore; tutti i veicoli oggetto di tale contratto sono pertanto conteggiati. Analogamente, mediante un contratto di servizio, un'amministrazione aggiudicatrice/un ente aggiudicatore acquisisce il diritto di utilizzare un certo numero di veicoli allo scopo di prestare un servizio; il numero di veicoli utilizzati dal prestatore di servizi per fornire il servizio in questione sarà pertanto preso in considerazione, indipendentemente dal fatto che il prestatore di servizi acquisti veicoli nuovi o ne utilizzi di esistenti.

16. *Se il contratto di servizio è concluso per un periodo di tempo superiore al periodo di riferimento, i veicoli utilizzati devono essere conteggiati anche per il periodo di riferimento successivo?*

No. Come precisato all'articolo 5 della direttiva, la data di aggiudicazione del contratto determina il periodo di riferimento nel quale vanno conteggiati i veicoli oggetto di appalto. Anche nel caso in cui un contratto di servizio sottoscritto durante il primo periodo di riferimento sia ancora in essere durante il secondo periodo, i veicoli oggetto di tale contratto saranno conteggiati solo per il primo periodo.

17. *Nel caso di un contratto di servizio, come vanno conteggiati i veicoli utilizzati per la prestazione del servizio se il loro numero varia (variazioni periodiche o una tantum) nel corso del periodo di riferimento?*

Il numero di veicoli utilizzati per la prestazione dei servizi oggetto del contratto sarà registrato al momento dell'aggiudicazione del contratto.

Di norma, variazioni sostanziali del numero di veicoli utilizzati incidono sul bilancio e richiedono un qualche tipo di revisione o modifica del contratto, che andrebbe comunicato.

La direttiva non prescrive la registrazione delle variazioni di entità minore che non necessitano di una modifica del contratto; sebbene ne consegua che il numero definitivo di veicoli registrati a titolo della direttiva può non essere del tutto esatto, i legislatori hanno ritenuto che si tratti di un buon compromesso tra l'esattezza delle informazioni e l'incidenza dell'onere amministrativo che sarebbe necessario per garantire un monitoraggio completo in tempo reale.

18. *Cosa succede se il prestatore di servizi di un contratto di servizio pubblico o di servizio di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera b) o c), è a sua volta un ente aggiudicatore o un'amministrazione aggiudicatrice soggetto/a agli obblighi stabiliti nelle direttive 2014/24/UE⁽⁹⁾ sugli appalti pubblici e 2014/25/UE⁽¹⁰⁾ sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali? Anche tale ente/amministrazione è tenuto/a registrare l'acquisto di nuovi veicoli utilizzati per prestare il servizio?*

Se il prestatore di servizi è soggetto all'obbligo di applicare le procedure d'appalto di cui alla direttiva 2014/24/UE o alla direttiva 2014/25/UE, in modo che si applichino agli acquisti dei veicoli utilizzati per la prestazione del servizio, anche la direttiva sui veicoli puliti si applica agli acquisti in questione.

⁽⁹⁾ GUL 94 del 28.3.2014, pag. 65.

⁽¹⁰⁾ GUL 94 del 28.3.2014, pag. 243.

A tale riguardo occorre rammentare che la direttiva si applica unicamente ai contratti che rientrano nell'ambito di applicazione delle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE o del regolamento (CE) n. 1370/2007; se un contratto tra due amministrazioni aggiudicatrici/enti aggiudicatori non rientra nell'ambito di applicazione di tali strumenti giuridici, esso non rientra nemmeno nell'ambito di applicazione della direttiva sui veicoli puliti. In questo caso, tuttavia, l'acquisizione dei veicoli da parte di tale amministrazione aggiudicatrice/ente aggiudicatore rientrerebbe comunque nell'ambito di applicazione della direttiva sui veicoli puliti (a meno che ne sia esclusa per via di altre circostanze).

Esempi pratici — domande da 15 a 18

Gli esempi seguenti illustrano le modalità di applicazione pratica degli aspetti trattati nelle domande 15, 16, 17 e 18.

Caso 1: durante il periodo di riferimento, un'amministrazione aggiudicatrice acquista 10 autobus. Tutti e 10 gli autobus sono conteggiati ai fini dell'obiettivo minimo di appalto.

Caso 2: durante il periodo di riferimento, un'amministrazione aggiudicatrice conclude un contratto per la gestione della sua rete di autobus con un'entità diversa da un'amministrazione aggiudicatrice o un ente aggiudicatore ai sensi delle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE; il contratto prevede l'utilizzo di 10 autobus. Tutti e 10 gli autobus sono conteggiati ai fini dell'obiettivo, indipendentemente dal fatto che il prestatore di servizi acquisti nuovi autobus o ne utilizzi di esistenti; eventuali sostituzioni di autobus non saranno conteggiate ai fini dell'obiettivo minimo di appalto né dovranno essere monitorate/registrate.

Caso 3: durante il periodo di riferimento, un'amministrazione aggiudicatrice conclude un contratto per la gestione della sua rete di autobus con un'altra amministrazione aggiudicatrice o un altro ente aggiudicatore soggetta/o alle disposizioni delle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE; il contratto prevede l'utilizzo di 10 autobus. Tutti e 10 gli autobus sono conteggiati ai fini dell'obiettivo, indipendentemente dal fatto che il prestatore di servizi acquisti nuovi autobus o ne utilizzi di esistenti. Inoltre, se durante il periodo di riferimento l'altra/o amministrazione aggiudicatrice/ente aggiudicatore acquisisce uno o più autobus (ad esempio ne acquista uno nuovo per sostituire uno di quelli utilizzati nel quadro del contratto di servizio), questo sarà a sua volta conteggiato ai fini dell'obiettivo minimo di appalto e andrà registrato di conseguenza. Si osservi che in questo caso l'acquisto dell'autobus da parte dell'altra/o amministrazione aggiudicatrice/ente aggiudicatore sarebbe preso in considerazione indipendentemente dal fatto che il veicolo sia utilizzato o meno nel quadro del contratto di servizio.

Caso 4: durante il periodo di riferimento, un'amministrazione aggiudicatrice conclude un contratto per la gestione della sua rete di autobus con un'altra amministrazione aggiudicatrice o un altro ente aggiudicatore soggetta/o alle disposizioni delle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE. Il contratto di servizio prevede l'utilizzo di 10 autobus; tale contratto non rientra tuttavia nell'ambito di applicazione delle due suddette direttive. In questo caso nessun veicolo sarà registrato a titolo del contratto di servizio, dato che tale contratto non rientra nell'ambito di applicazione della direttiva; se tuttavia, durante il periodo di riferimento, l'altra/o amministrazione aggiudicatrice/ente aggiudicatore acquisisce uno o più autobus (ad esempio ne acquista uno nuovo per sostituire uno di quelli utilizzati nel quadro del contratto di servizio), questo sarà a sua volta conteggiato ai fini dell'obiettivo minimo di appalto e andrà registrato di conseguenza. Si osservi che anche in questo caso l'acquisto dell'autobus da parte dell'altra/o amministrazione aggiudicatrice/ente aggiudicatore sarebbe preso in considerazione indipendentemente dal fatto che il veicolo sia utilizzato o meno nel quadro del contratto di servizio.

Domande riguardanti l'adeguamento

19. *A norma dell'articolo 5, paragrafo 3, della direttiva, i veicoli che in seguito ad adeguamento soddisfano la definizione di veicolo pulito e/o di veicolo a emissioni zero possono essere conteggiati ai fini del rispetto degli obiettivi minimi di appalto. In che modo andrebbe indicato il numero di veicoli sottoposti ad adeguamento nella banca dati TED e nelle relazioni?*

Si prevede che nella maggior parte dei casi l'adeguamento dei veicoli non sarà visibile nella banca dati TED, ad esempio perché effettuato internamente o perché oggetto di un contratto di servizio che non rientra nell'ambito di applicazione della direttiva. La direttiva offre agli Stati membri la possibilità di ricorrere all'adeguamento come metodo efficace sotto il profilo dei costi per conseguire gli obiettivi, ma nella maggior parte dei casi il ricorso a questa opzione dovrà essere comunicato separatamente, senza che rientri tra le informazioni che la Commissione raccoglie da TED.

A tale riguardo è opportuno rammentare che, a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva, gli Stati membri devono presentare alla Commissione una relazione sull'attuazione della direttiva che comprende il numero e le categorie di veicoli contemplati dai contratti pertinenti, sulla base dei dati della banca dati TED forniti dalla Commissione. Il rispetto degli obiettivi minimi di appalto sarà valutato in primo luogo sulla base di tale relazione e non solo dei dati estratti dalla banca dati TED da parte della Commissione.

Se si ricorre all'adeguamento per conseguire gli obiettivi minimi di appalto senza che ciò trovi riscontro alcuno nei dati indicati nella banca dati TED, gli Stati membri dovrebbero ottenere dalle amministrazioni aggiudicatrici e dagli enti aggiudicatori pertinenti e includere nella relazione di cui all'articolo 10, paragrafo 2, il numero di veicoli (per ciascuna categoria) che in seguito ad adeguamento soddisfano la definizione di veicolo pulito e/o a emissioni zero. In questo modo tali veicoli saranno considerati ai fini della valutazione del rispetto degli obiettivi minimi di appalto.

20. *In che modo andrebbero conteggiati, nella pratica, i veicoli sottoposti ad adeguamento nel caso in cui veicoli già acquisiti prima del periodo di riferimento siano sottoposti ad adeguamento durante il periodo di riferimento al fine di soddisfare la definizione di veicolo pulito? E nel caso in cui veicoli non puliti nuovi siano acquistati e successivamente sottoposti ad adeguamento nel medesimo periodo di riferimento?*

Tanto l'adeguamento dei veicoli acquisiti prima dell'inizio del periodo di riferimento quanto l'acquisto e il successivo adeguamento di veicoli nel medesimo periodo di riferimento possono essere presi in considerazione, sebbene le modalità di conteggio e gli effettivi impatti sugli obiettivi minimi di appalto siano leggermente diversi, come illustrato negli esempi riportati di seguito.

Esempi pratici — domanda 20

Caso 1

Durante il periodo di riferimento, un'amministrazione aggiudicatrice acquista 10 nuovi autobus diesel. Ai fini degli obiettivi minimi di appalto essa ha acquisito 10 veicoli, nessuno dei quali è pulito.

Caso 2

Durante il periodo di riferimento, un'amministrazione aggiudicatrice acquista 10 nuovi autobus elettrici a batteria. Ai fini degli obiettivi minimi di appalto essa ha acquisito 10 veicoli puliti (a emissioni zero).

Caso 3

Un'amministrazione aggiudicatrice dispone di 10 autobus diesel acquisiti prima dell'entrata in vigore della nuova direttiva. Durante il periodo di riferimento li sottopone ad adeguamento affinché funzionino soltanto a energia elettrica. Ai fini degli obiettivi minimi di appalto essa ha acquisito 10 veicoli puliti (a emissioni zero). In questo senso, l'impatto di questo caso è di fatto identico a quello del caso 2.

Caso 4

Durante il periodo di riferimento, un'amministrazione aggiudicatrice acquista 10 nuovi autobus diesel; successivamente, durante il medesimo periodo li sottopone ad adeguamento affinché divengano veicoli elettrici a batteria. In questo caso saranno registrati due appalti diversi: in primo luogo, l'acquisizione di 10 veicoli non puliti (come nel caso 1); in secondo luogo, l'acquisizione (mediante adeguamento) di 10 veicoli puliti a emissioni zero (come nel caso 3). In totale saranno dunque conteggiati 20 veicoli acquisiti, di cui 10 a emissioni zero e 10 non puliti.

Domande riguardanti l'utilizzo della banca dati TED

21. *In che modo la banca dati TED sarà utilizzata per monitorare l'attuazione della direttiva? Quali informazioni sono tenute a codificare le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori all'interno della banca dati TED ai fini della direttiva?*

Per ogni appalto che rientra nell'ambito di applicazione della direttiva, le informazioni che devono essere raccolte sono le seguenti: il numero totale dei veicoli oggetto dell'appalto; il numero dei veicoli (rispetto a questo totale) qualificabili come «veicoli puliti» secondo la definizione di cui all'articolo 4, punto 4), della direttiva e il numero dei veicoli (rispetto al totale) qualificabili come «veicoli pesanti a emissioni zero» ai sensi dell'articolo 4, punto 5), della direttiva.

Tali informazioni sono note al momento dell'aggiudicazione del contratto e sono spesso già indicate in uno dei campi a testo libero della banca dati TED. Dato che al momento non è obbligatorio fornire tali informazioni, tuttavia, non è sempre così; inoltre, anche se sono indicate nella banca dati TED, non sempre queste informazioni sono codificate all'interno dello stesso campo di testo, in quanto non vi è alcun chiaro obbligo in tal senso. Al momento il recupero automatico di tali informazioni dalla banca dati TED è pertanto impossibile e la loro estrazione manuale è molto dispendiosa in termini di tempo.

Per questi motivi la prossima versione dei formulari elettronici, introdotta dal regolamento di esecuzione (UE) 2019/1780 della Commissione ⁽¹¹⁾ che stabilisce modelli di formulari per la pubblicazione di avvisi e bandi nel settore degli appalti pubblici, includerà i tre campi indicati di seguito per tutti i contratti con un codice CPV pertinente alla direttiva.

- BT-715 — veicoli: il numero di tutti i veicoli (qualificabili come puliti o no) che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2009/33/CE. Veicoli acquistati, oggetto di leasing, locazione o vendita a rate, o di cui è stato ottenuto il diritto d'uso mediante contratto per la prestazione di un servizio acquistato, che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2009/33/CE.
- BT-716 — veicoli puliti: il numero di veicoli puliti come definiti dalla direttiva 2009/33/CE e che rientrano nel suo ambito di applicazione. Veicoli acquistati, oggetto di leasing, locazione o vendita a rate, o di cui è stato ottenuto il diritto d'uso mediante contratto per la prestazione di un servizio acquistato, che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2009/33/CE.
- BT-725 — veicoli a emissioni zero: il numero di veicoli pesanti a emissioni zero, come definiti dalla direttiva 2009/33/CE e che rientrano nel suo ambito di applicazione. Veicoli acquistati, oggetto di leasing, locazione o vendita a rate, o di cui è stato ottenuto il diritto d'uso mediante contratto per la prestazione di un servizio acquistato, che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2009/33/CE.

Dopo che i formulari elettronici saranno entrati in vigore sarà possibile estrarre automaticamente il numero di veicoli adibiti al trasporto su strada e il numero di veicoli adibiti al trasporto su strada puliti e ad emissioni zero. In questo modo si faciliteranno la registrazione e il monitoraggio degli ordini per tutti gli Stati membri. La Commissione raccoglierà tali informazioni e le pubblicherà sul suo sito web.

È opportuno sottolineare che i suddetti campi (BT-715, BT-716 e BT-725), che saranno utilizzati a fini di monitoraggio mediante i formulari elettronici, sono facoltativi. Se gli Stati membri intendono consentire il monitoraggio dell'attuazione della direttiva attraverso la banca dati TED, si raccomanda di rendere obbligatori questi campi a livello nazionale. Se tali campi non sono utilizzati in uno Stato membro, a livello nazionale dovrà essere messo a punto un qualche tipo di sistema di monitoraggio e comunicazione specifico.

22. *Gli Stati membri sono tenuti a mettere in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla direttiva (UE) 2019/1161 entro il 2 agosto 2021; i nuovi formulari elettronici, compresi i campi specifici, saranno tuttavia disponibili nella banca dati TED solo a partire dal 14 novembre 2022. In che modo saranno monitorati i progressi nel frattempo?*

L'inclusione dei campi specifici (numero di veicoli, numero di veicoli puliti e numero di veicoli a emissioni zero) nei nuovi formulari elettronici permetterà l'estrazione automatica di informazioni dalla banca dati TED. Per il periodo compreso tra la fine del periodo di recepimento (2 agosto 2021) e l'introduzione dei nuovi formulari elettronici per TED, le informazioni circa il numero di veicoli, di veicoli puliti e di veicoli a emissioni zero oggetto di ciascun contratto possono essere codificate nel campo di testo II.2.14 «Informazioni supplementari». Nel recepire e attuare la direttiva, gli Stati membri sono incoraggiati a precisare che questo campo a testo libero dovrebbe essere utilizzato per tale scopo con l'obiettivo di facilitare la raccolta di queste informazioni.

23. *Nel contesto degli avvisi di aggiudicazione degli appalti pubblicati in TED, potrebbe verificarsi un problema per i contratti che riguardano veicoli di categorie diverse per le quali sono fissate percentuali diverse (ad esempio autobus e autovetture). In questo caso, in che modo l'amministrazione aggiudicatrice/ente aggiudicatore dovrebbe registrare l'appalto?*

In base all'esperienza attuale, ci si attende che questo problema riguardi solo un numero relativamente limitato di avvisi di aggiudicazione degli appalti. In generale le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori dovrebbero essere incoraggiati a usare, ove possibile, lotti distinti per categorie di veicoli diverse.

Nei casi in cui un avviso di aggiudicazione di un appalto deve contemplare diverse categorie di veicoli, si raccomanda l'approccio seguente:

- includere i codici CPV di entrambe le categorie di veicoli; selezionare il codice della categoria di veicoli con il numero più elevato di veicoli interessati come codice CPV principale e il/i codice/i delle altre categorie di veicoli come codici CPV secondari (pertanto se, ad esempio, l'avviso riguarda 10 autobus e cinque furgoni, selezionare come codice CPV principale quello applicabile agli autobus e come codice CPV secondario quello applicabile ai furgoni);
- registrare nei campi specifici solo il numero di veicoli della categoria con il numero più elevato di veicoli interessati (pertanto se, ad esempio, l'avviso riguarda 10 autobus e cinque furgoni, indicare solo i 10 autobus);
- registrare il numero degli altri veicoli nel campo II.2.14 «Informazioni supplementari».

⁽¹¹⁾ GUL 272 del 25.10.2019, pag. 7.

24. *Cosa succede quando un'amministrazione aggiudicatrice o un ente aggiudicatore utilizza i formulari elettronici della banca dati TED per contratti che non rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva, ad esempio perché di importo inferiore alla soglia minima o perché i veicoli oggetto di appalto sono esclusi dall'ambito di applicazione della direttiva? In che modo si può evitare che i veicoli oggetto di questi contratti siano conteggiati ai fini degli obiettivi minimi di appalto di cui alla direttiva pur non rientrando nell'ambito di applicazione della stessa?*

Se un formulario elettronico è utilizzato per un contratto che non rientra nell'ambito di applicazione della direttiva (ad esempio perché il suo valore è inferiore alla soglia), i campi specifici (numero di veicoli acquisiti rientranti nell'ambito di applicazione della direttiva, numero di veicoli puliti, numero di veicoli a emissioni zero) dovrebbero essere lasciati vuoti o compilati con uno «0», in modo tale che il corrispondente numero di veicoli non sia conteggiato al momento di estrarre i dati dalla banca dati TED.

25. *L'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), della direttiva consente agli Stati membri di stabilire una soglia minima per i contratti di servizio pubblico che può essere pari o inferiore a quella di cui all'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1370/2007. Se uno Stato membro fissa una soglia inferiore, in che modo si possono monitorare questi contratti nella banca dati TED?*

Se uno Stato membro decide di fissare una soglia inferiore, in linea di principio nella banca dati TED dovrebbe essere possibile codificare i contratti di servizio pubblico con un valore inferiore rispetto alla soglia UE di cui all'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1370/2007.

Se un determinato contratto deve già essere registrato nella banca dati TED in conformità di norme nazionali, è semplice codificare il numero di veicoli adibiti al trasporto su strada nel formulario elettronico pertinente con un onere amministrativo supplementare minimo.

Se la registrazione di un contratto non è al momento necessaria, le opzioni disponibili per la comunicazione sono molteplici; tuttavia, tutte comportano un certo onere amministrativo:

- gli Stati membri possono rendere obbligatoria la registrazione del contratto nella banca dati TED;
- in alternativa, gli Stati membri possono obbligare le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori a indicare in questi contratti il numero di veicoli adibiti al trasporto su strada (e di veicoli puliti e a emissioni zero) a livello nazionale; lo Stato membro potrebbe dunque includere tali dati nella relazione nazionale senza ricorrere alla banca dati TED. La necessità di una comunicazione parallela per il numero di veicoli oggetto di questi contratti dal valore relativamente esiguo implicherebbe a sua volta un certo onere amministrativo supplementare.

Gli Stati membri sono invitati a tenere conto dei rispettivi costi e benefici di queste diverse opzioni al momento di prendere una decisione al riguardo nel contesto del recepimento della direttiva.

Domande riguardanti gli appalti avviati prima della fine del periodo di recepimento

26. *La direttiva si applica ai contratti di servizio in essere sottoscritti prima del 2 agosto 2021? Come va trattata la sostituzione di veicoli effettuata nell'ambito di tali contratti?*

I contratti quadro o i contratti di servizio riguardanti servizi di trasporto pubblico conclusi prima del 2 agosto 2021 non rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva. Come esposto in relazione alla domanda 13, inoltre, anche se un contratto di servizio rientra nell'ambito di applicazione della direttiva, il numero di veicoli da prendere in considerazione ai fini dell'obiettivo minimo di appalto è il numero di veicoli utilizzati per prestare il servizio, non il numero di veicoli che potrebbero essere sostituiti dal prestatore di servizi in corso di contratto.

Come illustrato in maggiore dettaglio in relazione alla domanda 14, tuttavia, il prestatore di servizi che è a sua volta un'amministrazione aggiudicatrice/un ente aggiudicatore soggetta/o agli obblighi stabiliti nelle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE può essere tenuto a comunicare l'acquisto di veicoli.

Esempi pratici — domande 17, 18 e 26

Caso 1: prima del 2 agosto 2021, un'amministrazione aggiudicatrice ha concluso un contratto per la gestione della sua rete di autobus con un'entità diversa da un'amministrazione aggiudicatrice o un ente aggiudicatore ai sensi delle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE. Il contratto di servizio non rientra nell'ambito di applicazione della direttiva e non viene preso in considerazione ai fini degli obiettivi minimi di appalto. Nessuno degli autobus oggetto del contratto viene conteggiato ai fini dell'obiettivo; anche le eventuali sostituzioni di autobus non saranno conteggiate né dovranno essere monitorare/registrate.

Caso 2: prima del 2 agosto 2021, un'amministrazione aggiudicatrice ha concluso un contratto per la gestione della sua rete di autobus con un'agenzia di trasporti pubblici che è a sua volta un'amministrazione aggiudicatrice o un ente aggiudicatore soggetta/o agli obblighi di cui alle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE. Il contratto di servizio non rientra nell'ambito di applicazione della direttiva e non viene preso in considerazione ai fini degli obiettivi minimi di appalto. L'appalto degli autobus da parte dell'agenzia di trasporti pubblici rientra tuttavia nell'ambito di applicazione della direttiva. Se pertanto, durante il periodo di riferimento, l'agenzia sostituisce uno o più degli autobus utilizzati per prestare il servizio, tale acquisto sarà preso in considerazione ai fini dell'obiettivo minimo di appalto e andrà comunicato di conseguenza (si noti che in questo caso l'acquisto dell'autobus sarebbe conteggiato indipendentemente dal fatto che il veicolo venga utilizzato o meno per eseguire il contratto di servizio).

Domande riguardanti l'applicazione della direttiva ad accordi quadro e a sistemi dinamici di acquisizione

27. *In che modo gli obblighi della direttiva si applicano agli appalti aggiudicati nell'ambito di un sistema dinamico di acquisizione o di accordi quadro?*

La direttiva si applica ai singoli appalti aggiudicati nell'ambito di un accordo quadro o di sistemi dinamici di acquisizione. Conformemente alle disposizioni dell'articolo 5, paragrafo 2, ai fini della direttiva dovrebbero essere presi in considerazione gli avvisi di aggiudicazione dei singoli appalti, che possono essere comunicati come indicato di seguito.

— Per i sistemi dinamici di acquisizione, a norma dell'articolo 50, paragrafo 3, della direttiva 2014/24/UE, «[I]e amministrazioni aggiudicatrici inviano un avviso di aggiudicazione di appalto entro trenta giorni dall'aggiudicazione di ogni appalto basata su un sistema dinamico di acquisizione. Esse possono tuttavia raggruppare detti avvisi su base trimestrale. In tal caso, esse inviano gli avvisi raggruppati al più tardi trenta giorni dopo la fine di ogni trimestre».

— Per i singoli appalti aggiudicati nell'ambito di un accordo quadro, le modalità di utilizzo dei formulari elettronici sono chiarite nel manuale di attuazione della politica in materia di formulari elettronici; si veda in particolare l'estratto seguente (dal manuale):

«[i] formulari elettronici potrebbero essere utilizzati per la pubblicazione, ogni trimestre, di avvisi di aggiudicazione di appalti per singoli appalti nell'ambito di un accordo quadro (con riferimento all'avviso che stabilisce l'accordo quadro), sebbene ciò non sia richiesto dalle direttive sugli appalti pubblici *. L'obbligo può essere ulteriormente segmentato in base al tipo di accordo quadro: ad esempio per tutti gli accordi quadro o solo per gli accordi quadro con più operatori economici.

La pubblicazione degli avvisi di aggiudicazione relativi ad appalti aggiudicati nell'ambito di accordi quadro è necessaria per garantire la trasparenza in merito al denaro dei contribuenti effettivamente speso e, nel caso di accordi quadro con più operatori economici, per garantire maggiore trasparenza su chi riceve effettivamente il denaro (in aggiunta, è necessaria per la misurazione precisa degli acquisti di veicoli ai sensi della direttiva sui veicoli puliti).

* Nei formulari elettronici ciò avviene mediante pubblicazione di un avviso di aggiudicazione di un appalto con ripetizione di "Offerta" (BG-320) e "Appalto: contratto" (BG-310)».

28. *La direttiva si applica agli appalti aggiudicati nell'ambito di sistemi dinamici di acquisizione o di accordi quadro precedentemente adottati se entra in vigore durante il periodo di validità del sistema?*

No. A norma dell'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva, solo gli appalti il cui avviso di indizione di gara è stato inviato dopo il 2 agosto 2021 rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva stessa. Un sistema dinamico di acquisizione o un accordo quadro il cui avviso di indizione di gara è stato inviato prima di tale data non rientrerebbe pertanto nell'ambito di applicazione della direttiva, sebbene sia possibile che singoli appalti basati su tale sistema dinamico di acquisizione siano aggiudicati successivamente alla data in questione. Si veda anche la domanda 7.

29. *Se durante il primo periodo di riferimento viene adottato un accordo quadro o un sistema dinamico di acquisizione ma i singoli appalti sono aggiudicati nel secondo periodo, a quale periodo dovrebbero essere attribuiti i veicoli corrispondenti?*

A norma dell'articolo 5, paragrafo 2, della direttiva, la data da tenere presente è la data di aggiudicazione del contratto. Nel caso di accordi quadro o di sistemi dinamici di acquisizione, tale data corrisponde alla data di aggiudicazione dei singoli appalti. Per quanto concerne i singoli appalti aggiudicati durante il secondo periodo di riferimento nell'ambito di un accordo quadro o di un sistema dinamico di acquisizione adottato durante il primo periodo di riferimento, pertanto, i veicoli interessati saranno attribuiti al secondo periodo di riferimento.

Si veda anche la domanda 7.

Domande riguardanti gli appalti che coinvolgono amministrazioni aggiudicatrici di Stati membri diversi

30. *Se si organizza un appalto congiunto nel quale sono coinvolti amministrazioni aggiudicatrici/enti aggiudicatori di Stati membri diversi (ad esempio se un gruppo europeo di cooperazione territoriale organizza un appalto congiunto per acquisire autobus puliti per conto dei suoi membri di diversi Stati membri), in che modo andrebbe registrato tale appalto nella banca dati TED per garantire che i veicoli siano correttamente assegnati allo Stato membro pertinente ai fini degli obiettivi minimi di appalto?*

Gli appalti congiunti di cui sopra saranno registrati nella banca dati TED come un'unica voce; i rispettivi veicoli verrebbero pertanto assegnati automaticamente allo Stato membro in cui ha sede l'amministrazione aggiudicatrice/ente aggiudicatore principale. Per garantire la corretta assegnazione dei veicoli agli Stati membri coinvolti ai fini degli obiettivi minimi di appalto, la ripartizione di veicoli, veicoli puliti e veicoli a emissioni zero tra gli Stati membri dovrebbe essere codificata nel campo II.2.14) «Informazioni supplementari». In seguito i servizi della Commissione correggeranno manualmente il conteggio di tali veicoli nel sistema affinché il dato indicato ne rifletta l'effettiva ripartizione tra gli Stati membri interessati.
