

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVI LEGISLATURA —————

**N. 301**

## **ATTO DEL GOVERNO**

### **SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE**

Schema di decreto legislativo recante: «Attuazione della direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico nel trasporto su strada»

*(Parere ai sensi dell'articolo 1 della legge 4 giugno 2010, n. 96)*

---

**(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 2 dicembre 2010)**

---



*Il Ministro  
per i rapporti con il Parlamento*

DRP/I/XVI D 181/10

Roma

2 DIC. 2010

*Caro Presidente,*

Le trasmetto, al fine dell'espressione del parere da parte delle Commissioni parlamentari competenti, lo schema di decreto legislativo recante "Attuazione della direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico nel trasporto su strada", approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri del 26 novembre 2010.

*con : [signature]*

-----  
Sen.  
Renato Giuseppe SCHIFANI  
Presidente del  
Senato della Repubblica  
R O M A



*Ministero  
dell'Economia e delle Finanze*  
UFFICIO DEL COORDINAMENTO LEGISLATIVO  
Ufficio legislativo - Economia

*ANP/100/POCOM/16141*

Roma, - 2 DIC. 2010

Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri  
- DAGL

E, p.c.:

Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri  
Dipartimento per le Politiche Comunitarie  
- Ufficio Legislativo

All'Ufficio Legislativo/ Finanze

Al Dipartimento della Ragioneria Generale  
dello Stato  
SEDE

OGGETTO: Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada. 2006.

Con riferimento allo schema di decreto legislativo in oggetto, si trasmette la nota n. 0101281 del 1° dicembre 2010, con la quale il competente Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato, nel comunicare di non avere osservazioni da formulare, ha inviato bollinato l'allegato testo del predetto provvedimento unitamente alla relazione tecnica verificata.

IL CAPO DELL'UFFICIO

## RELAZIONE TECNICO-FINANZIARIA

Quanto ai profili finanziari del provvedimento si precisa che, come previsto dalla clausola di invarianza della spesa introdotta all'articolo 7, dalla attuazione delle disposizioni del presente decreto non deriveranno nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

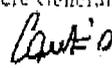
Il provvedimento all'esame, non introduce, infatti, a carico delle amministrazioni aggiudicatrici, degli enti aggiudicatori e degli operatori di servizio pubblico, come definiti dallo stesso provvedimento, l'obbligo di acquisire nuovi veicoli da adibire al trasporto su strada, ma si limita a stabilire che detti soggetti debbano tener conto, al momento della acquisizione di detti veicoli, del loro impatto energetico (consumo) e degli altri impatti ambientali (emissioni) nell'intero ciclo di vita. Adempimento quest'ultimo che potranno assolvere stabilendo, nei documenti dell'appalto, specifiche tecniche in materia di prestazioni energetiche ed ambientali per ciascun tipo di impatto considerato, nonché per ogni altro eventuale tipo di impatto ambientale ovvero, nel caso in cui venga esperita una procedura di appalto con il criterio di aggiudicazione all'offerta economicamente più vantaggiosa, includendo l'impatto energetico e l'impatto ambientale fra i criteri di aggiudicazione.

I soggetti destinatari delle disposizioni del presente dovranno, dunque, in caso di acquisizione di veicoli da adibire al trasporto su strada, effettuare la scelta tenendo conto delle disposizioni di cui all'articolo 4 del provvedimento in esame e delle disponibilità finanziarie previste, a legislazione vigente, per tale finalità.

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2007, n. 196, ha avuto esito

POSITIVO       NEGATIVO



Il Ragioniere Generale dello Stato  


21/10/2010



**SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO DI ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2009/33/CE DEL PARLAMENTO E DEL CONSIGLIO DEL 23 APRILE 2009 RELATIVA ALLA PROMOZIONE DI VEICOLI A RIDOTTO IMPATTO AMBIENTALE E A BASSO CONSUMO ENERGETICO NEL TRASPORTO SU STRADA.**

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

VISTI gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

VISTA la legge 4 giugno 2010 n. 96, recante disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - Legge comunitaria 2009, ed in particolare, l'allegato B;

VISTA la direttiva 2009/33/CE del Parlamento e del Consiglio del 23 aprile 2009 relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada;

VISTO il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE;

VISTO il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 aprile 2008, recante recepimento della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 settembre 2007, relativa all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinate a tali veicoli, pubblicato nel S.O. n.167 alla Gazzetta Ufficiale n. 162 del 12 luglio 2008;

VISTO il decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 11 aprile 2008, n. 135, recante approvazione del Piano d'azione per la sostenibilità ambientale dei consumi nel settore della pubblica amministrazione;

VISTO il regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia;

VISTO il regolamento (CE) n. 1177/2009 della Commissione del 30 novembre 2009 che modifica le direttive del Parlamento europeo e del Consiglio 2004/17/CE, 2004/18/CE e 2009/81/CE riguardo alle soglie di applicazione in materie di procedure di aggiudicazione degli appalti;

VISTA la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del.....;

ACQUISITI i pareri delle componenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

VISTA la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del .....

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, della giustizia, degli affari esteri e dell'economia e delle finanze;

EMANA

il seguente decreto legislativo:

ART. 1

*(Finalità)*

1. Al fine di promuovere e di stimolare il mercato dei veicoli a **ridotto impatto ambientale** e a basso consumo energetico e di potenziare il contributo del settore dei trasporti alle politiche della Comunità in materia di ambiente, di clima e di energia, il presente decreto stabilisce l'obbligo per le amministrazioni aggiudicatrici, per gli enti aggiudicatori e per gli operatori di cui all'articolo 2, comma 1, di tener conto, al momento dell'acquisizione di veicoli adibiti al trasporto su strada, di cui all'articolo 3, comma 1, lettera c), dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale, tra cui il consumo energetico e le emissioni di CO<sub>2</sub> e di talune sostanze inquinanti, nell'intero arco della loro vita.

## ART. 2

### *(Campo di applicazione)*

1. Fatto salvo quanto previsto al comma 2, il presente decreto si applica ai contratti di acquisizione di veicoli adibiti al trasporto su strada, come definiti all'articolo 3, comma 1, lettera c), stipulati:
  - a) dalle amministrazioni aggiudicatrici o dagli enti aggiudicatori di cui all'articolo 3, comma 1, lettere a) e b), nei casi in cui sono assoggettati all'obbligo di applicare le procedure di appalto ai sensi del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163;
  - b) dagli operatori di cui all'articolo 3, comma 1, lettera d), che assolvono obblighi di servizio pubblico, nel quadro di un contratto di servizio pubblico, ai sensi del regolamento (CE) n. 1370 del 2007, di importo superiore alle soglie definite all'articolo 28 del citato decreto legislativo n. 163 del 2006.
2. Il presente decreto non si applica ai contratti di acquisizione dei veicoli di cui all'articolo 2, comma 3, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 aprile 2008, nel caso in cui detti veicoli non siano stati assoggettati all'omologazione tipo o ad omologazione individuale.

## ART. 3

### *(Definizioni)*

1. Ai fini del presente decreto si intende per:
  - a) amministrazioni aggiudicatrici: le amministrazioni aggiudicatrici come definite all'articolo 3, comma 25, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163;
  - b) enti aggiudicatori: gli enti aggiudicatori come definiti all'articolo 3, comma 29, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163;
  - c) veicolo adibito al trasporto su strada: un veicolo che appartenga ad una delle categorie di veicoli elencate alla tabella 3 dell'allegato 1;
  - d) operatore di servizio pubblico: l'operatore di servizio pubblico come definito all'articolo 2, primo paragrafo, lettera d), del regolamento (CE) n. 1370/2007;
  - e) contratto di servizio pubblico: il contratto di servizio pubblico come definito all'articolo 2, primo paragrafo, lettera i), del regolamento (CE) n. 1370/2007;
  - f) appalti pubblici: gli appalti pubblici come definiti all'articolo 3, comma 6, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163;
  - g) specifiche tecniche: le specifiche tecniche come definite al punto 1), lettera b), dell'Allegato VIII al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163;
  - h) acquisizione: l'acquisto, a titolo oneroso, della proprietà o del godimento.

## ART. 4

### *(Acquisizione di veicoli adibiti a trasporto su strada a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico)*

1. Le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori di cui all'articolo 2, comma 1, devono tener conto, al momento dell'acquisizione di veicoli adibiti al trasporto su strada, almeno dei seguenti impatti energetici ed ambientali al loro esercizio nel corso dell'intero ciclo di vita:
  - a) il consumo energetico;
  - b) le emissioni di biossido di carbonio (CO<sub>2</sub>);
  - c) le emissioni di ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>), idrocarburi non metanici (NMHC) e particolato.



2. Le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori di cui all'articolo 2, comma 1, devono tenere conto, al momento dell'acquisizione di veicoli adibiti al trasporto su strada, anche degli ulteriori impatti ambientali definiti ai sensi dell'articolo 2 del decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 11 aprile 2008, n. 135.
3. Ai fini dell'attuazione delle disposizioni di cui ai commi 1 e 2, le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori di cui all'articolo 2, comma 1, applicano almeno una delle seguenti opzioni:
  - a) stabiliscono, nei documenti dell'appalto, specifiche tecniche in materia di prestazioni energetiche ed ambientali per ciascun tipo di impatto considerato, nonché per ogni altro eventuale tipo di impatto ambientale;
  - b) nel caso in cui venga esperita una procedura di appalto con il criterio di aggiudicazione all'offerta economicamente più vantaggiosa, fondano la decisione di acquisizione altresì sull'impatto energetico e sull'impatto ambientale, includendo tali impatti fra i criteri di aggiudicazione e utilizzando la metodologia di calcolo dei costi di esercizio di cui all'articolo 5, qualora tali impatti siano trasformati in valore monetario.
4. Ai fini di cui al comma 3, devono comunque essere applicate le disposizioni definite ai sensi dell'articolo 2 del citato decreto n. 135 del 2008.

#### ART. 5

*(Metodologia di calcolo dei costi di esercizio durante l'intero arco di vita)*

1. I costi di esercizio nell'intero arco di vita connessi al consumo energetico sono calcolati usando la metodologia seguente:
  - a) il consumo di carburante per chilometro di un veicolo, misurato come indicato al comma 4, deve essere, in ogni caso, computato in unità di consumo energetico per chilometro;
  - b) qualora il consumo di carburante sia fornito in unità di misura diverse da quella di consumo energetico, esso è convertito in consumo di energia per chilometro utilizzando i fattori di conversione di cui alla tabella 1 dell'allegato 1;
  - c) quale costo per unità di energia è utilizzato il costo pre-accisa per unità di energia più basso fra quello della benzina e quello del combustibile diesel per autotrazione;
  - d) i costi di esercizio imputabili al consumo energetico di un veicolo nell'intero arco di vita sono calcolati moltiplicando il chilometraggio relativo all'intero arco di vita indicato alla tabella 3 dell'allegato 1, se necessario tenendo conto del chilometraggio già effettuato, per il consumo di energia per chilometro di cui alla lettera b) e per il costo per unità di energia di cui alla lettera c).
2. I costi di esercizio nell'intero arco di vita connessi alle emissioni di CO<sub>2</sub> sono calcolati usando la metodologia seguente:
  - a) il chilometraggio relativo all'intero arco di vita, indicato alla tabella 3 dell'allegato 1, se necessario tenendo conto del chilometraggio già effettuato, va moltiplicato per le emissioni di CO<sub>2</sub> espresse in chilogrammi per chilometro, misurate come indicato al comma 4;
  - b) il valore di cui alla lettera a) va moltiplicato per il costo per chilogrammo di CO<sub>2</sub> di cui alla tabella 2 dell'allegato 1.
3. I costi di esercizio nell'intero arco di vita connessi alle emissioni di sostanze inquinanti sono calcolati usando la metodologia seguente:
  - a) i costi di esercizio relativi alle emissioni inquinanti di un veicolo nell'intero arco di vita, sono calcolati sommando i costi di esercizio relativi alle emissioni di NO<sub>x</sub>, NMHC e particolato nell'intero arco di vita;



- b) i costi di esercizio relativi a ogni sostanza inquinante per l'intero arco di vita sono calcolati moltiplicando il chilometraggio relativo all'intero arco di vita indicato alla tabella 3 dell'allegato 1, se necessario tenendo conto del chilometraggio già effettuato, per le emissioni in grammi per chilometro misurate, come indicato al comma 4 e per il rispettivo costo per grammo di cui alla tabella 2 dell'allegato 1.
4. Il consumo di carburante, le emissioni per chilometro di CO<sub>2</sub> e delle sostanze inquinanti di cui alla tabella 2 dell'allegato 1, sono misurati:
- a) per i veicoli per cui la normativa comunitaria in materia di omologazione definisce procedure di prova standardizzate, utilizzando tali procedure;
- b) per i veicoli che non sono oggetto di procedure di prova standardizzate comunitarie, utilizzando procedure di prova alternative indicate dai soggetti di cui all'articolo 2, comma 1.

#### ART. 6

##### *(Adeguamenti al progresso tecnico)*

1. Con appositi decreti del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ai sensi dell'articolo 13 della legge 4 febbraio 2005, n. 11, si provvede alla modifica dell'allegato 1 al fine di dare attuazione a successive norme comunitarie non autonomamente applicabili.

#### ART. 7

##### *(Disposizioni finanziarie)*

1. Dall'attuazione delle disposizioni del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. **I soggetti pubblici interessati provvedono all'attuazione del presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.**

Il presente decreto, munito del sigillo di Stato, sarà inserito nella raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti d'osservarlo e di farlo osservare.



(di cui agli articoli 3, comma 1, lettera c), e 5, commi 1, lettera d), e 2, lettera b)

**Dati per il calcolo dei costi di esercizio relativi all'intero arco di vita per i veicoli adibiti al trasporto su strada**

*Tabella 1: Contenuto energetico dei combustibili per autotrazione*

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

*Tabella 2: Costi per le emissioni nel trasporto su strada*

CO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	NMHC	Particolato
0,04 EUR/kg	0,0088 EUR/g	0,002 EUR/g	0,174 EUR/g

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

Categoria veicolo (categorie M e N di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 aprile 2008, recante recepimento della direttiva 2007/46/CE)	Chilometraggio nell'intero arco di vita
Autovetture (M <sub>1</sub> )	200 000 km
Veicoli commerciali leggeri (N <sub>1</sub> )	250 000 km
Veicoli commerciali pesanti (N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> )	1 000 000 km
Autobus (M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> )	800 000 km

## ANALISI TECNICO-NORMATIVA

### **Amministrazione proponente:**

Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

**Titolo:** decreto legislativo recante recepimento della direttiva 2009/33/CE del Parlamento e del Consiglio del 23 aprile 2009 relativa alla promozione di veicoli a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico nel trasporto su strada

Referente: Giovanna Amidei

tel. 06/57225652

e-mail amidei.giovanna@minambiente.it

### **PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO**

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

Il decreto all'esame è stato predisposto ai sensi della legge comunitaria 4 giugno 2010, n. 96, al fine di recepire nell'ordinamento interno la direttiva 2009/33/CE del Parlamento e del Consiglio del 23 aprile 2009 relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada.

Obiettivo della direttiva è quello di contribuire all'attuazione delle strategie comunitarie in materia di ambiente, clima ed energia attraverso, appunto, la promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico. A tal fine stabilisce che le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e taluni operatori economici soggetti all'obbligo di applicare le procedure di appalto previste dal decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, debbano tener conto, al momento dell'acquisto di veicoli a motore adibiti al trasporto su strada, dell'impatto energetico ed ambientale di detti veicoli nell'intero ciclo di vita.

In particolare, la direttiva prevede, ai fini della valutazione del predetto impatto energetico ed ambientale, che le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori economici soggetti all'obbligo di applicare le procedure di appalto previste dal decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, debbano alternativamente :

- fissare specifiche tecniche in materia di prestazioni energetiche ed ambientali nei documenti dell'appalto per ciascun tipo di impatto considerato;
- prevedere nella decisione di acquisto, fra i criteri di aggiudicazione, i citati impatti anche attraverso la loro trasformazione in valore monetario secondo una metodologia indicata dalla direttiva stessa.



Lo schema di decreto, oltre ad attuare le disposizioni previste dalla direttiva, prevede che i soggetti sopra indicati tengano conto degli ulteriori impatti ambientali definiti ai sensi dell'articolo 2 del decreto 11 aprile 2008, n.135, recante approvazione del piano d'azione per la sostenibilità ambientale dei consumi nel settore della pubblica amministrazione.

## ***2) Analisi del quadro normativo nazionale.***

Il quadro normativo nazionale di riferimento è costituito dal decreto legislativo 12 aprile 2006, n.163 recante codici dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle Direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE; dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 aprile 2008, recante recepimento della direttiva 2007/46/CE, relativa all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinate a tali veicoli e dal decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 11 aprile 2008, n.135, recante approvazione del piano d'azione per la sostenibilità ambientale dei consumi nel settore della pubblica amministrazione.

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

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

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

Non si rilevano profili di incompatibilità con i principi costituzionali.

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

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

Non si rilevano profili di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie ed a statuto speciale nonché degli enti locali, né di incompatibilità con i principi di sussidiarietà, di differenziazione e di adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

La disciplina recata dal presente decreto attiene, infatti, alla materia ambientale che, ai sensi dell'articolo 117, comma 1, lettera s), della Costituzione è riservata alla potestà legislativa esclusiva dello Stato.

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

Non sono previste rilegificazioni di norme delegificate.

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

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

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

Non sono pendenti giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.

## **PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE**

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

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

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

Non sono state aperte procedure di infrazione nei confronti dell'Italia nella materia in esame.

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

Il provvedimento legislativo in esame non presenta profili di incompatibilità con gli obblighi internazionali.

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

Non sono pendenti giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.

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

Non sono pendenti giudizi innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

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

-----

## **PARTE III. ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO**

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

Il provvedimento in esame introduce alcune nuove definizioni previste dalla direttiva comunitaria che recepisce.



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

I riferimenti normativi contenuti nel provvedimento in esame sono corretti.

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

Non si è fatto ricorso alla tecnica della novella legislativa.

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

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

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

Non risultano altre deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

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

Il provvedimento all'esame, al fine di dare attuazione a successive norme comunitarie non autonomamente applicabili, prevede, all'art. 6, l'adozione di appositi decreti di modifica dell'allegato tecnico da adottarsi di iniziativa del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

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

Non sono state utilizzate statistiche a livello nazionale.



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

### **Amministrazione proponente:**

Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

**Titolo:** decreto legislativo recante recepimento della direttiva 2009/33/CE del Parlamento e del Consiglio del 23 aprile 2009 relativa alla promozione di veicoli a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico nel trasporto su strada.

Referente: Giovanna Amidei

tel. 06/57225652

e-mail amidei.giovanna@minambiente.it

### **SEZIONE 1 - IL CONTESTO E GLI OBIETTIVI**

#### **A) Sintetica descrizione del quadro normativo vigente.**

Il nuovo intervento regolatorio è necessario, secondo quanto stabilito dalla legge comunitaria 4 giugno 2010, n. 96, al fine di recepire nell'ordinamento interno la direttiva 2009/33/CE, 2009 relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada.

Il quadro normativo nazionale di riferimento è costituito dal decreto legislativo 12 aprile 2006, n.163, recante codici dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle Direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE; dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 aprile 2008, recante recepimento della direttiva 2007/46/CE, relativa all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinate a tali veicoli e dal decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 11 aprile 2008, n.135, recante approvazione del Piano d'azione per la sostenibilità ambientale dei consumi nel settore della pubblica amministrazione.

#### **B) Illustrazione delle carenze e delle criticità constatate nella vigente situazione normativa, corredata dalla citazione delle relative fonti di informazione.**

Il nuovo intervento regolatorio, che si colloca nel quadro delle misure da adottare per dare attuazione alle strategie definite a livello comunitario in materia di ambiente, di clima e di energia, si propone di ridurre l'impatto energetico ed ambientale di determinati veicoli a motore adibiti al trasporto su strada.

A tal fine prevede che le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori soggetti all'obbligo di applicare le procedure di appalto previste dal decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, debbano alternativamente:

a) fissare specifiche tecniche in materia di prestazioni energetiche ed ambientali nei documenti dell'appalto per ciascun tipo di impatto considerato, nonché per ogni altro eventuale tipo di impatto ambientale;

b) ove sia aperta una procedura di appalto con il criterio di aggiudicazione all'offerta economicamente più vantaggiosa, integrare nella decisione di acquisto l'impatto energetico e l'impatto ambientale, inserendo tali impatti fra i criteri di aggiudicazione e, nel caso in cui, ai fini della loro integrazione nella decisione di acquisto, tali impatti siano trasformati in valore monetario, utilizzando la metodologia di cui all'articolo 5.

Il nuovo intervento regolatorio, oltre ad attuare le disposizioni previste dalla direttiva, prevede che i soggetti sopra indicati tengano conto anche degli ulteriori impatti ambientali definiti ai sensi dell'articolo 2 del decreto 11 aprile 2008, n.135, recante approvazione del Piano d'azione per la sostenibilità ambientale dei consumi nel settore della pubblica amministrazione.

**C) Rappresentazione del problema da risolvere e delle esigenze sociali ed economiche considerate, anche con riferimento al contesto internazionale ed europeo.**

Con il nuovo intervento regolatorio si intende ridurre, per tutto il ciclo della loro vita, l'impatto energetico ed ambientale dei veicoli a motore adibiti al trasporto su strada di cui all'articolo 2, comma 3, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 aprile 2008, recante recepimento della direttiva 2007/46/CE, relativa all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinate a tali veicoli.

**D) Descrizione degli obiettivi (di breve, medio o lungo periodo) da realizzare mediante l'intervento normativo e gli indicatori che consentiranno successivamente di verificarne il grado di raggiungimento.**

Con il nuovo intervento regolatorio si intende, attraverso la riduzione l'impatto energetico ed ambientale di determinati veicoli a motore adibiti al trasporto su strada migliorare l'ambiente nel suo complesso.

La verifica del grado di raggiungimento degli obiettivi che si intendono realizzare mediante il nuovo intervento regolatorio avverrà attraverso il monitoraggio del Piano d'azione per la sostenibilità ambientale dei consumi nel settore della pubblica amministrazione, il cosiddetto piano per gli acquisiti verdi. Tale monitoraggio consentirà di conoscere di quanto si è rinnovato il parco macchine e conseguentemente di stimare la riduzione degli emissioni inquinanti legate all'utilizzo degli autoveicoli. Tale monitoraggio verrà effettuato dall'autorità di vigilanza sui contratti pubblici.

**E) Indicazione delle categorie dei soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento legislativo.**

Destinatari dell'intervento normativo sono, quanto agli obblighi, le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori soggetti all'obbligo di applicare le procedure di appalto previste dal decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e, quanto ai benefici, la popolazione italiana nel suo complesso, considerato che la finalità del nuovo intervento normativo è quella di migliorare lo stato dell'ambiente, con evidenti benefici, fra l'altro, per la salute umana.



## **SEZIONE 2 - PROCEDURE DI CONSULTAZIONE**

Le procedure di consultazione delle parti interessate sono state esperite a livello comunitario. L'Amministrazione non ha ritenuto di procedere ad ulteriori consultazioni a livello nazionale in quanto l'intervento regolatorio è conforme ai criteri ed ai principi della direttiva.

Sull'intervento regolatorio è previsto venga acquisito anche formalmente il parere delle competenti commissioni parlamentari.

## **SEZIONE 3 - LA VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO ("OPZIONE ZERO").**

L'opzione di non intervento non è percorribile stante l'obbligo per gli Stati membri di recepire nel diritto interno le norme comunitarie. La mancata trasposizione della direttiva comunitaria comporterebbe l'apertura di una procedura d'infrazione nei confronti dell'Italia per mancato recepimento della direttiva in questione.

## **SEZIONE 4 - VALUTAZIONE DELLE OPZIONI ALTERNATIVE**

Non sono state ravvisate opzioni alternative alla regolazione diretta, cioè al recepimento a livello legislativo dei contenuti vincolanti della direttiva nel rispetto dei principi e dei criteri contenuti nella legge delega (legge comunitaria 2009). Nel corso della concertazione le amministrazioni interessate hanno concordato sulla non esistenza di soluzioni alternative alla regolazione diretta. Inoltre, non sono emerse opzioni alternative nemmeno quanto al merito dell'intervento regolatorio in quanto la direttiva da recepire non presenta margini di discrezionalità.

## **SEZIONE 5 - GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA**

### **A) Metodo di analisi applicato per la misurazione degli effetti.**

La valutazione che il nuovo intervento regolatorio avrebbe avuto effetti positivi per la salute umana e per l'ambiente è stata effettuata a livello comunitario, attesa l'esigenza di rafforzare, con l'adozione di ulteriori misure, la strategia comunitarie in materia di ambiente, di clima e di energia. Il Ministero dell'ambiente nel definire il nuovo intervento regolatorio ha recepito puntualmente le disposizioni della direttiva.

### **B) Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta.**

Non risultano svantaggi dall'opzione prescelta. Al contrario l'intervento normativo si propone di fornire strumenti importanti per la tutela dell'ambiente e della salute della popolazione.

### **C) Indicazione degli obblighi informativi a carico dei destinatari diretti ed indiretti.**

In conformità al dettato della direttiva che recepisce, il nuovo intervento regolatorio non prevede specifici obblighi informativi a carico dei destinatari diretti ed indiretti.

### **D) Eventuale comparazione con altre opzioni esaminate.**



Non sono state prese in esame altre opzioni in quanto il nuovo intervento vengono recepisce puntualmente i contenuti della direttiva, mentre le disposizioni di contenuto discrezionale sono state concordate con le amministrazioni interessate.

**E) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio.**

Non esistono condizioni o fattori che possano incidere sull'immediata attuazione del nuovo intervento regolatorio. I soggetti tenuti all'adempimento degli obblighi introdotti dal nuovo intervento regolatorio provvederanno agli stessi adempimenti senza incidere su risorse pubbliche.

**SEZIONE 6 - INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COMPETITIVITA'**

E' stato valutato che le disposizioni del provvedimento in esame non avranno ricadute sul corretto funzionamento della concorrenza del mercato né sulla competitività del Paese.

**SEZIONE 7 - MODALITA' ATTUATIVE DELL'INTERVENTO REGOLATORIO**

**A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio proposto.**

I soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento normativo delineato sono le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori soggetti all'obbligo di applicare le procedure di appalto previste dal decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163.

**B) Eventuali azioni per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento.**

Circa le misure per garantire la pubblicità e l'informazione sull'intervento regolatorio, è prevista la pubblicazione dell'intervento regolatorio nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

**C) Gli strumenti per il controllo ed il monitoraggio dell'intervento regolatorio**

Al controllo ed al monitoraggio sulla regolare attuazione del nuovo intervento regolatorio provvederà il Ministero dell'ambiente, secondo modalità già definite ed avvalendosi delle strutture esistenti, anche sulla base dei dati forniti dai soggetti responsabili dell'attuazione dello stesso intervento regolatorio ai sensi di altre normative.

**D) Eventuali meccanismi per la revisione e l'adeguamento periodico della prevista regolamentazione e gli aspetti prioritari da sottoporre eventualmente a V.I.R.**

Sarà effettuata, con cadenza biennale, a cura del Ministero, la prevista VIR nella quale saranno valutati principalmente l'effettivo miglioramento, in termini di tutela dell'ambiente, conseguente alla riduzione degli impatti energetico ed ambientale dei veicoli a motore adibiti al trasporto su

strada rientranti nel campo di applicazione del nuovo intervento regolatorio, nonché il rapporto costi-benefici dell'intervento stesso.



## RELAZIONE ILLUSTRATIVA

### I. Introduzione.

Il presente schema di decreto è stato predisposto sulla base della legge comunitaria 4 giugno 2010, n. 96, al fine di recepire nell'ordinamento interno la direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada.

In linea con la direttiva che recepisce, il provvedimento all'esame mira a promuovere ed a stimolare il mercato dei veicoli puliti e a basso consumo energetico e a potenziare il contributo del settore dei trasporti alle politiche avviate dalla Comunità europea in materia di ambiente, di clima e di energia, imponendo alle amministrazioni aggiudicatrici, agli enti aggiudicatori e a taluni operatori di tener conto, al momento dell'acquisizione di veicoli a motore e di loro rimorchi adibiti al trasporto su strada, dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale di detti veicoli nell'intero ciclo di vita.

Detti impatti devono riguardare, come minimo, il consumo energetico, le emissioni di biossido di carbonio (CO<sub>2</sub>), le emissioni di ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>), di idrocarburi non metanici (NMHC) e di particolato.

In particolare, il provvedimento prevede che le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori destinatari delle sue disposizioni, per tenere conto dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale imputabili ai veicoli in questione, debbano applicare almeno una delle seguenti opzioni:

- prevedere, nei documenti dell'appalto, per ciascun tipo di impatto considerato, specifiche tecniche in materia di prestazioni energetiche ed ambientali, oppure
- integrare la decisione di acquisizione prevedendo, fra i criteri di aggiudicazione, i citati impatti anche attraverso la loro trasformazione in valore monetario, secondo una metodologia indicata dallo stesso provvedimento.

Lo schema di decreto, oltre a recepire le disposizioni della direttiva, prevede, inoltre, che le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori destinatari delle sue disposizioni debbano tenere conto, al momento dell'acquisizione di veicoli adibiti al trasporto su strada, anche degli ulteriori impatti ambientali definiti ai sensi dell'articolo 2 del decreto 11 aprile 2008, n. 135, recante approvazione del Piano d'azione per la sostenibilità ambientale dei consumi nel settore della pubblica amministrazione.

### II. Le disposizioni del decreto di attuazione.

Lo schema di decreto si compone di 7 articoli e di un unico allegato, come di seguito illustrati.

Articolo 1. Individua le finalità del provvedimento volto, appunto, ad introdurre l'obbligo per le amministrazioni aggiudicatrici, per gli enti aggiudicatori e per taluni operatori di tener conto, al momento



dell' acquisizione di veicoli adibiti al trasporto su strada, del loro impatto energetico ed ambientale nell' intero ciclo di vita, al fine di promuovere e stimolare il mercato dei veicoli puliti e a basso consumo energetico.

Articolo 2. Definisce il campo di applicazione.

Articolo 3. Introduce tutte le nuove definizioni previste dalla direttiva, e, in aggiunta, alla lett. h) del comma 1, la definizione di "acquisizione", al fine di consentire che le disposizioni del decreto si applichino non solo nel caso di acquisto, a titolo oneroso, della proprietà di nuovi veicoli adibiti al trasporto su strada, ma anche nel caso, ormai assai più frequente, di acquisto, sempre a titolo oneroso, del godimento degli stessi veicoli, a seguito delle stipule di contratti di leasing o di noleggio.

Articolo 4. Introduce l'obbligo per i soggetti di cui all'articolo 1 di tener conto, al momento dell'acquisizione di veicoli adibiti al trasporto su strada, dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale imputabili al loro esercizio nel corso dell'intero ciclo di vita, stabilendo che, a tal fine, debbano applicare almeno una delle seguenti opzioni:

- prevedere, nei documenti dell'appalto, per ciascun tipo di impatto considerato, specifiche tecniche in materia di prestazioni energetiche ed ambientali, oppure
- integrare la decisione di acquisizione prevedendo, fra i criteri di aggiudicazione, i citati impatti, anche attraverso la loro trasformazione in valore monetario, secondo una metodologia indicata dallo stesso provvedimento.

Nell'articolo si precisa che tali impatti devono riguardare come previsto dalla direttiva, il consumo energetico, le emissioni di CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, NMHC, particolato, nonché gli ulteriori impatti ambientali definiti ai sensi dell'articolo 2 del decreto 11 aprile 2008, n.135, con il quale è stato approvato il piano d'azione per la sostenibilità ambientale dei consumi nel settore della pubblica amministrazione.

Articolo 5. Definisce la metodologia di calcolo dei costi d' esercizio dei veicoli durante l' intero arco di vita.

Articolo 6. Definisce le modalità per apportare eventuali modifiche all' allegato al provvedimento a seguito dell' adozione di disposizioni comunitarie non autonomamente applicabili che introducano adeguamenti al progresso tecnico, secondo quanto stabilito all'articolo 13 della legge 4 febbraio 2005, n. 11.

Articolo 7. Introduce la clausola di invarianza della spesa.

Allegato 1. Individua i dati per il calcolo dei costi di esercizio per i veicoli adibiti al trasporto su strada relativi all'intero arco di vita.

