



Bruxelles, 27 novembre 2018
(OR. en)

14779/18

**Fascicolo interistituzionale:
2017/0291(COD)**

**TRANS 578
MI 900
ENV 819
CLIMA 234
CODEC 2116**

RELAZIONE

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Consiglio
n. doc. prec.:	ST 14230/18
n. doc. Comm.:	ST 14183/17 + ADD 1
Oggetto:	Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico – Relazione sullo stato di avanzamento dei lavori

I. INTRODUZIONE

L'8 novembre 2017, nell'ambito del pacchetto sulla mobilità "L'Europa in movimento", la Commissione ha presentato al Parlamento europeo e al Consiglio la proposta in oggetto, che costituisce una delle iniziative della Commissione stessa relative a una mobilità a basse emissioni.

L'obiettivo principale della proposta è aumentare la diffusione sul mercato di veicoli puliti, vale a dire veicoli a basse emissioni e a zero emissioni, nell'ambito degli appalti pubblici e contribuire così alla riduzione delle emissioni complessive dei trasporti nonché alla competitività e alla crescita nel settore dei trasporti. Dalla valutazione della direttiva 2009/33/CE è emerso che essa non ha dato un impulso sufficiente alla diffusione di veicoli puliti sul mercato dell'Unione, e l'impatto sulla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e di inquinanti atmosferici è stato giudicato molto limitato.

La proposta mira a raggiungere il suo obiettivo principale come segue:

- estendendo l'ambito di applicazione della direttiva esistente fino a contemplare tutte le pertinenti pratiche di appalto;
- introducendo una definizione di "veicolo pulito";
- fissando obiettivi minimi di appalto per i veicoli puliti per i periodi compresi tra la fine del termine di recepimento e la fine del 2025 e tra il 2026 e il 2030.

II. LAVORI NELLE ALTRE ISTITUZIONI

Il Parlamento europeo ha designato la commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (ENVI) quale commissione responsabile dell'esame della proposta e Andrzej GRZYB (PPE, PL) quale relatore. La relazione è stata adottata dalla plenaria del PE il 25 ottobre 2018. La commissione per l'industria, la ricerca e l'energia (ITRE) e la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) hanno adottato un parere sulla proposta.

Il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il proprio parere nella plenaria del 19 aprile 2018. Il Comitato delle regioni ha adottato il suo parere il 5 luglio 2018.

III. LAVORI NELL'AMBITO DEGLI ORGANI PREPARATORI DEL CONSIGLIO

La proposta era stata presentata nel mese di novembre 2017 al Gruppo "Trasporti intermodali e reti", che l'ha esaminata tra il marzo e il maggio 2018 e ha elaborato una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori, presentata al Consiglio il 7 giugno 2018.¹

La presidenza ha dedicato tre riunioni all'esame dettagliato del fascicolo tra luglio e novembre 2018.

¹ Cfr. doc. 8916/18.

Sulle base delle osservazioni e dei suggerimenti formulati dalle delegazioni, la presidenza ha presentato due testi di compromesso in cui propone soluzioni e precisazioni sulla maggioranza degli articoli, tra cui i principali sono i seguenti:

- gli articoli 2 e 3: hanno ampliato le esenzioni e precisato l'ambito di applicazione, in particolare per quanto concerne i servizi contemplati dalla direttiva elencati nella tabella 1 e nei considerando 11 e 11 bis;
- l'articolo 4: ha ampliato la definizione di "veicolo pulito" e introdotto obiettivi secondari ambiziosi per gli autobus a zero emissioni;
- l'articolo 5: ha precisato i metodi di conteggio per i differenti tipi di contratto contemplati dalla direttiva. Le corrispondenti tabelle 4 e 5 contenenti gli obiettivi per gli Stati membri e il metodo di calcolo concernente i veicoli a zero emissioni sono state semplificate e, per quanto concerne gli autobus, sono stati abbassati gli obiettivi nazionali;
- l'articolo 9: ha soppresso la disposizione relativa alla procedura di comitato;
- l'articolo 10: ha semplificato e precisato gli obblighi di informazione degli Stati membri e introdotto per la Commissione un nuovo obbligo di sostenere gli Stati membri raccogliendo e pubblicando i pertinenti dati.

IV. QUESTIONI IN SOSPESO

a) Esenzioni (articolo 2)

L'ultimo compromesso della presidenza sull'articolo 2 ha incontrato il sostegno della maggior parte delle delegazioni. Tuttavia, una delegazione, sostenuta da un'altra, vorrebbe esentare dall'ambito di applicazione della direttiva i servizi di trasporto speciale, per esempio per gli anziani o le persone con disabilità. Un certo numero di altri SM ha sottolineato che le esenzioni dovrebbero essere mantenute al minimo.

b) Ambito di applicazione (articolo 3)

Varie delegazioni auspicano la reintroduzione, nell'ambito di applicazione della direttiva, dei servizi di raccolta di rifiuti contemplati dalla tabella 1 dell'allegato, che erano stati eliminati dal suddetto ambito di applicazione in quanto non riguardano i servizi di trasporto passeggeri e richiedono veicoli per uso speciale.

I pullman sono stati eliminati dall'ambito di applicazione della direttiva su richiesta di alcune delegazioni, perché l'utilizzo di pullman per il trasporto di passeggeri sulle lunghe distanze pone problemi tecnici per quanto riguarda i veicoli a zero emissioni e le necessarie infrastrutture di ricarica, soprattutto nell'utilizzo transfrontaliero. Una delegazione, sostenuta da varie altre, auspica la reintroduzione, nell'ambito di applicazione della direttiva, degli appalti relativi ai pullman, consideratane l'analogia con gli autocarri.

c) Definizioni (articolo 4)

Numerose delegazioni hanno sostenuto l'ultima proposta di compromesso della presidenza e si sono dichiarate contrarie a un riferimento alla direttiva sulle energie rinnovabili (RED 2) presentato da una delegazione.

Alcune delegazioni hanno chiesto un approccio orientato ai risultati, tecnologicamente neutro, per quanto riguarda la definizione di "veicolo pulito".

Alcune delegazioni non sono favorevoli a includere i gas fossili come il GNC (gas naturale compresso) e il GNL (gas naturale liquefatto) nell'elenco di combustibili alternativi, mentre altre hanno sottolineato la necessità di includerli in quanto consentono una buona transizione verso i veicoli a basse emissioni e a zero emissioni.

d) Obiettivi minimi di appalto (articolo 5 e tabelle 4 e 5 dell'allegato)

Il compromesso della presidenza sull'articolo 5 ha incontrato in generale il sostegno delle delegazioni. Tuttavia, gli obiettivi minimi di appalto di cui alle tabelle 4 e 5 necessitano di ulteriori discussioni.

Il livello di ambizione, espresso sotto forma di quota per Stato membro, varia considerevolmente.

e) **Termine di recepimento**

Alcune delegazioni sono favorevoli a prorogare il termine di recepimento fra i 30 e i 36 mesi, mentre altre sostengono un periodo più breve di 24 mesi e collegano il termine di recepimento ai progressi complessivi compiuti sul fascicolo.

V. **CONCLUSIONI**

Nel corso dell'esame della proposta il testo di compromesso finale della presidenza, che figura nell'allegato del documento 14230/18, ha incontrato il sostegno generale delle delegazioni. Tuttavia, la definizione di "veicolo pulito" e il livello e l'attuazione degli obiettivi in materia di appalti restano le questioni fondamentali ancora aperte, che dovranno essere discusse ulteriormente insieme ad alcune altre questioni, come spiegato in precedenza, nel corso della presidenza successiva al fine di pervenire a un accordo su questo fascicolo.

Si invita il Consiglio a prendere atto dei progressi compiuti nell'esame della proposta di direttiva.
