



**2017/0291(COD)**

4.5.2018

# **EMENDAMENTI**

## **47 - 161**

**Progetto di parere**  
**Claude Turmes**  
(PE620.803v01-00)

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada

Proposta di direttiva  
(COM(2017)00653 – C8-0393/2017 – 2017/0291(COD))



**Emendamento 47**  
**Xabier Benito Ziluaga**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 1**

*Testo della Commissione*

(1) L'Unione si è impegnata a creare un sistema dell'energia sicuro, competitivo e decarbonizzato<sup>19</sup>. L'Unione dell'energia e il Quadro per le politiche dell'energia e del clima per il periodo dal 2020 al 2030<sup>20</sup> stabiliscono impegni ambiziosi per l'Unione mirati a ridurre ulteriormente le emissioni di gas a effetto serra almeno del 40 % entro il 2030 rispetto al livello del 1990, ad aumentare la quota di energia da fonti rinnovabili almeno del 27 %, a raggiungere un risparmio energetico almeno del 27 % e a migliorare la sicurezza energetica, la competitività e la sostenibilità dell'Unione.

---

<sup>19</sup> Conclusioni del Consiglio europeo del 24 ottobre 2014.

<sup>20</sup> Comunicazione della Commissione relativa a un quadro per le politiche dell'energia e del clima per il periodo dal 2020 al 2030 [COM(2014) 0015].

*Emendamento*

(1) L'Unione si è impegnata a creare un sistema dell'energia sicuro, competitivo e decarbonizzato<sup>19</sup>. L'Unione dell'energia e il Quadro per le politiche dell'energia e del clima per il periodo dal 2020 al 2030<sup>20</sup> stabiliscono impegni ambiziosi per l'Unione mirati a ridurre ulteriormente le emissioni di gas a effetto serra almeno del 40 % entro il 2030 rispetto al livello del 1990, ad aumentare la quota di energia da fonti rinnovabili almeno del 35 %<sup>20 bis</sup>, a raggiungere un risparmio energetico almeno del 35 %<sup>20 ter</sup> e a migliorare la sicurezza energetica, la competitività e la sostenibilità dell'Unione.

---

<sup>19</sup> Conclusioni del Consiglio europeo del 24 ottobre 2014.

<sup>20</sup> Comunicazione della Commissione relativa a un quadro per le politiche dell'energia e del clima per il periodo dal 2020 al 2030 [COM(2014) 0015].

<sup>20 bis</sup> ***Emendamenti adottati dal Parlamento europeo il 17 gennaio 2018 sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (rifusione) (COM(2016)0767 – C8-0500/2016 – 2016/0382(COD))***.

<sup>20 ter</sup> ***Emendamenti adottati dal Parlamento europeo il 17 gennaio 2018 sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2012/27/UE sull'efficienza energetica (COM(2016)0761 – C8-0498/2016 – 2016/0376(COD))***.

Or. en

## Emendamento 48

Rolandas Paksas

### Proposta di direttiva

#### Considerando 1

##### *Testo della Commissione*

(1) L'Unione si è impegnata a creare un sistema dell'energia sicuro, competitivo e decarbonizzato<sup>19</sup>. L'Unione dell'energia e il Quadro per le politiche dell'energia e del clima per il periodo dal 2020 al 2030 stabiliscono impegni ambiziosi per l'Unione mirati a ridurre *ulteriormente* le emissioni di gas a effetto serra almeno del **40** % entro il 2030 rispetto al livello del 1990, ad aumentare la quota di energia da fonti rinnovabili almeno del 27 %, a raggiungere un risparmio energetico almeno del 27 % e a migliorare la sicurezza energetica, la competitività e la sostenibilità dell'Unione.

---

<sup>19</sup> Conclusioni del Consiglio europeo del 24 ottobre 2014.

<sup>20</sup> Comunicazione della Commissione relativa a un quadro per le politiche dell'energia e del clima per il periodo dal 2020 al 2030 [COM(2014) 0015].

##### *Emendamento*

(1) L'Unione si è impegnata a creare un sistema dell'energia sicuro, competitivo e decarbonizzato<sup>19</sup>. L'Unione dell'energia e il Quadro per le politiche dell'energia e del clima per il periodo dal 2020 al 2030 stabiliscono impegni ambiziosi per l'Unione mirati a ridurre le emissioni di gas a effetto serra almeno del **30** % entro il 2030 rispetto al livello del 1990, ad aumentare la quota di energia da fonti rinnovabili almeno del 27 %, a raggiungere un risparmio energetico almeno del 27 % e a migliorare la sicurezza energetica, la competitività e la sostenibilità dell'Unione.

---

<sup>19</sup> Conclusioni del Consiglio europeo del 24 ottobre 2014.

<sup>20</sup> Comunicazione della Commissione relativa a un quadro per le politiche dell'energia e del clima per il periodo dal 2020 al 2030 [COM(2014) 0015].

Or. It

## Emendamento 49

Xabier Benito Ziluaga

### Proposta di direttiva

#### Considerando 2

##### *Testo della Commissione*

(2) Nel documento Strategia europea per una mobilità a basse emissioni<sup>21</sup>, la Commissione ha annunciato che per

##### *Emendamento*

(2) Nel documento Strategia europea per una mobilità a basse emissioni<sup>21</sup>, la Commissione ha annunciato che per

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

---

<sup>21</sup> COM(2016) 501.

rispettare gli impegni presi dall'Unione nel corso della 21a conferenza delle parti della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC), tenutasi nel 2015 a Parigi, è necessario accelerare la decarbonizzazione del settore dei trasporti e *raggiungere*, entro la metà del secolo, *un livello di* emissioni di gas a effetto serra e di inquinanti causate dai trasporti *pari a zero*. Occorre inoltre ridurre drasticamente e senza indugi le emissioni di inquinanti atmosferici dannosi per la salute umana causate dai trasporti. Tale obiettivo può essere conseguito attraverso una serie di iniziative strategiche, compreso l'uso degli appalti pubblici per i veicoli puliti.

---

<sup>21</sup> COM(2016) 501.

Or. en

**Emendamento 50**  
**Xabier Benito Ziluaga**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 3 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

**Emendamento 51**  
**Francesc Gambús, Massimiliano Salini**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 3 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

Or. en

**Emendamento 52**  
**Xabier Benito Ziluaga**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 4**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

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

la competitività del suo ecosistema automobilistico e della mobilità.

---

23 COM (2017) 283 final.

la competitività del suo ecosistema automobilistico e della mobilità. ***La promozione di veicoli puliti dovrebbe essere parallela allo sviluppo dei trasporti pubblici, dato che questo è il miglior modo di ridurre il numero di veicoli sulle strade e di conseguenza le emissioni di CO<sub>2</sub>.***

---

23 COM (2017) 283 final.

Or. en

**Emendamento 53**  
**Gesine Meissner, Caroline Nagtegaal**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(5 bis) La neutralità tecnologica dovrebbe essere il principio guida per la decarbonizzazione dei trasporti nell'Unione, in modo da garantire condizioni paritarie tra i diversi tipi di tecnologie a basse emissioni e per una mobilità pulita, incentivare un ambiente competitivo e incoraggiare ulteriori innovazioni nel settore. A tal proposito la presente direttiva dovrebbe allinearsi alla direttiva 2014/94/UE, che richiede agli Stati membri di elaborare quadri strategici nazionali per lo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi e della relativa infrastruttura<sup>1 bis</sup>, e alla direttiva 2009/28/CE<sup>1 ter</sup>, attualmente in fase di revisione. Tale approccio fornirà inoltre alle autorità nazionali, regionali e locali la flessibilità per poter definire il proprio percorso verso la decarbonizzazione in base alle specificità locali, quali risorse naturali, capacità finanziarie, infrastrutture, ecc.***

*1 bis Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.*

*1 ter Direttiva 2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE.*

Or. en

**Emendamento 54**  
**Gesine Meissner, Caroline Nagtegaal**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 8**

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

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

## **Emendamento 55**

**Peter Kouroumbashev, Zigmantas Balčytis, Carlos Zorrinho, Theresa Griffin, Miapetra Kumpula-Natri, Kathleen Van Brempt**

### **Proposta di direttiva Considerando 9**

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

(9) L'estensione dell'ambito di applicazione della direttiva includendo pratiche quali il leasing, la locazione o la vendita a rate, e i contratti per servizi di trasporto pubblico terrestre, servizi speciali di trasporto passeggeri su strada, trasporto non regolare di passeggeri e noleggio di autobus e pullman con autista nonché servizi specifici postali e di corriere e di smaltimento dei rifiuti garantisce la copertura di tutte le pertinenti pratiche di appalto. ***La direttiva dovrebbe prevedere la possibilità di estendere il suo ambito di applicazione al settore ferroviario in una fase successiva.***

Or. en

#### *Motivazione*

*Occorre decarbonizzare tutti i modi di trasporto per contribuire al raggiungimento degli obiettivi dell'Unione in materia di clima.*

## **Emendamento 56**

**Gesine Meissner**

### **Proposta di direttiva Considerando 10**

#### *Testo della Commissione*

(10) La formulazione di una definizione di veicoli puliti che tenga conto dei requisiti per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e di inquinanti

#### *Emendamento*

(10) La formulazione di una definizione di veicoli puliti che tenga conto dei requisiti per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e di inquinanti

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

---

<sup>26</sup> COM (2017) 676.

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

*Se da un lato i livelli soglia rappresentano uno strumento utile ai fini della certezza del diritto e della chiarezza delle politiche, l'adozione di un approccio maggiormente basato sul ciclo di vita ci consentirebbe di applicare finalmente un'analisi "dal pozzo alle ruote", che offre un quadro più realistico dell'impatto di un veicolo sul clima. Esso fornisce infatti un resoconto più preciso della totalità delle emissioni e degli altri inquinanti generati non solo durante il processo di combustione dei combustibili, ma anche nel corso del processo di produzione o riciclaggio di tali combustibili. Molti combustibili alternativi già disponibili hanno buone prestazioni rispetto ad altre soluzioni basate sull'energia elettrica se quest'ultima, ad esempio, è generata da combustibili fossili.*

---

<sup>26</sup> COM (2017) 676.

Or. en

**Emendamento 57**  
**Francesc Gambús, Massimiliano Salini**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(10 bis)** *Tenendo conto dei principi dell'economia circolare, la durata di vita dei prodotti deve essere estesa. Pertanto, l'ammodernamento dei veicoli per rispettare le norme sui veicoli puliti può anche essere conteggiato, ove possibile, ai fini del conseguimento degli obiettivi minimi di appalto di cui alle tabelle 4 e 5 dell'allegato.*

Or. en

**Emendamento 58**  
**Francesc Gambús, Massimiliano Salini**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 11**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

**soppresso**

*precoce di sviluppo.*

Or. en

**Emendamento 59**  
**Xabier Benito Ziluaga**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 11**

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

(11) I veicoli leggeri e i veicoli pesanti sono usati per scopi diversi e hanno diversi livelli di maturità per il mercato; sarebbe utile che gli appalti pubblici riconoscessero tali differenze. ***È scientificamente provato che, a causa delle emissioni di metano, alcuni combustibili alternativi, quali gas naturale e biogas, producono pochissimi benefici ambientali, o non ne producono affatto, e non rappresentano pertanto una soluzione sostenibile in una prospettiva di medio e lungo termine. D'altro canto, in considerazione dello stato di avanzamento tecnologico attuale, i biocombustibili possono essere più utili in altri modi di trasporto che nel settore stradale. Tali opzioni devono essere quindi messe da parte e il settore del trasporto su strada deve concentrarsi principalmente sui veicoli elettrici alimentati al 100 % da energia rinnovabile.*** La valutazione d'impatto ha inoltre riconosciuto che i mercati per gli autobus urbani a basse emissioni o a zero emissioni sono caratterizzati da una maggiore maturità, mentre i mercati per i mezzi pesanti a basse emissioni o a zero emissioni si trovano ancora in una fase precoce di sviluppo.

Or. en

**Emendamento 60**  
**Gesine Meissner, Caroline Nagtegaal**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 11**

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

(11) I veicoli leggeri e i veicoli pesanti sono usati per scopi diversi e hanno diversi livelli di maturità per il mercato; sarebbe utile che gli appalti pubblici riconoscessero tali differenze. La valutazione d'impatto ha dimostrato il valore aggiunto derivante dall'adozione di un approccio basato sui combustibili alternativi. La valutazione d'impatto ha inoltre riconosciuto che i mercati per gli autobus urbani a basse emissioni o a zero emissioni sono caratterizzati da una maggiore maturità, mentre i mercati per i mezzi pesanti a basse emissioni o a zero emissioni si trovano ancora in una fase precoce di sviluppo.

Or. en

**Emendamento 61**

**Peter Kouroumbashev, Zigmantas Balčytis, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho, Theresa Griffin, Miapetra Kumpula-Natri, Dan Nica, Răzvan Popa, Kathleen Van Brempt**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(11 bis) Si devono considerare tutte le opzioni per un sistema dei trasporti pulito e a basso consumo energetico. I fabbricanti dovrebbero avere la flessibilità per poter sviluppare ulteriormente e impiegare tecnologie neutre al fine di conseguire gli obiettivi di riduzione di CO<sub>2</sub>. La concorrenza tra le diverse soluzioni e i diversi fabbricanti favorirà l'innovazione e porterà benefici a tutti, il***

*che consentirà una transizione agevole ed efficiente in termini di costi verso la decarbonizzazione dei trasporti.*

Or. en

### *Motivazione*

*Si devono considerare tutte le opzioni per un sistema dei trasporti pulito e a basso consumo energetico, poiché in tal modo si garantirà la concorrenza tra i fabbricanti e si promuoverà l'innovazione. Solo allora sarà possibile una transizione efficiente in termini di costi che porti benefici a tutti.*

## **Emendamento 62**

**Gesine Meissner, Caroline Nagtegaal**

### **Proposta di direttiva**

#### **Considerando 12**

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

(12) La definizione di obiettivi minimi di appalto per i veicoli puliti da raggiungere entro il 2025 ed entro il 2030 a livello di Stato membro dovrebbe contribuire a creare una certezza delle politiche per i mercati in cui sono garantiti investimenti nella mobilità a basse emissioni o a zero emissioni. Gli obiettivi minimi sostengono la creazione del mercato in tutto il territorio dell'Unione **e dovrebbero pertanto rimanere aperti sotto il profilo tecnologico, al fine di stabilire parità di condizioni tra le diverse tecnologie disponibili**. Essi prevedono un tempo sufficiente per l'adeguamento delle procedure di appalto pubblico e mandano un chiaro segnale di mercato. La valutazione d'impatto rileva una crescente tendenza degli Stati membri alla definizione di obiettivi, a seconda della loro capacità economica e della gravità del problema. Per i diversi Stati membri dovrebbero essere definiti target diversi, a seconda della rispettiva capacità economica (prodotto interno lordo pro capite) ed esposizione all'inquinamento (concentrazione della popolazione urbana).

tenere conto, nelle procedure di appalto, di tutti gli aspetti legati all'energia e all'ambiente. La valutazione dell'impatto territoriale della presente direttiva modificata ha dimostrato che l'impatto sarà distribuito in modo uniforme tra le regioni dell'Unione.

Gli obiettivi minimi di appalto dovrebbero essere integrati dall'obbligo per le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e i pertinenti operatori di tenere conto, nelle procedure di appalto, di tutti gli aspetti legati all'energia e all'ambiente. La valutazione dell'impatto territoriale della presente direttiva modificata ha dimostrato che l'impatto sarà distribuito in modo uniforme tra le regioni dell'Unione.

Or. en

**Emendamento 63**  
**Francesc Gambús, Massimiliano Salini**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 12**

*Testo della Commissione*

(12) La definizione di obiettivi minimi di appalto per i veicoli puliti da raggiungere ***entro il 2025 ed entro il 2030*** a livello di Stato membro dovrebbe contribuire a creare una certezza delle politiche per i mercati in cui sono garantiti investimenti nella mobilità a basse emissioni o a zero emissioni. Gli obiettivi minimi sostengono la creazione del mercato in tutto il territorio dell'Unione. Essi prevedono un tempo sufficiente per l'adeguamento delle procedure di appalto pubblico e mandano un chiaro segnale di mercato. La valutazione d'impatto rileva una crescente tendenza degli Stati membri alla definizione di obiettivi, a seconda della loro capacità economica e della gravità del problema. Per i diversi Stati membri dovrebbero essere definiti target diversi, a seconda della rispettiva capacità economica (prodotto interno lordo pro capite) ed esposizione all'inquinamento (concentrazione della popolazione urbana). Gli obiettivi minimi di appalto dovrebbero essere integrati dall'obbligo per le

*Emendamento*

(12) La definizione di obiettivi minimi di appalto per i veicoli puliti da raggiungere ***a partire dal 2025 e fino al 2030*** a livello di Stato membro dovrebbe contribuire a creare una certezza delle politiche per i mercati in cui sono garantiti investimenti nella mobilità a basse emissioni o a zero emissioni. Gli obiettivi minimi sostengono la creazione del mercato in tutto il territorio dell'Unione. Essi prevedono un tempo sufficiente per l'adeguamento delle procedure di appalto pubblico e mandano un chiaro segnale di mercato. La valutazione d'impatto rileva una crescente tendenza degli Stati membri alla definizione di obiettivi, a seconda della loro capacità economica e della gravità del problema. Per i diversi Stati membri dovrebbero essere definiti target diversi, a seconda della rispettiva capacità economica (prodotto interno lordo pro capite) ed esposizione all'inquinamento (concentrazione della popolazione urbana). Gli obiettivi minimi di appalto dovrebbero essere integrati dall'obbligo per le

amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e i pertinenti operatori di tenere conto, nelle procedure di appalto, di tutti gli aspetti legati all'energia e all'ambiente. La valutazione dell'impatto territoriale della presente direttiva modificata ha dimostrato che l'impatto sarà distribuito in modo uniforme tra le regioni dell'Unione.

amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e i pertinenti operatori di tenere conto, nelle procedure di appalto, di tutti gli aspetti legati all'energia e all'ambiente. La valutazione dell'impatto territoriale della presente direttiva modificata ha dimostrato che l'impatto sarà distribuito in modo uniforme tra le regioni dell'Unione.

Or. en

## **Emendamento 64** **Rolandas Paksas**

### **Proposta di direttiva** **Considerando 12**

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

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

tenere conto, nelle procedure di appalto, di tutti gli aspetti legati all'energia e all'ambiente. La valutazione dell'impatto territoriale della presente direttiva modificata ha dimostrato che l'impatto sarà distribuito in modo uniforme tra le regioni dell'Unione.

tenere conto, nelle procedure di appalto, di tutti gli aspetti legati all'energia e all'ambiente. La valutazione dell'impatto territoriale della presente direttiva modificata ha dimostrato che l'impatto sarà distribuito in modo uniforme tra le regioni dell'Unione.

Or. It

## **Emendamento 65** **Xabier Benito Ziluaga**

### **Proposta di direttiva** **Considerando 12**

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

(12) La definizione di obiettivi minimi di appalto per i veicoli puliti da raggiungere entro il **2020, entro il 2025** ed entro il 2030 a livello di Stato membro dovrebbe contribuire a creare una certezza delle politiche per i mercati in cui sono garantiti investimenti nella mobilità a basse emissioni o a zero emissioni. Gli obiettivi minimi sostengono la creazione del mercato in tutto il territorio dell'Unione. Essi prevedono un tempo sufficiente per l'adeguamento delle procedure di appalto pubblico e mandano un chiaro segnale di mercato. La valutazione d'impatto rileva una crescente tendenza degli Stati membri alla definizione di obiettivi, a seconda della loro capacità economica e della gravità del problema. Per i diversi Stati membri dovrebbero essere definiti target diversi, a seconda della rispettiva capacità economica (prodotto interno lordo pro capite) ed esposizione all'inquinamento (concentrazione della popolazione urbana). Gli obiettivi minimi di appalto dovrebbero essere integrati dall'obbligo per le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e i pertinenti operatori di tenere conto, nelle procedure di appalto, di tutti gli aspetti legati all'energia e

all'ambiente. La valutazione dell'impatto territoriale della presente direttiva modificata ha dimostrato che l'impatto sarà distribuito in modo uniforme tra le regioni dell'Unione.

all'ambiente. La valutazione dell'impatto territoriale della presente direttiva modificata ha dimostrato che l'impatto sarà distribuito in modo uniforme tra le regioni dell'Unione.

Or. en

**Emendamento 66**  
**Gesine Meissner**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(13 bis)** *Le reti di trasporto pubblico hanno un ruolo fondamentale da svolgere nella decarbonizzazione del settore dei trasporti, dato che contribuiscono, per passeggero, alla riduzione netta delle emissioni di CO<sub>2</sub> e degli inquinanti atmosferici. Per tale motivo occorre esaminare attentamente i requisiti costosi e gli obiettivi ambiziosi di appalto per il settore in questione, affinché gli utenti non siano spinti a ritornare a modi di trasporto individuali in ragione di trasporti pubblici più costosi. I modi di trasporto individuali tendono attualmente a essere maggiormente inquinanti. Questo aspetto è particolarmente importante per le autorità pubbliche nelle zone rurali, che spesso dispongono di risorse finanziarie limitate per attuare requisiti così rigorosi. L'utilizzo di reti di trasporto pubblico più capillari dotate di un parco veicoli più ampio è al contrario fondamentale nella spinta verso un settore dei trasporti decarbonizzato.*

Or. en

**Emendamento 67**  
**Francesc Gambús, Massimiliano Salini**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(13 bis)** *Al fine di conseguire al più presto gli obiettivi minimi di appalto per i veicoli puliti, la Commissione e le autorità pubbliche degli Stati membri a tutti i livelli dovrebbero ampliare i loro incentivi finanziari e non finanziari per accelerare la diffusione sul mercato di tali veicoli. Al riguardo, il futuro quadro finanziario pluriennale (QFP) dell'Unione dovrebbe svolgere un importante ruolo nel sostegno a progetti di mobilità urbana sostenibili.*

Or. en

**Emendamento 68**  
**Xabier Benito Ziluaga**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 14**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(14)** *I costi del ciclo di vita costituiscono per le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori un importante strumento per tenere conto dei costi energetici e ambientali durante il ciclo di vita di un veicolo, compreso il costo delle emissioni di gas a effetto serra e di altri inquinanti sulla base di un'adeguata metodologia di determinazione del loro valore monetario. Dato lo scarso utilizzo di questa metodologia per il calcolo dei costi di esercizio nell'intero arco di vita nell'ambito della direttiva 2009/33/CE e date le informazioni pervenute dalle amministrazioni aggiudicatrici e dagli enti aggiudicatori in merito all'uso di metodi propri, adeguate alle rispettive*

**soppresso**

*circostanze ed esigenze specifiche, non dovrebbe essere obbligatorio l'utilizzo di una metodologia specifica, ma le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori o gli operatori dovrebbero essere nella posizione di scegliere qualsiasi metodologia di calcolo dei costi di esercizio a sostegno delle loro procedure di appalto.*

Or. en

## **Emendamento 69**

**Peter Kouroumbashev, Zigmantas Balčytis, Carlos Zorrinho, Theresa Griffin, Miapetra Kumpula-Natri, Dan Nica, Răzvan Popa, Kathleen Van Brempt**

### **Proposta di direttiva Considerando 14**

#### *Testo della Commissione*

(14) I costi del ciclo di vita costituiscono per le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori un importante strumento per tenere conto dei costi energetici e ambientali durante il ciclo di vita di un veicolo, compreso il costo delle emissioni di gas a effetto serra e di altri inquinanti sulla base di un'adeguata metodologia di determinazione del loro valore monetario. Dato lo scarso utilizzo di questa metodologia per il calcolo dei costi di esercizio nell'intero arco di vita nell'ambito della direttiva 2009/33/CE e date le informazioni pervenute dalle amministrazioni aggiudicatrici e dagli enti aggiudicatori in merito all'uso di metodi propri, adeguate alle rispettive circostanze ed esigenze specifiche, non dovrebbe essere obbligatorio l'utilizzo di una metodologia specifica, ma le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori o gli operatori dovrebbero essere nella posizione di scegliere qualsiasi metodologia di calcolo dei costi di esercizio a sostegno delle loro procedure di appalto.

#### *Emendamento*

(14) I costi del ciclo di vita costituiscono per le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori un importante strumento per tenere conto dei costi energetici e ambientali durante il ciclo di vita di un veicolo, compreso il costo delle emissioni di gas a effetto serra e di altri inquinanti sulla base di un'adeguata metodologia di determinazione del loro valore monetario. Dato lo scarso utilizzo di questa metodologia per il calcolo dei costi di esercizio nell'intero arco di vita nell'ambito della direttiva 2009/33/CE e date le informazioni pervenute dalle amministrazioni aggiudicatrici e dagli enti aggiudicatori in merito all'uso di metodi propri, adeguate alle rispettive circostanze ed esigenze specifiche, non dovrebbe essere obbligatorio l'utilizzo di una metodologia specifica, ma le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori o gli operatori dovrebbero essere nella posizione di scegliere qualsiasi metodologia di calcolo dei costi di esercizio a sostegno delle loro procedure di appalto. ***La valutazione delle emissioni di***

*CO<sub>2</sub> dovrebbe considerare l'intero ciclo di vita dei veicoli, compresa la produzione, l'utilizzo e la fine vita, tenendo conto dello smaltimento e del riciclaggio. Le amministrazioni aggiudicatrici e gli altri soggetti dovrebbero pertanto concentrarsi sull'intero veicolo e non soltanto sui suoi componenti, sulle emissioni allo scarico massime espresse in CO<sub>2</sub> g/km e sulle emissioni di inquinanti in condizioni reali di guida.*

Or. en

#### *Motivazione*

*Al momento di calcolare le emissioni di CO<sub>2</sub>, è importante tenere conto dell'intero ciclo di vita del veicolo (produzione, utilizzo e fine vita) e non soltanto dei suoi componenti. Alcuni veicoli inquinano maggiormente a fine vita a causa dell'impossibilità di riciclarne alcune parti. Molto spesso questo tipo di inquinamento è nettamente superiore a quello prodotto da altri veicoli durante il loro periodo di utilizzo.*

**Emendamento 70**  
**Xabier Benito Ziluaga**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 14 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(14 bis) Alla luce dell'urgente necessità di passare a un modello di trasporto a zero emissioni, le regole di mercato, quali l'inclusione dei costi ambientali, non costituiscono soluzioni soddisfacenti. Al fine di ottenere i risultati necessari e attesi, sono preferibili misure vincolanti.*

Or. en

**Emendamento 71**  
**Francesc Gambús, Massimiliano Salini**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 15**

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

(15) Le relazioni in tema di appalti pubblici redatte a norma della presente direttiva modificata dovrebbero fornire una chiara panoramica del mercato per permettere un efficace monitoraggio dell'attuazione. Le attività di informazione dovrebbero cominciare nel **2024** con una relazione *iniziale* e continuare con una prima relazione completa in merito all'attuazione degli obiettivi minimi nel **2027** e successivamente con scadenza triennale. Al fine di ridurre al minimo l'onere amministrativo per i singoli organismi pubblici e stabilire un'efficace panoramica del mercato si dovrebbero agevolare le relazioni semplici. La Commissione garantirà una relazione completa per i veicoli a basse emissioni e a zero emissioni e per i veicoli a combustibile alternativo nel contesto del vocabolario comune per gli appalti pubblici dell'Unione. Codici specifici nel vocabolario comune per gli appalti pubblici semplificheranno la registrazione e il monitoraggio nell'ambito della banca dati "Tender Electronic Daily".

Or. en

**Emendamento 72**

**Peter Kouroumbashev, Zigmantas Balčytis, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho, Theresa Griffin, Miapetra Kumpula-Natri, Dan Nica, Răzvan Popa, Kathleen Van Brempt**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(16 bis) È opportuno mobilitare gli strumenti finanziari dell'UE al fine di sostenere gli Stati membri a livello nazionale, regionale e locale nel raggiungimento degli obiettivi fissati dalla presente direttiva. Occorre altresì prendere in esame obiettivi vincolanti**

*minimi riguardanti i punti di ricarica per Stato membro, unitamente a finanziamenti diretti a infrastrutture e a finanziamenti di punti di ricarica per veicoli elettrici e di stazioni di rifornimento per veicoli a idrogeno, se tali soluzioni non sono sostenibili commercialmente da sole. A tal fine, si potrebbero mobilitare strumenti di finanziamento quali il meccanismo per collegare l'Europa, a sostegno dello sviluppo di reti transeuropee di elevate prestazioni, sostenibili e interconnesse in modo efficiente nel settore dei trasporti, e il Fondo europeo per gli investimenti strategici o lo strumento per un sistema di trasporto più pulito (Cleaner Transport Facility) a sostegno di veicoli di trasporto più puliti e delle relative esigenze infrastrutturali. I poli di consulenza dovrebbero svolgere un ruolo fondamentale in tale transizione agevolando e promuovendo gli investimenti e sostenendo le capacità istituzionali.*

Or. en

#### *Motivazione*

*Le infrastrutture sono indispensabili per lo sviluppo di trasporti puliti. Il solo modo di raggiungere gli obiettivi in materia di trasporti e assicurare una transizione agevole è mobilitare i fondi UE e sviluppare le infrastrutture. Occorre prendere in considerazione finanziamenti diretti alle infrastrutture e il finanziamento di punti di ricarica per veicoli elettrici e di stazioni di rifornimento per veicoli a idrogeno, dato che questi tipi di veicoli non possono funzionare senza questo tipo di infrastrutture.*

#### **Emendamento 73**

**Claude Turmes**

a nome del gruppo Verts/ALE

#### **Proposta di direttiva**

**Considerando 16 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(16 bis)      *Onde favorire una maggiore diffusione dei veicoli a***

*bassissime emissioni, la Commissione dovrebbe istituire una piattaforma dell'Unione accessibile al pubblico per gli appalti transfrontalieri comuni di veicoli a bassissime emissioni e a basso consumo energetico nel trasporto su strada, al fine di riunire amministrazioni aggiudicatrici e soggetti o operatori interessati a beneficiare di economie di scala mediante l'acquisizione comune delle tecnologie e infrastrutture necessarie per la decarbonizzazione dei trasporti e la riduzione dell'inquinamento atmosferico. Al fine di facilitare la preparazione e la realizzazione di accordi relativi ad appalti comuni, la Commissione dovrebbe incoraggiare lo scambio di migliori pratiche, sviluppare modelli e fornire assistenza tecnica, laddove richiesto dalle parti interessate.*

Or. en

#### *Motivazione*

*La presente modifica aggiorna l'AM 27 rendendo la piattaforma accessibile al pubblico e rafforzando in tal modo la sua trasparenza.*

#### **Emendamento 74** **Rolandas Paksas**

#### **Proposta di direttiva** **Considerando 16 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(16 bis) È opportuno incoraggiare l'uso degli strumenti finanziari dell'UE che possono contribuire a finanziare i parchi veicoli e le attrezzature, ad esempio il Fondo europeo per gli investimenti strategici o il strumento per un sistema di trasporto più pulito (Cleaner Transport Facility) della Banca europea per gli investimenti.*

Or. It

## **Emendamento 75**

**Claude Turmes**

a nome del gruppo Verts/ALE

### **Proposta di direttiva**

#### **Considerando 16 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(16 ter) Nel corso della prossima revisione della direttiva 2006/66/CE relativa a pile e accumulatori e ai rifiuti di pile e accumulatori, la Commissione dovrebbe proporre obiettivi ambiziosi di raccolta e riciclaggio per le batterie industriali e per autoveicoli, e rafforzare i sistemi di raccolta e riciclaggio, onde garantire che il valore delle materie prime essenziali utilizzate nelle batterie industriali e per autoveicoli sia mantenuto all'interno dell'economia, in linea con i principi dell'economia circolare. Inoltre la Commissione dovrebbe proporre un'etichetta di "batterie verdi" per le batterie industriali e per autoveicoli integralmente prodotte a partire da energie rinnovabili, con una potenza elevata e un'alta densità energetica, un'elevata velocità di ricarica, un basso impatto ambientale e un'elevata riciclabilità.*

Or. en

*Motivazione*

*Il presente AM aggiorna l'AM 28 mediante la richiesta alla Commissione di presentare un'etichetta di "batterie verdi".*

## **Emendamento 76**

**Francesc Gambús, Massimiliano Salini**

### **Proposta di direttiva**

#### **Considerando 17**

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

**soppresso**

Or. en

**Emendamento 77**

**Peter Kouroumbashev, Zigmantas Balčytis, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho, Theresa Griffin, Miapetra Kumpula-Natri, Dan Nica, Răzvan Popa, Kathleen Van Brempt**

**Proposta di direttiva**

**Considerando 18 bis (nuovo)**

**(18 bis)** *I requisiti della presente direttiva e i nuovi obiettivi minimi di appalto potrebbero determinare risorse finanziarie supplementari per le amministrazioni aggiudicatrici. Risulterebbe pertanto opportuno cercare meccanismi finanziari per attuare i requisiti della presente direttiva. La politica finanziaria dell'Unione e in*

*particolare il futuro quadro finanziario pluriennale post 2020 dovrebbero essere in linea con i nuovi requisiti per la promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada e sostenere la decarbonizzazione dei trasporti e l'utilizzo di veicoli più puliti nel trasporto su strada.*

Or. en

#### *Motivazione*

*Se si vuole conseguire una transizione agevole verso un sistema di trasporti decarbonizzato, si deve assicurare che la politica finanziaria dell'UE sia in linea con gli obiettivi da raggiungere in materia di trasporti. Il nuovo quadro finanziario pluriennale post 2020 dovrebbe essere in linea con le politiche in materia di trasporti, dato che gli obiettivi di queste ultime non sono conseguibili senza finanziamenti adeguati.*

#### **Emendamento 78**

**Francesc Gambús, Massimiliano Salini**

#### **Proposta di direttiva**

**Considerando 18 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

Or. en

#### **Emendamento 79**

**Peter Kouroumbashev, Zigmantas Balčytis, Carlos Zorrinho, Theresa Griffin, Miapetra Kumpula-Natri, Dan Nica, Răzvan Popa, Kathleen Van Brempt**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(18 ter)** ***Occorre introdurre riforme a livello locale e nazionale, con chiari segnali di investimento e unendo le diverse fonti al fine di conseguire l'obiettivo della presente direttiva.***

Or. en

*Motivazione*

*Chiari segnali di investimento sono indispensabili se si vogliono stabilire condizioni di certezza per gli investitori e i fabbricanti. Le riforme delle politiche in materia di trasporti dovrebbero effettuarsi a livello locale e nazionale in base alle diverse esigenze e considerando i vari livelli di inquinamento nelle diverse regioni, ma anche le dotazioni finanziarie disponibili, le carenze nelle dotazioni finanziarie e le esigenze finanziarie.*

**Emendamento 80**

**Peter Kouroumbashev, Zigmantas Balčytis, Carlos Zorrinho, Theresa Griffin, Miapetra Kumpula-Natri, Dan Nica, Răzvan Popa, Kathleen Van Brempt**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 19 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(19 bis)** ***È opportuno prevedere un potenziamento delle verifiche e delle prove ambientali, incoraggiando le autorità locali ad acquistare e acquisire tramite locazione e leasing veicoli adibiti al trasporto su strada a basso consumo energetico. A tal fine risulterebbe opportuno elaborare meccanismi finanziari dell'UE per aiutare nell'attuazione dei requisiti della presente direttiva.***

Or. en

*Motivazione*

*La presente direttiva prevede verifiche e prove ambientali, il che creerà oneri amministrativi e finanziari aggiuntivi per le autorità nazionali e locali. Saranno necessarie risorse*

*finanziarie supplementari per sostenere tali autorità e agevolare le prove e le verifiche.*

**Emendamento 81**  
**Olle Ludvigsson**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 2**  
Direttiva 2009/33/UE  
Articolo 3 – paragrafo 1 – parte introduttiva

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

La presente direttiva si applica ai **nuovi** contratti di acquisto, di leasing, di locazione o di vendita a rate di veicoli adibiti al trasporto su strada conclusi **successivamente all'entrata in vigore della direttiva:**

Or. en

**Emendamento 82**  
**Evžen Tošenovský**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 2**  
Direttiva 2009/33/UE  
Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera a

*Testo della Commissione*

a) da amministrazioni aggiudicatrici **o da enti aggiudicatori**, nella misura in cui sono soggetti all'obbligo di applicare le procedure di appalto stabilite dalle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE;

*Emendamento*

a) da amministrazioni aggiudicatrici, nella misura in cui sono soggetti all'obbligo di applicare le procedure di appalto stabilite dalle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE;

Or. en

**Emendamento 83**  
**Peter Kouroumbashev, Zigmantas Balčytis, Carlos Zorrinho, Theresa Griffin, Miapetra Kumpula-Natri, Kathleen Van Brempt**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 2 bis (nuovo)**  
Direttiva 2009/33/UE  
Articolo 3 – paragrafo 1 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*Entro il [18 months after the entry into force] gli Stati membri preparano e trasmettono alla Commissione una relazione sui trasporti ferroviari che descrive:*

*a) tutti i servizi nazionali che usano diesel, sia per il trasporto di passeggeri che per il trasporto di merci;*

*b) il potenziale di sostituzione dei treni alimentati a diesel con soluzioni alternative, compresi treni ibridi, a celle a combustibile e treni elettrici;*

*c) un termine per tale transizione.*

Or. en

*Motivazione*

*Occorre decarbonizzare tutti i modi di trasporto per contribuire al raggiungimento degli obiettivi dell'Unione in materia di clima.*

**Emendamento 84**  
**Evžen Tošenovský**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 3**  
Direttiva 2009/33/UE  
Articolo 4 – paragrafo 1 – punto 2

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*2. "enti aggiudicatori": gli enti aggiudicatori di cui all'articolo 4 della direttiva 2014/25/CE;*

*soppresso*

Or. en

## Emendamento 85

Gesine Meissner

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 3

Direttiva 2009/33/UE

Articolo 4 – punto 4 – parte introduttiva

<i>Testo della Commissione</i>	<i>Emendamento</i>
4. "veicolo pulito":	4. "veicolo pulito": <b><i>un veicolo di categoria M1, M2, M3, NI, N2 o N3 che utilizza uno dei combustibili alternativi elencati all'articolo 2, punto 1 della direttiva 2014/94/UE, che può essere modificata tramite atto delegato per riflettere lo sviluppo tecnologico e l'innovazione. Un veicolo ammodernato per rispondere a questi requisiti è anch'esso considerato un "veicolo pulito".</i></b>

Or. en

#### *Motivazione*

*Il riferimento all'elenco di combustibili alternativi figurante nella direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi non è completamente neutro sul piano tecnologico, dato che attualmente esclude alcune tecnologie quali i biocombustibili sintetici. Mantenere l'elenco aperto e modificabile tramite atto delegato può costituire una soluzione praticabile. Si tratta in ogni caso di un approccio più aperto rispetto alla definizione di limiti relativi alle emissioni di CO<sub>2</sub> e di inquinanti atmosferici in condizioni reali di guida, dato che attualmente ciò favorisce nettamente un determinato tipo di tecnologia.*

## Emendamento 86

Francesc Gambús, Massimiliano Salini

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 3

Direttiva 2009/33/CE

Articolo 4 – punto 4 – parte introduttiva

<i>Testo della Commissione</i>	<i>Emendamento</i>
4. "veicolo pulito":	4. "veicolo pulito": <b><i>un veicolo di categoria M1, M2, M3, NI, N2 o N3 che utilizza uno dei combustibili alternativi</i></b>

*quali definiti all'articolo 2, punto 1, della direttiva 2014/94/UE. Ove del caso, deve conformarsi alla normativa EURO 6 o successive e ai requisiti del regolamento (UE) n. 2017/1151 del Consiglio.*

Or. en

**Emendamento 87**  
**Francesc Gambús, Massimiliano Salini**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 3**  
Direttiva 2009/33/CE  
Articolo 4 – punto 4 – lettera a

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*a) un veicolo di categoria M1 o M2 con emissioni allo scarico massime espresse in CO<sub>2</sub>g/km ed emissioni di inquinanti in condizioni reali di guida inferiori a una percentuale dei limiti di emissione applicabili di cui alla tabella 2 dell'allegato; oppure*

*soppresso*

Or. en

**Emendamento 88**  
**Gesine Meissner**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 3**  
Direttiva 2009/33/CE  
Articolo 4 – punto 4 – lettera a

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*a) un veicolo di categoria M1 o M2 con emissioni allo scarico massime espresse in CO<sub>2</sub>g/km ed emissioni di inquinanti in condizioni reali di guida inferiori a una percentuale dei limiti di emissione applicabili di cui alla tabella 2 dell'allegato; oppure*

*soppresso*

**Emendamento 89**  
**András Gyürk, Andor Deli**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 3**  
Direttiva 2009/33/CE  
Articolo 4 – punto 4 – lettera a

*Testo della Commissione*

a) un veicolo di categoria M1 o **M2** con emissioni allo scarico massime **espresse in CO<sub>2</sub>g/km** ed emissioni di inquinanti in condizioni reali di guida inferiori **a una percentuale** dei limiti di emissione applicabili **di cui alla tabella 2 dell'allegato; oppure**

*Emendamento*

a) un veicolo **a zero o basse emissioni** di categoria **L, M1, M2 o N1, alimentato da combustibili quali definiti all'articolo 2, punto 1, della direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi** con emissioni allo scarico massime **pari fino a 50 g CO<sub>2</sub>/km** ed emissioni di inquinanti in condizioni reali di guida inferiori **all'80 %** dei limiti di emissione applicabili, **quali stabiliti in conformità del regolamento (UE) 2017/1151;**

Or. en

**Emendamento 90**  
**Henna Virkkunen**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 3**  
Direttiva 2009/33/CE  
Articolo 4 – punto 4 – lettera a

*Testo della Commissione*

a) un veicolo di categoria M1 o **M2** con emissioni allo scarico massime **espresse in CO<sub>2</sub>g/km** ed emissioni di inquinanti in condizioni reali di guida inferiori **a una percentuale** dei limiti di emissione applicabili **di cui alla tabella 2 dell'allegato; oppure**

*Emendamento*

a) un veicolo di categoria M1, **M2, M3, N1, N2 o N3 omologato per l'utilizzo di energia elettrica, idrogeno, gas naturale compreso il biometano, in forma gassosa (gas naturale compresso - GNC) e liquefatta (gas naturale liquefatto - GNL), combustibili sintetici e combustibili paraffinici e biocombustibili puri sostenibili o miscele ad alto contenuto di**

*Motivazione*

*È importante assicurare una definizione tecnologicamente neutra e la coerenza con altre normative pertinenti dell'UE. La presente definizione è coerente con la direttiva 2014/94/UE su un'infrastruttura per i combustibili alternativi. L'inclusione del concetto di "omologato per l'utilizzo di combustibili alternativi" nelle categorie di veicoli promuove la diffusione di combustibili alternativi, contribuendo in tal modo agli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>. La limitazione dei combustibili alternativi ai soli biocombustibili puri e alle miscele con alto contenuto di biocombustibili porterà a una significativa riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>.*

**Emendamento 91**  
**Xabier Benito Ziluaga**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 3**  
Direttiva 2009/33/UE  
Articolo 4 – punto 4 – lettera a

*Testo della Commissione*

a) un veicolo di categoria M1 o M2 con emissioni allo scarico massime espresse in CO<sub>2</sub>g/km ed emissioni di inquinanti in condizioni reali di guida inferiori a una percentuale dei limiti di emissione applicabili di cui alla tabella 2 dell'allegato; oppure

*Emendamento*

a) un veicolo di categoria *L*, M1 o M2 con emissioni allo scarico massime espresse in CO<sub>2</sub>g/km ed emissioni di inquinanti in condizioni reali di guida inferiori a una percentuale dei limiti di emissione applicabili di cui alla tabella 2 dell'allegato; oppure

**Emendamento 92**  
**Xabier Benito Ziluaga**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 3**  
Direttiva 2009/33/UE  
Articolo 4 – paragrafo 1 – punto 4 – lettera a bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*a bis) un veicolo alimentato a combustibili alternativi, ad eccezione del*

*gas naturale in forma gassosa (gas naturale compresso - GNC) e liquefatta (gas naturale liquefatto - GNL) e del biometano;*

Or. en

**Emendamento 93**  
**Francesc Gambús, Massimiliano Salini**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 3**  
Direttiva 2009/33/CE  
Articolo 4 – punto 4 – lettera b

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*b) un veicolo di categoria N1 con emissioni allo scarico massime espresse in CO<sub>2</sub>g/km ed emissioni di inquinanti in condizioni reali di guida inferiori a una percentuale dei limiti di emissione applicabili di cui alla tabella 2 dell'allegato; oppure*

*soppresso*

Or. en

**Emendamento 94**  
**Gesine Meissner**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 3**  
Direttiva 2009/33/CE  
Articolo 4 – punto 4 – lettera b

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*b) un veicolo di categoria N1 con emissioni allo scarico massime espresse in CO<sub>2</sub>g/km ed emissioni di inquinanti in condizioni reali di guida inferiori a una percentuale dei limiti di emissione applicabili di cui alla tabella 2 dell'allegato; oppure*

*soppresso*

**Emendamento 95**  
**Henna Virkkunen**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 3**  
Direttiva 2009/33/CE  
Articolo 4 – punto 4 – lettera b

*Testo della Commissione*

**b) un veicolo di categoria N1 con emissioni allo scarico massime espresse in CO2g/km ed emissioni di inquinanti in condizioni reali di guida inferiori a una percentuale dei limiti di emissione applicabili di cui alla tabella 2 dell'allegato; oppure**

*Emendamento*

**soppresso**

Or. en

**Emendamento 96**  
**András Gyürk, Andor Deli**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 3**  
Direttiva 2009/33/CE  
Articolo 4 – punto 4 – lettera b

*Testo della Commissione*

**b) un veicolo di categoria N1 con emissioni allo scarico massime espresse in CO2g/km ed emissioni di inquinanti in condizioni reali di guida inferiori a una percentuale dei limiti di emissione applicabili di cui alla tabella 2 dell'allegato; oppure**

*Emendamento*

**b) un veicolo a zero o basse emissioni di categoria M3, N2 o N3 alimentato a combustibili quali definiti all'articolo 2, punto 1, della direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi;**

Or. en

**Emendamento 97**  
**Evžen Tošenovský**

PE620.925v01-00

36/85

AM\1151036IT.docx

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 3**  
Direttiva 2009/33/UE  
Articolo 4 – punto 4 – lettera b bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*b bis) un veicolo di categoria M1, M2 o N1 alimentato a gas naturale in forma gassosa (gas naturale compresso - GNC) e liquefatta (gas naturale liquefatto - GNL), gas di petrolio liquefatto (GPL) o idrogeno;*

Or. en

**Emendamento 98**  
**András Gyürk, Andor Deli**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 3**  
Direttiva 2009/33/CE  
Articolo 4 – punto 4 – lettera c

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*c) un veicolo di categoria M3, N2 o N3 corrispondente alla definizione di cui alla tabella 3 dell'allegato.*

*soppresso*

Or. en

**Emendamento 99**  
**Henna Virkkunen**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 3**  
Direttiva 2009/33/CE  
Articolo 4 – punto 4 – lettera c

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*c) un veicolo di categoria M3, N2 o N3 corrispondente alla definizione di cui*

*soppresso*



*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***c bis) un veicolo elettrico alimentato a energia elettrica interamente prodotta da fonti rinnovabili.***

Or. en

**Emendamento 103**

**Claude Turmes**

a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 3**

Direttiva 2009/33/UE

Articolo 4 – punto 4 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***4 bis. "batteria sostenibile e riciclabile": una batteria interamente prodotta a partire da energie rinnovabili, con una potenza elevata e un'alta densità energetica, un'elevata velocità di ricarica, un basso impatto ambientale e un'elevata riciclabilità.***

Or. en

**Emendamento 104**

**Peter Kouroumbashev, Zigmantas Balčytis, Patrizia Toia, Miapetra Kumpula-Natri, Dan Nica, Răzvan Popa, Kathleen Van Brempt**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 3**

Direttiva 2009/33/UE

Articolo 4 – punto 4 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***4 bis. "batteria sostenibile": una batteria di cui si considera l'intera catena di valore, con un prodotto finale adatto al riutilizzo e/o al riciclaggio.***

*Alla Commissione è conferito il potere di adottare un atto delegato entro il [18 months after entry into force] con una definizione più precisa basata su una valutazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> tenendo conto dell'intera catena, ad es. l'intero ciclo di vita della batteria compreso l'intero ciclo di vita delle emissioni di carbonio durante il processo di produzione e l'impronta di carbonio a fine vita della batteria.*

Or. en

*Motivazione*

*È indispensabile una soluzione sostenibile per il riciclaggio delle batterie. Alcune batterie inquinano molto di più (alla fine della vita del veicolo) rispetto ad altri veicoli durante il loro periodo di utilizzo.*

**Emendamento 105**  
**Xabier Benito Ziluaga**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 3**  
Direttiva 2009/33/UE  
Articolo 4 – punto 4 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***4 bis. "batteria ad alte prestazioni e sostenibile": una batteria basata interamente sull'energia rinnovabile caratterizzata da basso impatto ambientale, elevata riciclabilità e alta densità energetica.***

Or. en

**Emendamento 106**  
**Francesc Gambús, Massimiliano Salini**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 3**  
Direttiva 2009/33/CE  
Articolo 4 – punto 4 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

Or. en

**Emendamento 107**

**Peter Kouroumbashev, Zigmantas Balčytis, Miapetra Kumpula-Natri, Dan Nica, Răzvan Popa, Kathleen Van Brempt**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 3**

Direttiva 2009/33/UE

Articolo 4 – punto 4 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**4 bis. "veicolo a ciclo di vita sostenibile": un veicolo prodotto generando emissioni significativamente più basse rispetto ad altri tipi di veicolo comparabili e progettato per consentire un fine vita più sostenibile, compreso il potenziale di riutilizzo e riciclaggio dei suoi componenti.**

**Alla Commissione è conferito il potere di adottare un atto delegato entro il [18 months after entry into force] con una definizione più precisa.**

Or. en

*Motivazione*

*Nel calcolare le emissioni di CO<sub>2</sub>, è importante tenere conto dell'intero ciclo di vita del veicolo (produzione, utilizzo e fine vita) e non soltanto dei suoi componenti. Alcuni veicoli inquinano maggiormente a fine vita a causa dell'impossibilità di riciclarne alcune parti. Molto spesso questo tipo di inquinamento è nettamente superiore a quello prodotto da altri veicoli durante il loro periodo di utilizzo.*

**Emendamento 108**

**András Gyürk, Andor Deli**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 4**  
Direttiva 2009/33/CE  
Articolo 4 bis

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

4) *È inserito il seguente articolo 4 bis:* *soppresso*

*"Articolo 4 bis*

*Delega dei poteri*

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

Or. en

**Emendamento 109**

**Peter Kouroumbashev, Zigmantas Balčytis, Carlos Zorrinho, Miapetra Kumpula-Natri, Dan Nica**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 4**  
Direttiva 2009/33/UE  
Articolo 4 bis

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

4) *È inserito il seguente articolo 4 bis:* *soppresso*

*"Articolo 4 bis*

*Delega dei poteri*

*Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 8 bis al fine di aggiornare nella tabella 3 dell'allegato i livelli soglia di emissioni di CO<sub>2</sub> e di inquinanti atmosferici per i veicoli pesanti una volta*

*che i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti saranno adottati a livello di UE."*

Or. en

#### *Motivazione*

*I requisiti di cui alla tabella 3 della proposta sono elementi fondamentali della direttiva. La Commissione non dovrebbe pertanto avere il potere di modificare tale tabella; dovrebbe invece prendere in esame una nuova proposta legislativa qualora sia necessario modificarla. Le modifiche alla tabella dovrebbero avvenire unicamente mediante la procedura legislativa ordinaria, includendo le posizioni del Parlamento e del Consiglio sulla questione.*

#### **Emendamento 110**

**Francesc Gambús, Massimiliano Salini**

#### **Proposta di direttiva**

##### **Articolo 1 – punto 4**

Direttiva 2009/33/CE

Articolo 4 bis

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

*soppresso*

Or. en

#### **Emendamento 111**

**Henna Virkkunen**

#### **Proposta di direttiva**

##### **Articolo 1 – punto 4**

Direttiva 2009/33/CE

Articolo 4 bis

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

*soppresso*

Or. en

*Motivazione*

*Il presente articolo non è più necessario, dato che è stata proposta una modifica per allineare i requisiti in materia di combustibili alternativi per i veicoli pesanti alla definizione di combustibili alternativi di cui all'articolo 2, punto 1 della direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.*

**Emendamento 112**  
**Gesine Meissner**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 4**  
Direttiva 2009/33/UE  
Articolo 4 bis

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

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 8 bis al fine di aggiornare *la* tabella 3 dell'allegato.

Or. en

**Emendamento 113**  
**Henna Virkkunen**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 5**  
Direttiva 2009/33/CE  
Articolo 5 – paragrafo 1

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

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

Or. en

**Emendamento 114**  
**András Gyürk, Andor Deli**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 5**  
Direttiva 2009/33/CE  
Articolo 5 – paragrafo 1

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

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

*alla tabella 5 dell'allegato.*

Or. en

### **Emendamento 115**

**Dan Nica, Carlos Zorrinho, Răzvan Popa**

#### **Proposta di direttiva**

##### **Articolo 1 – punto 5**

Direttiva 2009/33/UE

Articolo 5 – paragrafo 1

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

1. *Entro il 30 settembre 2018, la Commissione effettua una valutazione e presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio allo scopo di fissare a livello di Stati membri obiettivi minimi di appalto per i veicoli leggeri e pesanti proporzionali al prodotto interno lordo pro capite di ciascuno Stato membro. Tale relazione è corredata, se del caso, di proposte legislative.*

Or. en

### **Emendamento 116**

**Claude Turmes**

a nome del gruppo Verts/ALE

#### **Proposta di direttiva**

##### **Articolo 1 – punto 5**

Direttiva 2009/33/UE

Articolo 5 – paragrafo 1 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

*1 bis. Gli obiettivi minimi di appalto di cui alle tabelle 4 e 5 dell'allegato si applicano dalle date indicate nelle suddette tabelle e si applicano a tutti i contratti d'appalto firmati di recente che rientrano nell'ambito di applicazione*

*della presente direttiva. La data di completamento della procedura di appalto pubblico, mediante la firma del contratto, è considerata come la data dell'appalto pubblico che contribuisce al rispetto alla quota.*

Or. en

**Emendamento 117**  
**András Gyürk, Andor Deli**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 5**  
Direttiva 2009/33/CE  
Articolo 5 – paragrafo 1 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*1 bis. Entro il 2025 gli Stati membri introducono un obiettivo minimo di appalto in base al quale i veicoli leggeri a basse emissioni o i veicoli leggeri a zero emissioni, o una combinazione di entrambi, costituiscono almeno il 25 % della quota del totale nazionale di appalti pubblici di veicoli leggeri.*

*Entro il 2030 gli Stati membri introducono un obiettivo minimo di appalto in base al quale i veicoli leggeri a zero emissioni costituiscono almeno una quota del 25 % del totale nazionale di appalti pubblici di veicoli leggeri.*

Or. en

**Emendamento 118**  
**András Gyürk, Andor Deli**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 5**  
Direttiva 2009/33/CE  
Articolo 5 – paragrafo 1 ter (nuovo)

***1 ter. Gli Stati membri introducono un obiettivo minimo di appalto per gli autocarri/veicoli commerciali pesanti, qualora prodotti di questo tipo siano disponibili sul mercato, in base al quale:***

***- entro il 2025, gli autocarri/veicoli commerciali pesanti a basse emissioni o gli autocarri/veicoli commerciali pesanti a zero emissioni, o una combinazione di entrambi, costituiscono almeno una quota del 10 % degli appalti nazionali totali di autocarri/veicoli commerciali pesanti, e***

***- entro il 2030, gli autocarri/veicoli commerciali pesanti a basse emissioni o gli autocarri/veicoli commerciali pesanti a zero emissioni, o una combinazione di entrambi, costituiscono almeno una quota del 15 % degli appalti nazionali totali di autocarri/veicoli commerciali pesanti.***

***Gli Stati membri introducono un obiettivo minimo di appalto per gli autobus in base al quale:***

***- entro il 2025, gli autobus a basse emissioni o gli autobus a zero emissioni, o una combinazione di entrambi, costituiscono almeno una quota del 35 % degli appalti nazionali totali di autobus, e***

***- entro il 2030, gli autobus a basse emissioni o gli autobus a zero emissioni, o una combinazione di entrambi, costituiscono almeno una quota del 70 % degli appalti nazionali totali di autobus.***

Or. en

## **Emendamento 119**

**Dan Nica, Carlos Zorrinho, Răzvan Popa**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 5**

Direttiva 2009/33/UE

Articolo 5 – paragrafo 2

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**2.** *Le autorità dello Stato membro possono applicare obiettivi minimi superiori a quelli riportati nell'allegato della presente direttiva."*

*soppresso*

Or. en

## **Emendamento 120**

**András Gyürk, Andor Deli**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 5**

Direttiva 2009/33/CE

Articolo 5 – paragrafo 2

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**2.** *Le autorità dello Stato membro possono applicare obiettivi minimi superiori a quelli riportati nell'allegato della presente direttiva."*

*soppresso*

Or. en

## **Emendamento 121**

**Henna Virkkunen**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 5**

Direttiva 2009/33/CE

Articolo 5 – paragrafo 2

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**2.** Le autorità dello Stato membro possono applicare obiettivi minimi superiori a quelli riportati nell'allegato della presente direttiva."

**2.** Le autorità dello Stato membro possono applicare obiettivi minimi superiori a quelli riportati nell'allegato della presente direttiva. *Le autorità dello Stato membro possono inoltre applicare obiettivi inferiori se giustificato da circostanze nazionali o regionali, quali le distanze e le condizioni topologiche e climatiche o la capacità di raggiungere gli*

*stessi risultati ambientali tramite altre soluzioni dimostrate più efficienti in termini di costi."*

Or. en

*Motivazione*

*Al fine di tenere conto delle circostanze geografiche nazionali e regionali nei paesi periferici, gli Stati membri dovrebbero poter applicare obiettivi inferiori relativi agli appalti sui trasporti pubblici, dato che l'energia elettrica non è sempre una soluzione praticabile nelle zone scarsamente popolate a causa delle difficoltà in termini di infrastrutture.*

**Emendamento 122**

**Claude Turmes**

a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 5 bis (nuovo)**

Direttiva 2009/33/UE

Articolo 5 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*5 bis) È inserito il seguente articolo 5 bis:*

*"Articolo 5 bis*

*Ammodernamento delle apparecchiature*

*1. Qualora gli obiettivi di qualità dell'aria ambiente fissati dalla direttiva 2008/50/CE non siano rispettati, gli Stati membri istituiscono una piattaforma multilivello per l'ammodernamento delle apparecchiature, che riunisce le autorità locali, la comunità imprenditoriale e le eventuali altre parti interessate per discutere e attuare, al più tardi entro il 31 dicembre 2020, piani d'azione di ammodernamento delle apparecchiature per veicoli delle categorie M3, N2 e N3, al fine di rispettare i valori limite e i livelli critici e conseguire i valori obiettivo e gli obiettivi a lungo termine stabiliti dalla direttiva 2008/50/CE.*

*2. La Commissione sostiene gli Stati membri, le autorità locali e gli operatori interessati fornendo orientamenti sull'uso*

*dei diversi fondi per l'ammodernamento delle apparecchiature nel contesto dell'attuale e del futuro quadro finanziario pluriennale (QFP), quali i Fondi strutturali e di investimento europei o il meccanismo per collegare l'Europa (CEF).*

**3. L'ammodernamento delle apparecchiature per i veicoli di categoria M3, N2 e N3 è ammissibile entro il 31 dicembre 2021 al fine di contribuire agli obiettivi di cui alla tabella 5."**

Or. en

#### *Motivazione*

*La presente modifica integra l'AM 38 chiarendo che i veicoli di categoria M3, N2 e N3 con apparecchiature ammodernate sono ammissibili a essere conteggiati nell'ottica degli obiettivi di cui alla tabella 5 fino al 31 dicembre 2021.*

#### **Emendamento 123**

**Dan Nica, Carlos Zorrinho, Răzvan Popa, Theresa Griffin**

#### **Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 5 bis (nuovo)**

Direttiva 2009/33/UE

Articolo 5 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

**5 bis) È inserito il seguente articolo 5 bis:**

**"Articolo 5 bis**

**Obiettivi minimi relativi ai punti di ricarica e rifornimento**

**Ogni Stato membro stabilisce un obiettivo minimo relativo ai punti di ricarica e/o di rifornimento accessibili al pubblico per i veicoli a zero o basse emissioni e trasmette alla Commissione dati pertinenti relativi a tali punti di ricarica e rifornimento entro il ... [18 months after the date of entry into force of the amending Directive] al fine di creare una mappa interattiva in tempo reale a livello di UE. Tale mappa è resa**

*pubblicamente disponibile da ogni Stato membro alle parti interessate tramite piattaforme digitali e il sito web della Commissione."*

Or. en

## **Emendamento 124**

**Dan Nica, Carlos Zorrinho, Răzvan Popa, Theresa Griffin**

### **Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 5 ter (nuovo)**

Direttiva 2009/33/UE

Articolo 5 ter (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*5 ter) È inserito il seguente articolo 5 ter:*

*"Articolo 5 ter*

*Piattaforma per l'utilizzo di veicoli a zero o basse emissioni nei trasporti pubblici*

*La Commissione rende disponibile e promuove attivamente una piattaforma per l'utilizzo di veicoli a zero o basse emissioni nei trasporti pubblici, digitalmente interattiva e accessibile in tutte le lingue ufficiali dell'Unione, al fine di agevolare l'accesso delle autorità nazionali, regionali e locali e di tutte le parti interessate alle pertinenti informazioni sui veicoli a zero o basse emissioni nei trasporti pubblici, quali finanziamenti e strumenti finanziari disponibili, appalti pubblici, scambio di migliori pratiche, soluzioni disponibili per la graduale eliminazione dei veicoli vecchi o inquinanti, sistemi di incentivazione alla loro sostituzione con nuovi veicoli a zero o basse emissioni e un elenco dei fabbricanti dell'Unione di tali veicoli."*

Or. en

*Motivazione*

*Tale piattaforma dovrebbe essere elaborata sulla base dell'attuale iniziativa degli «autobus puliti» (Clean Bus Deployment Initiative)*

**Emendamento 125**

**Claude Turmes**

a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 5 quater (nuovo)**

Direttiva 2009/33/UE

Articolo 5 quater (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*5 quater) È inserito il seguente articolo 5 quater:*

*"Articolo 5 quater*

*Piattaforma dell'Unione per gli appalti comuni e transfrontalieri di veicoli a bassissime emissioni e a basso consumo energetico per il trasporto su strada*

*Onde facilitare il raggiungimento degli obiettivi di cui all'allegato alla presente direttiva e conseguire economie di scala, la Commissione istituisce una piattaforma unionale per gli appalti comuni e transfrontalieri di veicoli a bassissime emissioni e a basso consumo energetico per il trasporto su strada. Le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti e gli operatori di cui all'articolo 3 possono partecipare a tale piattaforma per l'acquisizione congiunta di veicoli. La Commissione garantisce che la piattaforma sia accessibile al pubblico e in grado di riunire in maniera efficace tutte le parti interessate a mettere in comune le proprie risorse. Onde facilitare la preparazione e la realizzazione di tali appalti comuni, la Commissione fornisce assistenza tecnica e sviluppa modelli per accordi di cooperazione. Alla Commissione è conferito il potere di adottare un atto delegato ai sensi dell'articolo 8 bis per l'istituzione di una*

*piattaforma dell'Unione per gli appalti comuni per i veicoli a bassissime emissioni e a basso consumo energetico per il trasporto su strada."*

Or. en

*Motivazione*

*La presente modifica aggiorna l'AM 40 rendendo la piattaforma accessibile al pubblico e rafforzando in tal modo la sua trasparenza.*

**Emendamento 126**

**Claude Turmes**

a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 5 quinquies (nuovo)**

Direttiva 2009/33/UE

Articolo 5 quinquies (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*5 quinquies) È inserito il seguente articolo 5 quinquies:*

*"Articolo 5 quinquies*

*Metodologia per il conteggio delle emissioni di CO<sub>2</sub> emesse durante l'intero ciclo di vita e delle emissioni di CO<sub>2</sub> "dal pozzo alla ruota" dei veicoli*

*1. Entro il 1° luglio 2019 la Commissione propone una metodologia per il conteggio delle emissioni di CO<sub>2</sub> emesse durante l'intero ciclo di vita e delle emissioni di CO<sub>2</sub> "dal pozzo alla ruota" dei veicoli.*

*2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare entro il 1° gennaio 2020 atti delegati conformemente all'articolo 8 bis al fine di aggiornare le tabelle 3, 4 e 5 dell'allegato, conformemente alla futura metodologia di cui al paragrafo 1 del presente articolo, mantenendo al contempo il livello di ambizione degli obiettivi fissati."*

Or. en

## Motivazione

*È aggiunto l'articolo 5 quinquies (nuovo) dato che l'approccio basato sulle emissioni allo scarico non mostra in misura sufficiente le emissioni di CO<sub>2</sub> generate nell'intero ciclo di vita di un combustibile, ad esempio durante l'estrazione del combustibile o la fase di produzione del veicolo. La Commissione dovrebbe sviluppare una metodologia standardizzata al fine di considerare tutte le emissioni nell'intero ciclo di vita e aggiornare di conseguenza l'allegato della presente direttiva, mantenendo al contempo i rigorosi obiettivi fissati.*

### **Emendamento 127**

**András Gyürk, Andor Deli**

#### **Proposta di direttiva**

##### **Articolo 1 – punto 7**

Direttiva 2009/33/CE

Articolo 8 bis

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

7) *È inserito un nuovo articolo 8 bis:* *soppresso*  
*"Articolo 8 bis*

#### *Esercizio della delega*

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

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

3. *La delega di potere di cui all'articolo 4 bis può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla*

*pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.*

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

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

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

Or. en

**Emendamento 128**  
**Francesc Gambús, Massimiliano Salini**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 7**  
Direttiva 2009/33/CE  
Articolo 8 bis

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**7)** *È inserito un nuovo articolo 8 bis:* **soppresso**

*"Articolo 8 bis*

*Esercizio della delega*

**1.** *Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle*

*condizioni stabilite nel presente articolo.*

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

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

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

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

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

*mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio."*

Or. en

### **Emendamento 129**

**Francesc Gambús, Massimiliano Salini**

#### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 9 – lettera b**

Direttiva 2009/33/CE

Articolo 10 – paragrafo 4

#### *Testo della Commissione*

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

---

GU L 340 del 16.12.2002, pag. 1.

#### *Emendamento*

4. Gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione sull'attuazione della presente direttiva entro il 1° gennaio **2027** e successivamente ogni tre anni. Gli Stati membri presentano alla Commissione, entro il 1° gennaio **2024**, una relazione intermedia contenente informazioni sulle attività intraprese ai fini dell'attuazione della direttiva, tra cui le quantità e le categorie di veicoli acquisiti dalle amministrazioni e dagli enti, informazioni sul dialogo portato avanti ai diversi livelli di governance, sulle intenzioni degli Stati membri in merito alle sopra citate attività di informazione e qualsiasi altra informazione di rilievo. Le informazioni seguono le categorie contenute nel regolamento (CE) n. 2195/2002 relativo al vocabolario comune per gli appalti pubblici (CPV)15, come indicato nell'allegato.

---

GU L 340 del 16.12.2002, pag. 1.

Or. en

### **Emendamento 130**

**Peter Kouroumbashev, Zigmantas Balčytis, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho, Miapetra Kumpula-Natri, Dan Nica, Kathleen Van Brempt**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 9 – lettera b bis (nuova)**

Direttiva 2009/33/UE

Articolo 10 – paragrafo 5 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**5 bis. La Commissione fornisce orientamenti agli Stati membri relativamente ai diversi fondi UE che potrebbero essere impiegati per le finalità della presente direttiva, ad es. il meccanismo per collegare l'Europa, a sostegno dello sviluppo di reti transeuropee di elevate prestazioni, sostenibili e interconnesse in modo efficiente nel settore dei trasporti, il Fondo europeo per gli investimenti strategici o il strumento per un sistema di trasporto più pulito (Cleaner Transport Facility) a sostegno di veicoli di trasporto più puliti e delle esigenze infrastrutturali correlate.**

Or. en

*Motivazione*

*Se si vuole conseguire una transizione agevole verso un sistema di trasporti decarbonizzato, si deve assicurare che la politica finanziaria dell'UE sia in linea con gli obiettivi fissati per i trasporti. Il nuovo quadro finanziario pluriennale post 2020 dovrebbe essere in linea con le politiche in materia di trasporti, dato che gli obiettivi di queste ultime non sono conseguibili senza finanziamenti adeguati.*

**Emendamento 131**

**Peter Kouroumbashev, Zigmantas Balčytis, Carlos Zorrinho, Miapetra Kumpula-Natri, Dan Nica, Răzvan Popa, Kathleen Van Brempt**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 9 – lettera b ter (nuova)**

Direttiva 2009/33/UE

Articolo 10 – paragrafo 5 ter (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**5 ter. I poli di consulenza svolgono un ruolo fondamentale nella transizione verso la decarbonizzazione del settore dei**

*trasporti agevolando e promuovendo gli investimenti e sostenendo le capacità istituzionali. La Commissione rafforza pertanto sostanzialmente il ruolo e le capacità del polo europeo di consulenza sugli investimenti, in particolare attraverso una presenza locale e un ruolo proattivo nella preparazione dei progetti.*

Or. en

### Motivazione

*I poli di consulenza svolgono un ruolo fondamentale nella transizione verso la decarbonizzazione del settore dei trasporti agevolando e promuovendo gli investimenti e sostenendo le capacità istituzionali. La Commissione dovrebbe rafforzare sostanzialmente il ruolo e le capacità del polo europeo di consulenza sugli investimenti, in particolare attraverso una presenza locale e un ruolo proattivo nella preparazione dei progetti. Si dovrebbero rendere disponibili agli investitori informazioni sulla disponibilità dei diversi progetti e sulle diverse esigenze delle regioni. I poli di consulenza dovrebbero facilitare l'accesso alle informazioni e fornire informazioni complete sulle diverse procedure.*

### **Emendamento 132** **András Gyürk, Andor Deli**

**Proposta di direttiva**  
**Allegato 1**  
Direttiva 2009/33/UE  
Allegato – tabella 1

### *Testo della Commissione*

Codice CPV	Descrizione
60112000-6	Servizi di trasporto pubblico terrestre
60130000-8	Servizi speciali di trasporto passeggeri su strada
60140000-1	Servizi di trasporto non regolare di passeggeri
60172000-3	Noleggio di autobus e pullman con autista
90511000-2	Servizi di raccolta di rifiuti
60160000-7	Trasporti postali su strada
60161000-4	Servizi di trasporto colli

*Emendamento*

<b>Codice CPV</b>	<b>Descrizione</b>
60112000-6	Servizi di trasporto pubblico terrestre
60130000-8	Servizi speciali di trasporto passeggeri su strada
60140000-1	Servizi di trasporto non regolare di passeggeri
60172000-3	Noleggio di autobus e pullman con autista
90511000-2	Servizi di raccolta di rifiuti
60160000-7	Trasporti postali su strada
60161000-4	Servizi di trasporto colli
<b>64121100-1</b>	<b><i>Servizi di consegna postale</i></b>
<b>64121200-2</b>	<b><i>Servizi di consegna colli</i></b>
<b>60120000-5</b>	<b><i>Servizi di taxi</i></b>
<b>60170000-0</b>	<b><i>Noleggio di veicoli per trasporto passeggeri con autista</i></b>
<b>60171000-7</b>	<b><i>Noleggio di autovetture con autista</i></b>
<b>60181000-0</b>	<b><i>Noleggio di camion con autista</i></b>
<b>60180000-3</b>	<b><i>Noleggio di veicoli per trasporto merci con autista</i></b>

Or. en

**Emendamento 133**  
**Gesine Meissner**

**Proposta di direttiva**  
**Allegato 1**

Direttiva 2009/33/CE  
Allegato – tabella 2

*Testo della Commissione*

*[...]*

*Emendamento*

***soppresso***

Or. en

**Emendamento 134**  
**András Gyürk, Andor Deli**

**Proposta di direttiva**  
**Allegato 1**  
Direttiva 2009/33/CE  
Allegato – tabella 2

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

[...]

*soppresso*

Or. en

**Emendamento 135**  
**Evžen Tošenovský**

**Proposta di direttiva**  
**Allegato 1**  
Direttiva 2009/33/CE  
Allegato – tabella 2

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

[...]

*soppresso*

Or. en

**Emendamento 136**  
**Francesc Gambús, Massimiliano Salini**

**Proposta di direttiva**  
**ALLEGATO 1**  
Direttiva 2009/33/CE  
Allegato – tabella 2

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

[...]

*soppresso*

Or. en

**Emendamento 137**  
**Xabier Benito Ziluaga**

**Proposta di direttiva**  
**ALLEGATO 1**  
 Direttiva 2009/33/CE  
 Allegato – tabella 2

*Testo della Commissione*

*Tabella 2: Soglie di emissione per veicoli leggeri*

Categorie di veicoli	2025		2030	
	<i>CO2 g/km</i>	<i>RDE di inquinanti atmosferici* in percentuale dei limiti di emissione**</i>	<i>CO2 g/km</i>	<i>RDE di inquinanti atmosferici* in percentuale dei limiti di emissione</i>
Veicoli della categoria M1	25	80 %	0	n.a.
Veicoli della categoria M2	25	80 %	0	n.a.
Veicoli della categoria N1	40	80 %	0	n.a.

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

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

*Emendamento*

*Tabella 2: Soglie di emissione per veicoli leggeri*

Categorie di veicoli	2020		2025		2030	
	<i>CO2 g/km***</i>	<i>RDE di inquinanti atmosferici* in percentuale dei limiti di emissione**</i>	<i>CO2 g/km***</i>	<i>RDE di inquinanti atmosferici* in percentuale dei limiti di emissione**</i>	<i>CO2 g/km***</i>	<i>RDE di inquinanti atmosferici* in percentuale dei limiti di emissione</i>
<i>Veicoli della categoria L</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>n.a.</i>

Veicoli della categoria M1	<b>50</b>	<b>90 %</b>	25	80 %	0	n.a.
Veicoli della categoria M2	<b>50</b>	<b>90 %</b>	25	80 %	0	n.a.
Veicoli della categoria N1	<b>80</b>	<b>90 %</b>	40	80 %	0	n.a.

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

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

\*\*\* *Veicoli elettrici quali definiti all'articolo 2, paragrafo 2, della direttiva 2014/94/UE con zero emissioni allo scarico, a condizione che sia provato, ai sensi della direttiva 2009/28/CE [quale modificata dal COM(2016)0767], che l'elettricità utilizzata si basa integralmente su energie rinnovabili, altrimenti saranno conteggiati i valori medi delle emissioni di CO2 del settore dell'energia elettrica dei rispettivi Stati membri.*

Or. en

**Emendamento 138**  
**Gesine Meissner**

**Proposta di direttiva**  
**ALLEGATO 1**  
Direttiva 2009/33/CE  
Allegato – tabella 2 – nota 1

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

*soppresso*

Or. en

**Emendamento 139**  
**Gesine Meissner**

**Proposta di direttiva**  
**ALLEGATO 1**  
Direttiva 2009/33/CE  
Allegato – tabella 2 – nota 2

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

**soppresso**

Or. en

**Emendamento 140**  
**Francesc Gambús, Massimiliano Salini**

**Proposta di direttiva**  
**ALLEGATO 1**  
Direttiva 2009/33/CE  
Allegato – tabella 3

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**[...]**

**soppresso**

Or. en

**Emendamento 141**  
**András Gyürk, Andor Deli**

**Proposta di direttiva**  
**ALLEGATO 1**  
Direttiva 2009/33/CE  
Allegato – tabella 3

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**[...]**

**soppresso**

Or. en

**Emendamento 142**  
**Gesine Meissner**

**Proposta di direttiva**  
**ALLEGATO 1**  
 Direttiva 2009/33/CE  
**Allegato – tabella 3 - titolo**

*Testo della Commissione*

Tabella 3: Prescrizioni relative ai combustibili alternativi per i veicoli pesanti

*Emendamento*

Tabella 2: Prescrizioni relative ai combustibili alternativi per i veicoli *leggeri* e pesanti

Or. en

**Emendamento 143**  
**Claude Turmes**

**Proposta di direttiva**  
**ALLEGATO 1**  
 Direttiva 2009/33/UE  
 Allegato – tabella 3

Testo della Commissione

*Tabella 3: Prescrizioni relative ai combustibili alternativi* per i veicoli pesanti

Categorie di veicoli

*Combustibili alternativi*

*Veicoli delle categorie M3, N2 e N3*

*Energia elettrica\*, idrogeno, gas naturale compreso il biometano, in forma gassosa (gas naturale compresso - GNC) e liquefatta (gas naturale liquefatto - GNL)*

*\*Per uso nei veicoli, come definita nell'articolo 2, paragrafo 2, della direttiva 2014/94/UE, a condizione che l'energia elettrica sia usata per una parte sostanziale dell'uso operativo del veicolo.*

*Emendamento*

*Tabella 3: Soglie di emissione* per veicoli pesanti

Categorie di veicoli

**2020**

**2025**

**2030**

*CO2  
g/km\*\*\**

*RDE di  
inquinanti  
atmosferici  
in  
percentuale  
dei limiti di*

*CO2  
g/km\*\*\**

*RDE di  
inquinanti  
atmosferici  
in  
percentuale  
dei limiti di*

*CO2  
g/km\*\*\**

*RDE di  
inquinanti  
atmosferici  
in  
percentuale  
dei limiti di*

		<i>emissione</i>		<i>emissione</i>		<i>emissione</i>
<i>M3</i>	<i>343</i>	<i>90 %</i>	<i>250</i>	<i>80 %</i>	<i>0</i>	<i>n.a.</i>
<i>N2 classe 0</i>	<i>331</i>	<i>90 %</i>	<i>241</i>	<i>80 %</i>		
<i>N2 classe 1</i>	<i>349</i>	<i>90 %</i>	<i>254</i>	<i>80 %</i>		
<i>N2 classe 2</i>	<i>349</i>	<i>90 %</i>	<i>254</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 classe 3</i>	<i>349</i>	<i>90 %</i>	<i>254</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 classe 4</i>	<i>504</i>	<i>90 %</i>	<i>367</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 classe 5</i>	<i>737</i>	<i>90 %</i>	<i>537</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 classe 6</i>	<i>349</i>	<i>90 %</i>	<i>254</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 classe 7</i>	<i>504</i>	<i>90 %</i>	<i>367</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 classe 8</i>	<i>737</i>	<i>90 %</i>	<i>537</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 classe 9</i>	<i>504</i>	<i>90 %</i>	<i>367</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 classe 10</i>	<i>737</i>	<i>90 %</i>	<i>537</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 classe 11</i>	<i>698</i>	<i>90 %</i>	<i>508</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 classe 12</i>	<i>737</i>	<i>90 %</i>	<i>537</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 classe 13</i>	<i>698</i>	<i>90 %</i>	<i>508</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 classe 14</i>	<i>737</i>	<i>90 %</i>	<i>537</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 classe 15</i>	<i>698</i>	<i>90 %</i>	<i>508</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 classe 16</i>	<i>698</i>	<i>90 %</i>	<i>508</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 classe 17</i>	<i>698</i>	<i>90 %</i>	<i>508</i>	<i>80 %</i>		

*\* Veicoli elettrici quali definiti all'articolo 2, paragrafo 2, della direttiva 2014/94/UE con zero emissioni allo scarico, a condizione che*

sia provato, ai sensi della direttiva 2009/28/CE [quale modificata dal COM(2016)0767], che l'elettricità utilizzata si basa integralmente su energie rinnovabili, altrimenti saranno conteggiati i valori medi delle emissioni di CO2 del settore dell'energia elettrica dei rispettivi Stati membri.

Or. en

### Emendamento 144

Olle Ludvigsson

### Proposta di direttiva

#### ALLEGATO 1

Direttiva 2009/33/UE

Allegato – tabella 3

*Testo della Commissione*

*Tabella 3: Prescrizioni relative ai combustibili alternativi per i veicoli pesanti*

Categorie di veicoli	Combustibili alternativi
Veicoli delle categorie M3, N2 e N3	Energia elettrica*, idrogeno, gas naturale compreso il biometano, in forma gassosa ( <b>gas naturale compresso - GNC</b> ) e liquefatta ( <b>gas naturale liquefatto - GNL</b> )
*Per uso nei veicoli, come definita nell'articolo 2, paragrafo 2, della direttiva 2014/94/UE, a condizione che l'energia elettrica sia usata per una parte sostanziale dell'uso operativo del veicolo.	

*Emendamento*

*Tabella 3: Prescrizioni relative ai combustibili alternativi per i veicoli pesanti*

Categorie di veicoli	Combustibili alternativi
Veicoli delle categorie M3, N2 e N3	Energia elettrica*, idrogeno, <b>biocombustibili avanzati e</b> gas naturale compreso il biometano, in forma compressa o liquefatta ( <b>GNC, GNL, BGC e BGL</b> ).
*Per uso nei veicoli, come definita nell'articolo 2, paragrafo 2, della direttiva 2014/94/UE, a condizione che l'energia elettrica sia usata per una parte sostanziale dell'uso operativo del veicolo.	

Or. en

### Emendamento 145

Xabier Benito Ziluaga

### Proposta di direttiva

#### ALLEGATO 1

Direttiva 2009/33/UE

Allegato – tabella 3

**Tabella 3: Prescrizioni relative ai combustibili alternativi** per i veicoli pesanti

Categorie di veicoli	<b>Combustibili alternativi</b>
<b>Veicoli delle categorie M3, N2 e N3</b>	<b>Energia elettrica*, idrogeno, gas naturale compreso il biometano, in forma gassosa (gas naturale compresso - GNC) e liquefatta (gas naturale liquefatto - GNL)</b>

*\*Per uso nei veicoli, come definita nell'articolo 2, paragrafo 2, della direttiva 2014/94/UE, a condizione che l'energia elettrica sia usata per una parte sostanziale dell'uso operativo del veicolo.*

*Emendamento*

**Tabella 3: Soglie di emissione** per veicoli pesanti

Categorie di veicoli	2020		2025		2030	
	<i>CO2 g/km***</i>	<i>RDE di inquinanti atmosferici in percentuale dei limiti di emissione</i>	<i>CO2 g/km***</i>	<i>RDE di inquinanti atmosferici in percentuale dei limiti di emissione</i>	<i>CO2 g/km***</i>	<i>RDE di inquinanti atmosferici in percentuale dei limiti di emissione</i>
<b>M3</b>		<b>90 %</b>		<b>80 %</b>	<b>0</b>	<b>n.a.</b>
<b>N2 classe 0</b>	<b>331</b>	<b>90 %</b>	<b>241</b>	<b>80 %</b>		
<b>N2 classe 1</b>	<b>349</b>	<b>90 %</b>	<b>254</b>	<b>80 %</b>		
<b>N2 classe 2</b>	<b>349</b>	<b>90 %</b>	<b>254</b>	<b>80 %</b>		
<b>N3 classe 3</b>	<b>349</b>	<b>90 %</b>	<b>254</b>	<b>80 %</b>		
<b>N3 classe 4</b>	<b>504</b>	<b>90 %</b>	<b>367</b>	<b>80 %</b>		
<b>N3 classe 5</b>	<b>737</b>	<b>90 %</b>	<b>537</b>	<b>80 %</b>		
<b>N3 classe 6</b>	<b>349</b>	<b>90 %</b>	<b>254</b>	<b>80 %</b>		
<b>N3 classe 7</b>	<b>504</b>	<b>90 %</b>	<b>367</b>	<b>80 %</b>		

<i>N3 classe 8</i>	<i>737</i>	<i>90 %</i>	<i>537</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 classe 9</i>	<i>504</i>	<i>90 %</i>	<i>367</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 classe 10</i>	<i>737</i>	<i>90 %</i>	<i>537</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 classe 11</i>	<i>698</i>	<i>90 %</i>	<i>508</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 classe 12</i>	<i>737</i>	<i>90 %</i>	<i>537</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 classe 13</i>	<i>698</i>	<i>90 %</i>	<i>508</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 classe 14</i>	<i>737</i>	<i>90 %</i>	<i>537</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 classe 15</i>	<i>698</i>	<i>90 %</i>	<i>508</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 classe 16</i>	<i>698</i>	<i>90 %</i>	<i>508</i>	<i>80 %</i>		
<i>N3 classe 17</i>	<i>698</i>	<i>90 %</i>	<i>508</i>	<i>80 %</i>		

*\* Veicoli elettrici quali definiti all'articolo 2, paragrafo 2, della direttiva 2014/94/UE con zero emissioni allo scarico, a condizione che sia provato, ai sensi della direttiva 2009/28/CE [quale modificata dal COM(2016)0767], che l'elettricità utilizzata si basa integralmente su energie rinnovabili, altrimenti saranno conteggiati i valori medi delle emissioni di CO2 del settore dell'energia elettrica dei rispettivi Stati membri.*

Or. en

**Emendamento 146**  
**Dario Tamburrano**  
**Proposta di direttiva**  
**ALLEGATO 1**  
 Direttiva 2009/33/UE  
 Allegato – tabella 3

<i>Testo della Commissione</i>	
<i>Tabella 3: Prescrizioni relative ai combustibili alternativi per i veicoli pesanti</i>	
<b><i>Categorie di veicoli</i></b>	<b><i>Combustibili alternativi</i></b>
Veicoli delle categorie M3, N2 e N3	Energia elettrica*, idrogeno, gas naturale compreso il biometano, in forma <b>gassosa (gas naturale compresso - GNC)</b> e liquefatta (gas naturale liquefatto - GNL)
<i>*Per uso nei veicoli, come definita nell'articolo 2, paragrafo 2, della direttiva 2014/94/UE, a condizione che</i>	

*l'energia elettrica sia usata per una parte sostanziale dell'uso operativo del veicolo.*

*Emendamento*

*Tabella 3: Prescrizioni relative ai combustibili alternativi per i veicoli pesanti*

Categorie di veicoli	Combustibili alternativi
Veicoli delle categorie M3, N2 e N3	Energia elettrica*, idrogeno, <b>biocombustibili avanzati</b> , gas naturale, compreso il biometano, in forma gassosa e liquefatta ( <b>gas naturale compresso - GNC</b> , gas naturale liquefatto - GNL, <b>biogas compresso - BGC</b> , <b>biogas liquefatto - BGL</b> ).
<i>* Per uso nei veicoli quali definiti all'articolo 2, paragrafo 2, della direttiva 2014/94/UE con zero emissioni allo scarico, a condizione che sia provato, ai sensi della direttiva 2009/28/CE [quale modificata dal COM(2016)0767], che l'elettricità utilizzata si basa integralmente su energie rinnovabili, altrimenti saranno conteggiati i valori medi delle emissioni di CO2 del settore dell'energia elettrica dei rispettivi Stati membri.</i>	

Or. en

#### **Emendamento 147**

**Gesine Meissner**

#### **Proposta di direttiva**

##### **ALLEGATO 1**

Direttiva 2009/33/CE

Allegato – tabella 3 – nota 1

*Testo della Commissione*

*\*Per uso nei veicoli, come definita nell'articolo 2, paragrafo 2, della direttiva 2014/94/UE, a condizione che l'energia elettrica sia usata per una parte sostanziale dell'uso operativo del veicolo.*

*Emendamento*

*soppresso*

Or. en

#### **Emendamento 148**

**András Gyürk, Andor Deli**

#### **Proposta di direttiva**

##### **ALLEGATO 1**

Direttiva 2009/33/CE

Allegato – tabella 4

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

[...]

*soppresso*

Or. en

**Emendamento 149**

**Dan Nica, Carlos Zorrinho, Răzvan Popa**

**Proposta di direttiva**

**ALLEGATO 1**

Direttiva 2009/33/CE

Allegato – tabella 4

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

[...]

*soppresso*

Or. en

**Emendamento 150**

**Evžen Tošenovský**

**Proposta di direttiva**

**ALLEGATO 1**

Direttiva 2009/33/CE

Allegato – tabella 4

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

[...]

*soppresso*

Or. en

**Emendamento 151**

**Francesc Gambús**

**Proposta di direttiva**

**ALLEGATO 1**

Direttiva 2009/33/UE

Allegato – tabella 4

*Testo della Commissione*

*Tabella 4: Obiettivi minimi per la quota di veicoli leggeri conformi alla tabella 2 rispetto*

*alle acquisizioni totali di veicoli leggeri tramite appalti pubblici a livello di Stato membro\**

<b>Stato membro</b>	<b>2025</b>	<b>2030</b>
Lussemburgo	35 %	35 %
Svezia	35 %	35 %
Danimarca	34 %	34 %
Finlandia	35 %	35 %
Germania	35 %	35 %
Francia	34 %	34 %
Regno Unito	35 %	35 %
Paesi Bassi	35 %	35 %
Austria	35 %	35 %
Belgio	35 %	35 %
Italia	35 %	35 %
Irlanda	35 %	35 %
Spagna	33 %	33 %
Cipro	29 %	29 %
Malta	35 %	35 %
Portogallo	27 %	27 %
Grecia	23 %	23 %
Slovenia	20 %	20 %
Repubblica ceca	27 %	27 %
Estonia	21 %	21 %
Slovacchia	20 %	20 %
Lituania	19 %	19 %
Polonia	20 %	20 %
Croazia	17 %	17 %
Ungheria	21 %	21 %
Lettonia	20 %	20 %
Romania	17 %	17 %
Bulgaria	16 %	16 %

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

*Emendamento**Tabella 4: Obiettivi minimi per la quota di veicoli leggeri **puliti e a zero emissioni** rispetto alle acquisizioni totali di veicoli leggeri tramite appalti pubblici a livello di Stato membro\**

<b>Stato membro</b>	<b>2025</b>	<b>2030</b>
Lussemburgo	35 %	<b>45 %</b>
Svezia	35 %	<b>45 %</b>
Danimarca	34 %	<b>44 %</b>
Finlandia	35 %	<b>45 %</b>
Germania	35 %	<b>45 %</b>
Francia	34 %	<b>44 %</b>
Regno Unito	35 %	<b>45 %</b>
Paesi Bassi	35 %	<b>45 %</b>
Austria	35 %	<b>45 %</b>
Belgio	35 %	<b>45 %</b>
Italia	35 %	<b>45 %</b>
Irlanda	35 %	<b>45 %</b>
Spagna	33 %	<b>43 %</b>
Cipro	29 %	<b>39 %</b>
Malta	35 %	<b>45 %</b>
Portogallo	27 %	<b>37 %</b>
Grecia	23 %	<b>33 %</b>
Slovenia	20 %	<b>30 %</b>
Repubblica ceca	27 %	<b>37 %</b>
Estonia	21 %	<b>31 %</b>
Slovacchia	20 %	<b>30 %</b>
Lituania	19 %	<b>29 %</b>
Polonia	20 %	<b>30 %</b>
Croazia	17 %	<b>27 %</b>
Ungheria	21 %	<b>31 %</b>
Lettonia	20 %	<b>30 %</b>
Romania	17 %	<b>27 %</b>
Bulgaria	16 %	<b>26 %</b>

*\*Il 30% della quota richiesta deve essere coperto da veicoli a zero emissioni in tutti i casi entro il 2030.*

Or. en

**Emendamento 152**  
**Benito Xiluaga Javier**

**Proposta di direttiva**  
ALLEGATO 1  
Direttiva 2009/33/UE  
Allegato – tabella 4

*Testo della Commissione*

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

<b>Stato membro</b>	<b>2025</b>	<b>2030</b>
Lussemburgo	35 %	35 %
Svezia	35 %	35 %
Danimarca	34 %	34 %
Finlandia	35 %	35 %
Germania	35 %	35 %
Francia	34 %	34 %
Regno Unito	35 %	35 %
Paesi Bassi	35 %	35 %
Austria	35 %	35 %
Belgio	35 %	35 %
Italia	35 %	35 %
Irlanda	35 %	35 %
Spagna	33 %	33 %
Cipro	29 %	29 %
Malta	35 %	35 %
Portogallo	27 %	27 %
Grecia	23 %	23 %
Slovenia	20 %	20 %
Repubblica ceca	27 %	27 %
Estonia	21 %	21 %

Slovacchia	<b>20 %</b>	<b>20 %</b>
Lituania	<b>19 %</b>	<b>19 %</b>
Polonia	<b>20 %</b>	<b>20 %</b>
Croazia	<b>17 %</b>	<b>17 %</b>
Ungheria	<b>21 %</b>	<b>21 %</b>
Lettonia	<b>20 %</b>	<b>20 %</b>
Romania	<b>17 %</b>	<b>17 %</b>
Bulgaria	<b>16 %</b>	<b>16 %</b>
<p>*I veicoli con zero emissioni allo scarico devono essere contati come 1 veicolo che contribuisce al raggiungimento della quota richiesta. Tutti gli altri veicoli conformi ai requisiti di cui alla tabella 2 del presente allegato devono essere contati come 0,5 veicoli che contribuiscono al raggiungimento della quota richiesta.</p>		

*Emendamento*

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

<b>Stato membro</b>	<b>2020</b>	<b>2025</b>	<b>2030</b>
Lussemburgo	<b>32 %</b>	<b>90 %</b>	<b>100 %</b>
Svezia	<b>32 %</b>	<b>90 %</b>	<b>100 %</b>
Danimarca	<b>31 %</b>	<b>87 %</b>	<b>100 %</b>
Finlandia	<b>32 %</b>	<b>90 %</b>	<b>100 %</b>
Germania	<b>32 %</b>	<b>90 %</b>	<b>100 %</b>
Francia	<b>31 %</b>	<b>87 %</b>	<b>100 %</b>
Regno Unito	<b>32 %</b>	<b>90 %</b>	<b>100 %</b>
Paesi Bassi	<b>32 %</b>	<b>90 %</b>	<b>100 %</b>
Austria	<b>32 %</b>	<b>90 %</b>	<b>100 %</b>
Belgio	<b>32 %</b>	<b>90 %</b>	<b>100 %</b>
Italia	<b>32 %</b>	<b>90 %</b>	<b>100 %</b>
Irlanda	<b>32 %</b>	<b>90 %</b>	<b>100 %</b>
Spagna	<b>30 %</b>	<b>85 %</b>	<b>100 %</b>
Cipro	<b>27 %</b>	<b>75 %</b>	<b>100 %</b>
Malta	<b>32 %</b>	<b>90 %</b>	<b>100 %</b>
Portogallo	<b>25 %</b>	<b>69 %</b>	<b>100 %</b>
Grecia	<b>22 %</b>	<b>59 %</b>	<b>100 %</b>
Slovenia	<b>19 %</b>	<b>51 %</b>	<b>100 %</b>

Repubblica ceca	<b>25 %</b>	<b>69 %</b>	<b>100 %</b>
Estonia	<b>20 %</b>	<b>54 %</b>	<b>100 %</b>
Slovacchia	<b>19 %</b>	<b>51 %</b>	<b>100 %</b>
Lituania	<b>18 %</b>	<b>49 %</b>	<b>100 %</b>
Polonia	<b>19 %</b>	<b>51 %</b>	<b>100 %</b>
Croazia	<b>17 %</b>	<b>44 %</b>	<b>100 %</b>
Ungheria	<b>20 %</b>	<b>54 %</b>	<b>100 %</b>
Lettonia	<b>19 %</b>	<b>51 %</b>	<b>100 %</b>
Romania	<b>17 %</b>	<b>44 %</b>	<b>100 %</b>
Bulgaria	<b>15 %</b>	<b>41 %</b>	<b>100 %</b>
<p>*I veicoli con zero emissioni allo scarico devono essere contati come 1 veicolo che contribuisce al raggiungimento della quota richiesta. Tutti gli altri veicoli conformi ai requisiti di cui alla tabella 2 del presente allegato devono essere contati come 0,5 veicoli che contribuiscono al raggiungimento della quota richiesta.</p>			

Or. en

### **Emendamento 153**

**Peter Kouroumbashev, Zigmantas Balčytis, Carlos Zorrinho, Miapetra Kumpula-Natri, Dan Nica, Kathleen Van Brempt, Theresa Griffin**

#### **Proposta di direttiva**

#### **ALLEGATO 1**

Direttiva 2009/33/CE

Allegato – tabella 4 – nota 1

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

\*I veicoli con zero emissioni allo scarico devono essere contati come 1 veicolo che contribuisce al raggiungimento della quota richiesta **e quelli che utilizzano batterie sostenibili sono contati come 1,25**. Tutti gli altri veicoli conformi ai requisiti di cui alla tabella 2 del presente allegato devono essere contati come 0,5 veicoli che contribuiscono al raggiungimento della quota richiesta. **Ogni veicolo che rientra nella definizione di "veicolo a ciclo di vita sostenibile" riceve inoltre un credito aggiuntivo dello 0,25.**

**Emendamento 154**  
**Dan Nica, Carlos Zorrinho, Răzvan Popa**

**Proposta di direttiva**  
**ALLEGATO I**  
Direttiva 2009/33/CE  
Allegato – tabella 5

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*[...]*

*soppresso*

Or. en

**Emendamento 155**  
**András Gyürk, Andor Deli**

**Proposta di direttiva**  
**ALLEGATO 1**  
Direttiva 2009/33/CE  
Allegato – tabella 5

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*[...]*

*soppresso*

Or. en

**Emendamento 156**  
**Evžen Tošenovský**

**Proposta di direttiva**  
**ALLEGATO 1**  
Direttiva 2009/33/UE  
Allegato – tabella 5

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*[...]*

*soppresso*

Or. en

**Emendamento 157**  
**Francesc Gambús, Massimiliano Salini**

**Proposta di direttiva**

**ALLEGATO 1**

Direttiva 2009/33/UE

Allegato – tabella 5 - titolo

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

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

Or. en

**Emendamento 157**  
**Claude Turmes**

**Proposta di direttiva**

**ALLEGATO 1**

Direttiva 2009/33/UE

Allegato – tabella 5

*Testo della Commissione*

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

Stato membro	Autocarri		Autobus	
	2025.	2030	2025	2030
Lussemburgo	10 %	15 %	50 %	75 %
Svezia	10 %	15 %	50 %	75 %
Danimarca	10 %	15 %	50 %	75 %
Finlandia	9 %	15 %	46 %	69 %
Germania	10 %	15 %	50 %	75 %
Francia	10 %	15 %	48 %	71 %
Regno Unito	10 %	15 %	50 %	75 %
Paesi Bassi	10 %	15 %	50 %	75 %

Austria	10 %	15 %	50 %	75 %
Belgio	10 %	15 %	50 %	75 %
Italia	10 %	15 %	50 %	75 %
Irlanda	10 %	15 %	50 %	75 %
Spagna	10 %	14 %	50 %	75 %
Cipro	10 %	13 %	50 %	75 %
Malta	10 %	15 %	50 %	75 %
Portogallo	8 %	12 %	40 %	61 %
Grecia	8 %	10 %	38 %	57 %
Slovenia	7 %	9 %	33 %	50 %
Repubblica ceca	9 %	11 %	46 %	70 %
Estonia	7 %	9 %	36 %	53 %
Slovacchia	8 %	9 %	39 %	58 %
Lituania	9 %	8 %	47 %	70 %
Polonia	7 %	9 %	37 %	56 %
Croazia	6 %	7 %	32 %	48 %
Ungheria	8 %	9 %	42 %	63 %
Lettonia	8 %	9 %	40 %	60 %
Romania	6 %	7 %	29 %	43 %
Bulgaria	8 %	7 %	39 %	58 %

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

### Emendamento

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

Stato membro	Autocarri			Autobus		
	2020	2025	2030	2020	2025	2030
Lussemburgo	11 %	30 %	100 %	26 %	75 %	100 %
Svezia	11 %	30 %	100 %	26 %	75 %	100 %

Danimarca	<b>11 %</b>	<b>30 %</b>	<b>100 %</b>	<b>26 %</b>	<b>75 %</b>	<b>100 %</b>
Finlandia	<b>9 %</b>	<b>27 %</b>	<b>100 %</b>	<b>24 %</b>	<b>69 %</b>	<b>100 %</b>
Germania	<b>11 %</b>	<b>30 %</b>	<b>100 %</b>	<b>26 %</b>	<b>75 %</b>	<b>100 %</b>
Francia	<b>11 %</b>	<b>30 %</b>	<b>100 %</b>	<b>25 %</b>	<b>72 %</b>	<b>100 %</b>
Regno Unito	<b>11 %</b>	<b>30 %</b>	<b>100 %</b>	<b>26 %</b>	<b>75 %</b>	<b>100 %</b>
Paesi Bassi	<b>11 %</b>	<b>30 %</b>	<b>100 %</b>	<b>26 %</b>	<b>75 %</b>	<b>100 %</b>
Austria	<b>11 %</b>	<b>30 %</b>	<b>100 %</b>	<b>26 %</b>	<b>75 %</b>	<b>100 %</b>
Belgio	<b>11 %</b>	<b>30 %</b>	<b>100 %</b>	<b>26 %</b>	<b>75 %</b>	<b>100 %</b>
Italia	<b>11 %</b>	<b>30 %</b>	<b>100 %</b>	<b>26 %</b>	<b>75 %</b>	<b>100 %</b>
Irlanda	<b>11 %</b>	<b>30 %</b>	<b>100 %</b>	<b>26 %</b>	<b>75 %</b>	<b>100 %</b>
Spagna	<b>11 %</b>	<b>30 %</b>	<b>100 %</b>	<b>26 %</b>	<b>75 %</b>	<b>100 %</b>
Cipro	<b>11 %</b>	<b>30 %</b>	<b>100 %</b>	<b>27 %</b>	<b>75 %</b>	<b>100 %</b>
Malta	<b>11 %</b>	<b>30 %</b>	<b>100 %</b>	<b>27 %</b>	<b>75 %</b>	<b>100 %</b>
Portogallo	<b>9 %</b>	<b>24 %</b>	<b>100 %</b>	<b>22 %</b>	<b>60 %</b>	<b>100 %</b>
Grecia	<b>9 %</b>	<b>24 %</b>	<b>100 %</b>	<b>21 %</b>	<b>57 %</b>	<b>100 %</b>
Slovenia	<b>8 %</b>	<b>21 %</b>	<b>100 %</b>	<b>18 %</b>	<b>50 %</b>	<b>100 %</b>
Repubblica ceca	<b>10 %</b>	<b>27 %</b>	<b>100 %</b>	<b>25 %</b>	<b>69 %</b>	<b>100 %</b>
Estonia	<b>8 %</b>	<b>21 %</b>	<b>100 %</b>	<b>20 %</b>	<b>54 %</b>	<b>100 %</b>
Slovacchia	<b>9 %</b>	<b>24 %</b>	<b>100 %</b>	<b>21 %</b>	<b>59 %</b>	<b>100 %</b>
Lituania	<b>10 %</b>	<b>27 %</b>	<b>100 %</b>	<b>26 %</b>	<b>70 %</b>	<b>100 %</b>
Polonia	<b>8 %</b>	<b>21 %</b>	<b>100 %</b>	<b>20 %</b>	<b>55 %</b>	<b>100 %</b>
Croazia	<b>7 %</b>	<b>18 %</b>	<b>100 %</b>	<b>17 %</b>	<b>48 %</b>	<b>100 %</b>
Ungheria	<b>9 %</b>	<b>24 %</b>	<b>100 %</b>	<b>23 %</b>	<b>63 %</b>	<b>100 %</b>
Lettonia	<b>9 %</b>	<b>24 %</b>	<b>100 %</b>	<b>22 %</b>	<b>60 %</b>	<b>100 %</b>
Romania	<b>7 %</b>	<b>18 %</b>	<b>100 %</b>	<b>15 %</b>	<b>43 %</b>	<b>100 %</b>
Bulgaria	<b>9 %</b>	<b>24 %</b>	<b>100 %</b>	<b>21 %</b>	<b>58 %</b>	<b>100 %</b>

\*I veicoli con zero emissioni allo scarico devono essere contati come 1 veicolo che contribuisce al raggiungimento della quota richiesta. ***I veicoli alimentati a batterie sostenibili e riciclabili o i veicoli che sono stati sottoposti a un ammodernamento delle apparecchiature sono contati come 1,5 veicoli che contribuiscono al raggiungimento della quota richiesta, tenendo conto che i secondi sono ammissibili solamente fino al 31 dicembre 2021.*** Tale conteggio sarà abbandonato nel caso degli Stati membri in cui la quota minima di appalti richiesta supera il 50 % del volume totale degli appalti pubblici e sarà applicato un limite massimo del 50 %. Tutti gli altri veicoli conformi ai requisiti di cui alla tabella 2 del presente allegato devono essere contati come 0,5 veicoli che contribuiscono al raggiungimento della quota richiesta.

Or.en

**Emendamento 159**  
**Benito Xiluaga Javier**

**Proposta di direttiva**  
**ALLEGATO 1**

Direttiva 2009/33/UE

Allegato – tabella 5

*Testo della Commissione*

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

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

Croazia	6 %	7 %	32 %	48 %
Ungheria	8 %	9 %	42 %	63 %
Lettonia	8 %	9 %	40 %	60 %
Romania	6 %	7 %	29 %	43 %
Bulgaria	8 %	7 %	39 %	58 %

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

### Emendamento

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

Stato membro	Autocarri			Autobus		
	2020	2025	2030	2020	2025	2030
Lussemburgo	11 %	30 %	100 %	26 %	75 %	100 %
Svezia	11 %	30 %	100 %	26 %	75 %	100 %
Danimarca	11 %	30 %	100 %	26 %	75 %	100 %
Finlandia	9 %	27 %	100 %	24 %	69 %	100 %
Germania	11 %	30 %	100 %	26 %	75 %	100 %
Francia	11 %	30 %	100 %	25 %	72 %	100 %
Regno Unito	11 %	30 %	100 %	26 %	75 %	100 %
Paesi Bassi	11 %	30 %	100 %	26 %	75 %	100 %
Austria	11 %	30 %	100 %	26 %	75 %	100 %
Belgio	11 %	30 %	100 %	26 %	75 %	100 %
Italia	11 %	30 %	100 %	26 %	75 %	100 %
Irlanda	11 %	30 %	100 %	26 %	75 %	100 %
Spagna	11 %	30 %	100 %	26 %	75 %	100 %
Cipro	11 %	30 %	100 %	27 %	75 %	100 %
Malta	11 %	30 %	100 %	27 %	75 %	100 %
Portogallo	9 %	24 %	100 %	22 %	60 %	100 %
Grecia	9 %	24 %	100 %	21 %	57 %	100 %

Slovenia	8 %	21 %	100 %	18 %	50 %	100 %
Repubblica ceca	10 %	27 %	100 %	25 %	69 %	100 %
Estonia	8 %	21 %	100 %	20 %	54 %	100 %
Slovacchia	9 %	24 %	100 %	21 %	59 %	100 %
Lituania	10 %	27 %	100 %	26 %	70 %	100 %
Polonia	8 %	21 %	100 %	20 %	55 %	100 %
Croazia	7 %	18 %	100 %	17 %	48 %	100 %
Ungheria	9 %	24 %	100 %	23 %	63 %	100 %
Lettonia	9 %	24 %	100 %	22 %	60 %	100 %
Romania	7 %	18 %	100 %	15 %	43 %	100 %
Bulgaria	9 %	24 %	100 %	21 %	58 %	100 %

\*I veicoli con zero emissioni allo scarico devono essere contati come 1 veicolo che contribuisce al raggiungimento della quota richiesta. Tale conteggio sarà abbandonato nel caso degli Stati membri in cui la quota minima di appalti richiesta supera il 50 % del volume totale degli appalti pubblici e sarà applicato un limite massimo del 50 %. Tutti gli altri veicoli conformi ai requisiti di cui alla tabella 2 del presente allegato devono essere contati come 0,5 veicoli che contribuiscono al raggiungimento della quota richiesta.

Or. en

## Emendamento 160

Francesc Gambús, Massimiliano Salini

### Proposta di direttiva

#### ALLEGATO 1

Direttiva 2009/33/UE

Allegato – tabella 5 – nota 1

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

**\*I veicoli a zero emissioni e i veicoli ammodernati in base alla norma sulle zero emissioni** o i veicoli **ammodernati in base alla norma sui veicoli puliti che usano** gas naturale, a condizione che funzionino interamente a biometano e che ciò possa essere dimostrato tramite un contratto di approvvigionamento di biometano o altre forme di accesso al biometano, devono essere contati come 1 veicolo che contribuisce al raggiungimento della quota richiesta. **I veicoli elettrici a zero emissioni e i veicoli ammodernati in base alla norma sulle zero emissioni che utilizzano batterie sostenibili e riciclabili**

*del presente allegato* devono essere contati come 0,5 veicoli che contribuiscono al raggiungimento della quota richiesta.

*in entrambi i casi sono contati come 2 veicoli che contribuiscono al raggiungimento della* quota richiesta. Tutti gli altri veicoli *puliti e i veicoli ammodernati in base alla norma sui veicoli puliti* devono essere contati come 0,5 veicoli che contribuiscono al raggiungimento della quota richiesta.

Or. en

**Emendamento 161**  
**Sven Schulze**

**Proposta di direttiva**  
**ALLEGATO 1**  
Direttiva 2009/33/UE  
Allegato – tabella 5 – nota 1

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

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

Or. de