

DECRETO LEGISLATIVO 3 marzo 2011, n. 24

Attuazione della direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico nel trasporto su strada. (11G0063) (GU n. 68 del 24-3-2011)

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

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

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

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

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

Visto il decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare in data 11 aprile 2008, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 107 dell'8 maggio 2008, recante approvazione del Piano d'azione per la sostenibilità ambientale dei consumi nel settore della pubblica amministrazione;

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

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

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 26 novembre 2010;

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 9 febbraio 2011;

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

E m a n a

il seguente decreto legislativo:

Art. 1
Finalità

1. Al fine di promuovere e di stimolare il mercato dei veicoli a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico e di potenziare il contributo del settore dei trasporti alle politiche della Comunità in materia di ambiente, di clima e di energia, il presente decreto stabilisce l'obbligo per le amministrazioni

aggiudicatrici, per gli enti aggiudicatori e per gli operatori di cui all'articolo 2, comma 1, di tener conto, al momento dell'acquisizione di veicoli adibiti al trasporto su strada, di cui all'articolo 3, comma 1, lettera c), dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale, tra cui il consumo energetico e le emissioni di CO₂ e di talune sostanze inquinanti, nell'intero arco della loro vita.

Art. 2 Campo di applicazione

1. Fatto salvo quanto previsto al comma 2, il presente decreto si applica ai contratti di acquisizione di veicoli adibiti al trasporto su strada, come definiti all'articolo 3, comma 1, lettera c), stipulati:

a) dalle amministrazioni aggiudicatrici o dagli enti aggiudicatori di cui all'articolo 3, comma 1, lettere a) e b), nei casi in cui sono assoggettati all'obbligo di applicare le procedure di appalto ai sensi del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163;

b) dagli operatori di cui all'articolo 3, comma 1, lettera d), che assolvono obblighi di servizio pubblico, nel quadro di un contratto di servizio pubblico, ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007, di importo superiore alle soglie definite all'articolo 28 del citato decreto legislativo n. 163 del 2006.

2. Il presente decreto non si applica ai contratti di acquisizione dei veicoli di cui all'articolo 2, comma 3, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in data 28 aprile 2008, nel caso in cui detti veicoli non siano stati assoggettati all'omologazione tipo o ad omologazione individuale.

Art. 3 Definizioni

1. Ai fini del presente decreto si intende per:

a) amministrazioni aggiudicatrici: le amministrazioni aggiudicatrici come definite all'articolo 3, comma 25, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163;

b) enti aggiudicatori: gli enti aggiudicatori come definiti all'articolo 3, comma 29, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163;

c) veicolo adibito al trasporto su strada: un veicolo che appartenga ad una delle categorie di veicoli elencate alla tabella 3 dell'allegato 1;

d) operatore di servizio pubblico: l'operatore di servizio pubblico come definito all'articolo 2, primo paragrafo, lettera d), del regolamento (CE) n. 1370/2007;

e) contratto di servizio pubblico: il contratto di servizio pubblico come definito all'articolo 2, primo paragrafo, lettera i), del regolamento (CE) n. 1370/2007;

f) appalti pubblici: gli appalti pubblici come definiti all'articolo 3, comma 6, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163;

g) specifiche tecniche: le specifiche tecniche come definite al punto 1), lettera b), dell'allegato VIII al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163;

h) acquisizione: l'acquisto, a titolo oneroso, della proprietà o del godimento.

Art. 4

Acquisizione di veicoli adibiti a trasporto su strada a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico

1. Le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori di cui all'articolo 2, comma 1, devono tener conto, al momento dell'acquisizione di veicoli adibiti al trasporto su strada, almeno dei seguenti impatti energetici ed ambientali imputabili al loro esercizio nel corso dell'intero ciclo di vita:

- a) il consumo energetico;
- b) le emissioni di biossido di carbonio (CO_2);
- c) le emissioni di ossidi di azoto (NO_x), idrocarburi non metanici (NMHC) e particolato.

2. Le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori di cui all'articolo 2, comma 1, devono tenere conto, al momento dell'acquisizione di veicoli adibiti al trasporto su strada, anche degli ulteriori impatti ambientali definiti ai sensi dell'articolo 2 del decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare in data 11 aprile 2008.

3. Ai fini dell'attuazione delle disposizioni di cui ai commi 1 e 2, le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori di cui all'articolo 2, comma 1, applicano almeno una delle seguenti opzioni:

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

b) nel caso in cui venga esperita una procedura di appalto con il criterio di aggiudicazione all'offerta economicamente più vantaggiosa, fondano la decisione di acquisizione altresì sull'impatto energetico e sull'impatto ambientale, includendo tali impatti fra i criteri di aggiudicazione e utilizzando la metodologia di calcolo dei costi di esercizio di cui all'articolo 5, qualora tali impatti siano trasformati in valore monetario.

4. Ai fini di cui al comma 3, devono comunque essere applicate le disposizioni definite ai sensi dell'articolo 2 del citato decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare in data 11 aprile 2008.

Art. 5

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

1. I costi di esercizio nell'intero arco di vita connessi al consumo energetico sono calcolati usando la metodologia seguente:

a) il consumo di carburante per chilometro di un veicolo, misurato come indicato al comma 4, deve essere, in ogni caso, computato in unità di consumo energetico per chilometro;

b) qualora il consumo di carburante sia fornito in unità di misura diverse da quella di consumo energetico, esso è convertito in consumo di energia per chilometro utilizzando i fattori di conversione di cui alla tabella 1 dell'allegato 1;

c) quale costo per unità di energia è utilizzato il costo pre-accisa per unità di energia più basso fra quello della benzina e quello del combustibile diesel per autotrazione;

d) i costi di esercizio imputabili al consumo energetico di un veicolo nell'intero arco di vita sono calcolati moltiplicando il chilometraggio relativo all'intero arco di vita indicato alla tabella 3 dell'allegato 1, se necessario tenendo conto del chilometraggio già effettuato, per il consumo di energia per chilometro di cui alla lettera b) e per il costo per unità di energia di cui alla lettera c).

2. I costi di esercizio nell'intero arco di vita connessi alle

emissioni di CO₂ sono calcolati usando la metodologia seguente:

a) il chilometraggio relativo all'intero arco di vita, indicato alla tabella 3 dell'allegato 1, se necessario tenendo conto del chilometraggio già effettuato, va moltiplicato per le emissioni di CO₂ espresse in chilogrammi per chilometro, misurate come indicato al comma 4;

b) il valore di cui alla lettera a) va moltiplicato per il costo per chilogrammo di CO₂ di cui alla tabella 2 dell'allegato 1.

3. I costi di esercizio nell'intero arco di vita connessi alle emissioni di sostanze inquinanti sono calcolati usando la metodologia seguente:

a) i costi di esercizio relativi alle emissioni inquinanti di un veicolo nell'intero arco di vita, sono calcolati sommando i costi di esercizio relativi alle emissioni di NO_x, NMHC e particolato nell'intero arco di vita;

b) i costi di esercizio relativi a ogni sostanza inquinante per l'intero arco di vita sono calcolati moltiplicando il chilometraggio relativo all'intero arco di vita indicato alla tabella 3 dell'allegato 1, se necessario tenendo conto del chilometraggio già effettuato, per le emissioni in grammi per chilometro misurate, come indicato al comma 4 e per il rispettivo costo per grammo di cui alla tabella 2 dell'allegato 1.

4. Il consumo di carburante, le emissioni per chilometro di CO₂ e delle sostanze inquinanti di cui alla tabella 2 dell'allegato 1, sono misurati:

a) per i veicoli per cui la normativa comunitaria in materia di omologazione definisce procedure di prova standardizzate, utilizzando tali procedure;

b) per i veicoli che non sono oggetto di procedure di prova standardizzate comunitarie, utilizzando procedure di prova alternative indicate dai soggetti di cui all'articolo 2, comma 1.

5. Nel caso di veicoli elettrici, nelle more dell'adozione di specifiche norme comunitarie, il consumo energetico, le emissioni per chilometro di CO₂ e delle sostanze inquinanti di cui alla tabella 2 dell'allegato 1 sono misurati utilizzando procedure di prova indicate dai soggetti di cui all'articolo 2, comma 1.

Art. 6

Adeguamenti al progresso tecnico

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

Art. 7

Disposizioni finanziarie

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

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

Dato a Roma, addi' 3 marzo 2011

NAPOLITANO

Berlusconi, Presidente del Consiglio
dei Ministri

Prestigiacomo, Ministro dell'ambiente
e della tutela del territorio e del
mare

Matteoli, Ministro delle
infrastrutture e dei trasporti

Alfano, Ministro della giustizia

Frattini, Ministro degli affari
esteri

Tremonti, Ministro dell'economia e
delle finanze

Visto, il Guardasigilli: Alfano

(Previsto dagli articoli 3, comma 1, lettera c), e 5)

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

Tabella 1: Contenuto energetico dei combustibili per autotrazione

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

Tabella 2: Costi per le emissioni nel trasporto su strada

CO ₂	NO _x	NMHC	Particolato
0,04 EUR/kg	0,0088 EUR/g	0,002 EUR/g	0,174 EUR/g

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

Categoria veicolo (categorie M e N di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 aprile 2008, recante recepimento della direttiva 2007/46/CE)	Chilometraggio nell'intero arco di vita
Autovetture (M1)	200 000 km
Veicoli commerciali leggeri (N1)	250 000 km
Veicoli commerciali pesanti (N2, N3)	1 000 000 km
Autobus (M2, M3)	800 000 km