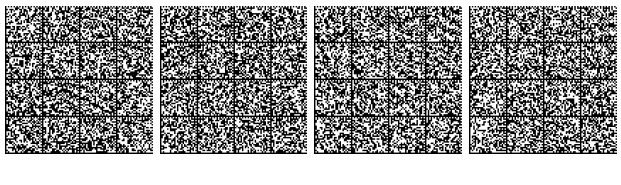
(10) La direttiva 2009/33/CE integra la normativa dell'Unione sugli appalti pubblici orizzontali e aggiunge criteri di sostenibilità, con l'obiettivo di stimolare il mercato dei veicoli adibiti al trasporto su strada puliti e a basso consumo energetico. Nel 2015 la Commissione ha effettuato una valutazione ex post della direttiva 2009/33/CE e ha concluso che tale direttiva non ha dato l'impulso sperato alla diffusione dei veicoli puliti sul mercato dell'Unione, in particolare a causa di lacune per quanto riguarda il suo ambito di applicazione e le disposizioni relative all'acquisto di veicoli. Tale valutazione ha concluso che l'impatto di tale direttiva è stato molto limitato sulla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e di inquinanti atmosferici e sulla promozione della competitività dell'industria.

(11) La valutazione d'impatto svolta dalla Commissione sulla revisione della direttiva 2009/33/CE 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 aiutare a raggiungere l'obiettivo di promuovere e stimolare la 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 dell'Unione giustificano pienamente questo approccio nella misura in cui lascia sufficiente flessibilità alle amministrazioni aggiudicatrici e agli enti aggiudicatori nella scelta delle tecnologie da utilizzare.

(12) L'estensione dell'ambito di applicazione della direttiva 2009/33/CE includendo pratiche quali il leasing, la locazione o la vendita a rate nonché i contratti per alcuni servizi, garantisce che tutte le pertinenti pratiche di appalto siano coperte. I servizi coperti dall'ambito di applicazione della presente direttiva, quali servizi di trasporto pubblico terrestre, servizi speciali di trasporto passeggeri su strada, trasporto non regolare di passeggeri, nonché servizi specifici di consegna dei pacchi e di consegna postale e servizi di raccolta di rifiuti, dovrebbero essere i servizi per la cui fornitura sono utilizzati veicoli che rientrano nelle categorie coperte dalla presente direttiva, e che rappresentano uno degli elementi principali del contratto. Tali servizi dovrebbero essere identificati utilizzando i rispettivi codici del vocabolario comune per gli appalti pubblici elencati all'allegato. I contratti in essere non dovrebbero essere influenzati retroattivamente dalla presente direttiva.

(13) 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 gode di ampio sostegno da parte dei portatori di interessi. Per garantire che vi siano incentivi adeguati per la promozione 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 direttiva dovrebbero essere in linea con la definizione di veicoli a zero e basse emissioni di cui al regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio ([10]). Le azioni intraprese a norma della presente direttiva contribuiranno a incrementare la conformità ai requisiti stabiliti nelle norme di cui al regolamento (UE) 2019/631. Al fine di migliorare il problema della qualità dell'aria, i veicoli puliti dovrebbero avere prestazioni migliori rispetto ai requisiti minimi per gli ossidi di azoto (NOx) e per le particelle ultrafini (*Particle Number* - PN) stabiliti dai valori limite di emissione in condizioni reali di guida in vigore (*Real Driving Emissions* - RDE). Oltre ai veicoli a zero emissioni, oggi vi sono alcuni veicoli leggeri con emissioni di inquinanti atmosferici pari o inferiori all'80 % dei limiti di emissioni attuali. Il numero di tali veicoli dovrebbe tuttavia aumentare nei prossimi anni, in particolare per quanto riguarda i veicoli elettrici ibridi ricaricabili. Un'impostazione più ambiziosa degli appalti pubblici può costituire un significativo incentivo supplementare per il mercato.

(14) I veicoli pesanti puliti dovrebbero essere definiti come tali se utilizzano combustibili alternativi, in linea con la direttiva 2014/94/UE. Nei casi in cui per i veicoli oggetto di appalto debbano essere utilizzati biocombustibili liquidi, combustibili sintetici o combustibili paraffinici, le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori devono garantire, mediante clausole contrattuali obbligatorie o altri strumenti analoghi nell'ambito della procedura di appalto pubblico, che soltanto questi combustibili possono essere utilizzati per tali veicoli. Mentre è possibile per tali combustibili contenere additivi, come nel caso per esempio di carburante a base di etanolo per motori diesel adattati dell'ED95, essi non dovrebbero essere mescolati con combustibili fossili.

(15) Al fine di migliorare la qualità dell'aria nei comuni, è essenziale rinnovare i parchi veicoli con veicoli puliti. Inoltre, i principi dell'economia circolare richiedono un'estensione della vita del prodotto. Pertanto, i veicoli che rispettano i requisiti sui veicoli puliti o a zero emissioni in seguito ad adeguamento dovrebbero essere considerati ai fini del conseguimento dei rispettivi obiettivi minimi di appalto.

([10]) Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO_2 delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13).