

Scheda 9 - Acquisto, noleggio, leasing di veicoli

Le principali modifiche introdotte in questa nuova versione della scheda:

La scheda presentata in questa versione recepisce, per l'obiettivo di mitigazione dei cambiamenti climatici:

- ✓ le specificità delle regole previste dal Regolamento sulla Ripresa e Resilienza;
- ✓ i requisiti specifici definiti per gli Investimenti;
- ✓ le interlocuzioni con la Commissione.

Pertanto, i requisiti DNSH previsti da questa scheda, per l'obiettivo di mitigazione dei cambiamenti climatici, tengono conto:

- del tagging climatico (0%; 40%; 100%) degli Investimenti;
- di eventuali note riferibili al Campo di Intervento scelto per l'Investimento;
- della presenza nell'Allegato alla Decisione del Consiglio (CID) che ha approvato il PNRR italiano, di prevedere per l'Investimento specifico il divieto dell'uso dei combustibili fossili;
- di ulteriori elementi per i mezzi di soccorso;
- dei requisiti previsti da Repower EU.

A. Codici NACE

Questa scheda fornisce indicazioni gestionali ed operative per tutti gli interventi che prevedano l'acquisto il noleggio o il leasing di veicoli. Le attività economiche di questa categoria potrebbero essere associate ai codici NACE:

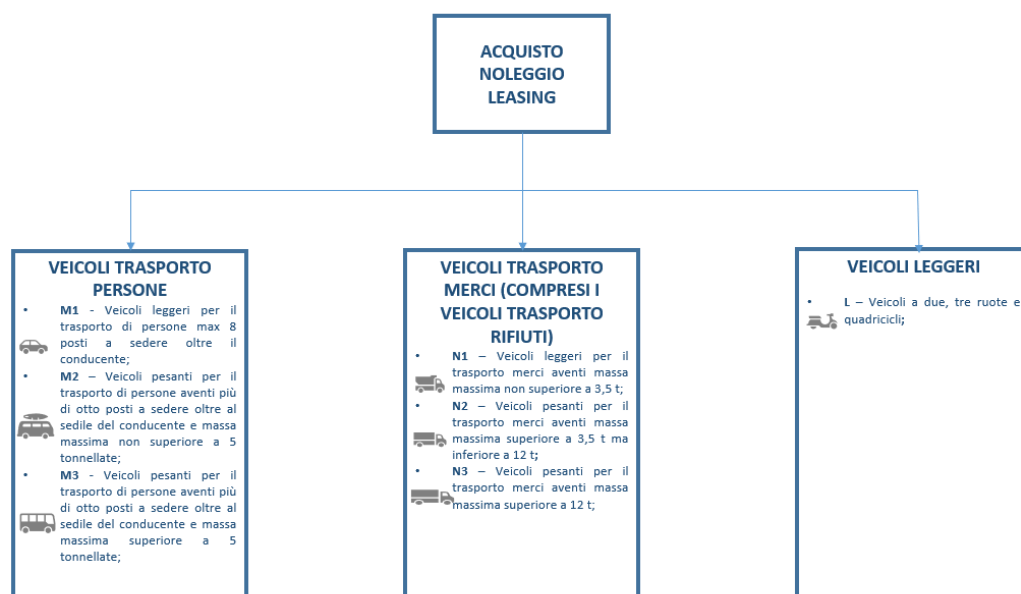
- H49.31, H49.3.9, N77.39 e N77.11: Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada
- H49.32, H49.39 e N77.11: Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri
- H49.4.1, H53.10, H53.20 e N77.12: Servizi di trasporto di merci su strada conformemente alla classificazione statistica delle attività economiche definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006.

B. Applicazione

La presente scheda si applica a qualsiasi investimento che preveda l'acquisto, noleggio, leasing e gestione di:

- Veicoli leggeri per il trasporto di persone: veicoli appartenenti alla categoria **M1**, progettati e costruiti per il trasporto di persone, aventi al massimo otto posti a sedere oltre al sedile del conducente;

- Veicoli pesanti per il trasporto di persone: veicoli appartenenti alla categoria **M2**, progettati e costruiti per il trasporto di persone, aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e massa massima non superiore a 5 tonnellate;
- Veicoli pesanti per il trasporto di persone: veicoli appartenenti alla categoria **M3**, veicoli destinati al trasporto di persone, aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e massa massima superiore a 5 tonnellate;
- Veicoli leggeri per il trasporto di merci: veicoli appartenenti alla categoria **N1**, progettati e costruiti per il trasporto di merci, aventi massa massima non superiore a 3,5 tonnellate & veicoli appartenenti categoria **N2**, progettati e costruiti per il trasporto di merci aventi massa massima superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a 12 tonnellate;
- Veicoli pesanti per il trasporto di merci: veicoli appartenenti alla categoria **N3**, progettati e costruiti per il trasporto di merci, aventi massa massima superiore a 12 tonnellate;
- Veicoli concepiti per servizi di raccolta e trasporto dei rifiuti: veicoli appartenenti alla categoria **N2** e **N3**;
- Veicoli leggeri a due o tre ruote e quadricicli, appartenenti alla categoria **L**.



C. Principio guida

L'acquisto, noleggio, leasing e gestione di veicoli deve guidare verso una **sostanziale riduzione delle emissioni di gas serra o un incremento del numero di mezzi a basse o zero emissioni** così da migliorare l'efficienza complessiva dell'intero sistema di trasporto/mobilità, senza compromettere gli altri obiettivi ambientali.

Gli investimenti che riguardano questa attività economica possono ricadere nei due seguenti regimi:

- Regime 1: Contribuire sostanzialmente alla mitigazione dei cambiamenti climatici;
 - Regime 2: Mero rispetto del “do no significant harm”.
- Pertanto, in caso di tagging climatico (superiore allo 0%) o di presenza di una lista di esclusione¹, verranno adottati criteri specifici (Regime1).

D. VINCOLI DNSH

Mitigazione del cambiamento climatico

Al fine di garantire il rispetto del principio DNSH connesso con la mitigazione dei cambiamenti climatici e la significativa riduzione di emissioni di gas a effetto serra, dovranno essere adottate tutte le strategie disponibili per l’acquisto il leasing, il noleggio e la gestione di veicoli in linea con l’obiettivo di contenere le emissioni GHG.

Qualora l’intervento ricada in un Investimento per il quale è stato definito un contributo sostanziale (**Regime 1**), dovranno adottarsi i seguenti criteri:

- Per gli investimenti con tagging climatico

Qualora l’intervento dovesse ricadere in un Investimento per il quale è stato previsto un tagging climatico superiore allo 0%.

A seconda del tagging climatico della misura, dovranno essere considerate le seguenti tipologie di veicolo:

Tipologia di veicolo	Coefficiente di calcolo per il supporto all’obiettivo dei cambiamenti climatici	Coefficiente di calcolo per il supporto agli obiettivi ambientali
Veicoli leggeri a basse emissioni	40%	40%
Veicoli leggeri a emissioni zero, veicoli a due e tre ruote e dispositivi per la mobilità personale	100%	40%
Veicoli pesanti a zero emissioni (indipendentemente dalla grandezza) e Veicoli pesanti a basse emissioni (sotto le 7,5 t) e altri veicoli pesanti.	100%	40%

1. Per veicoli leggeri a basse emissioni si intendono i veicoli leggeri (categorie M1 e N1 <3,5 tonnellate), con "emissioni specifiche di CO₂" inferiori a 50gCO₂/km, così come definite all'articolo 3, paragrafo 1, punto (h) del Regolamento (UE) 2019/631;
2. Per veicoli leggeri, veicoli a due e tre ruote e dispositivi per la mobilità personale a emissioni zero si intendono:

¹ La lista di esclusione è indicata per le singole misure nell’Allegato della proposta di decisione di esecuzione del Consiglio relativa all’approvazione della valutazione del piano per la ripresa e la resilienza dell’Italia (COM(2021) 344 final)

- ❖ veicoli leggeri a emissioni zero (categorie M1 e N1), ovvero con “emissioni specifiche di CO₂” pari a zero, come definite all'articolo 3, paragrafo 1, lettera h), del regolamento (UE) 2019/631;
 - ❖ veicoli a due e tre ruote a zero emissioni (categoria L), ovvero con emissioni di CO₂ allo scarico pari a 0g CO₂/km calcolate secondo la prova di emissioni prevista dal Regolamento (UE) 168/2013;
 - ❖ dispositivi per la mobilità personale con una propulsione che deriva dall'attività fisica dell'utente, da un motore a emissioni zero, o da un mix di attività motoria e fisica a emissioni zero.
3. Per autocarri e altri veicoli pesanti a emissioni zero si intendono i veicoli pesanti (ovvero le categorie N2, N3, M2, M3) che, come definito nell'articolo 3, paragrafo 11, del regolamento 2019/1242, sono veicoli senza motore a combustione o con un motore a combustione che emette meno di 1 g di CO₂/km;
 4. Per autocarri a basse emissioni e altri veicoli pesanti (oltre 7,5 t) si intendono i veicoli pesanti (ovvero le categorie N2 e N3), come definiti nell'articolo 3, paragrafo 12, del regolamento (UE) 2019/1242, con CO₂ emissioni inferiori alla metà delle emissioni di CO₂ di riferimento di tutti i veicoli del sottogruppo di veicoli; i valori di riferimento differiscono a seconda del tipo di camion. Il requisito è neutro riguardo alla fonte di carburante (ad esempio GNC/GNL, biometano, ecc.), l'ammissibilità dipenderebbe dalle specifiche del produttore per quanto riguarda le emissioni di CO₂.

Inoltre, nel caso di attività associate al campo d'intervento *074 Materiale rotabile di trasporto urbano pulito*, secondo l'allegato VI del Regolamento (UE) 2021/241, gli autobus e i filobus finanziati dovranno avere delle emissioni dirette di CO₂ allo scarico pari a zero. Ad esempio, rientrano in questa categoria i filobus che utilizzano un motore a zero emissioni (ad esempio, elettrico a batteria) senza essere collegati alla rete.²

- Misure per cui è prevista una lista di esclusione e misure contenute nel capitolo RepowerEU

Qualora l'intervento dovesse ricadere in un Investimento per il quale è stata prevista **una lista di esclusione**³, con l'espressa esclusione di attività connesse ai combustibili fossili, compreso l'uso a valle prevale su tutte le altre condizioni o requisiti previsti dalla scheda, in questi casi **solo i veicoli a emissioni zero** sono ammissibili.

Allo stesso modo, per le misure rientranti nel capitolo **RepowerEU del PNRR** che prevedono l'acquisto, il noleggio e il leasing di veicoli, **sono ammissibili solo i veicoli a emissioni zero**.

- Per i veicoli sanitari di emergenza

² Non rientrano invece in questa categoria i filobus ibridi (ad esempio, che utilizzano un motore diesel quando non sono disponibili i cavi aerei) perché sono disponibili alternative elettriche a emissioni zero per l'uso locale.

³ La lista di esclusione è indicata per le singole misure nell'Allegato della proposta di decisione di esecuzione del Consiglio relativa all'approvazione della valutazione del piano per la ripresa e la resilienza dell'Italia (COM(2021) 344 final).

Potrebbero essere ammissibili motorizzazioni ad alimentazione ibrida (combustibile/batteria), a condizione che venga dimostrata l'assenza di una migliore tecnologia disponibile per gli scopi per i quali i veicoli sarebbero finanziati,

Qualora l'intervento ricada in un Investimento per il quale non è previsto un contributo sostanziale (**Regime 2**) i requisiti DNSH da rispettare contemporaneamente sono i seguenti per le diverse categorie di veicoli:

- **Per i veicoli appartenenti alla categoria M1 e N1:**

L'attività soddisfa i seguenti criteri:

per i veicoli delle categorie M1 e N1, che rientrano entrambi nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 715/2007:

- ❖ fino al 31 dicembre 2025 le emissioni specifiche di CO₂, come definite dall'articolo 3, paragrafo 1, lettera h), del regolamento (UE) 2019/631, sono inferiori a 50 gCO₂/km (veicoli leggeri a basse e zero emissioni);
- ❖ dal 1° gennaio 2026 le emissioni specifiche di CO₂, come definite dall'articolo 3, paragrafo 1, lettera h), del regolamento (UE) 2019/631, sono pari a zero.

- **Per i veicoli appartenenti alla categoria M2 e M3:**

L'attività soddisfa i seguenti criteri:

- ❖ l'acquisto/noleggio/leasing dei veicoli è volto a fornire servizi di trasporto urbano o suburbano di passeggeri con veicoli con emissioni dirette (dallo scarico) di CO₂ pari a zero⁴;
- ❖ fino al 31 dicembre 2025, l'acquisto/noleggio/leasing dei veicoli è volto a fornire servizi di trasporto interurbano di passeggeri su strada utilizzando i veicoli appartenenti alle categorie M2 ed M3⁵ che hanno un tipo di carrozzeria classificato come "CA" (veicolo a un piano), "CB" (veicolo a due piani), "CC" (autoarticolato a un piano) o "CD" (autoarticolato a due piani)⁶, conformi alla norma EURO VI più recente, vale a dire sia ai requisiti del regolamento (CE) n. 595/2009, sia, a decorrere dall'entrata in vigore delle modifiche di detto regolamento, agli atti modificativi, anche prima che diventino applicabili, così come alla fase più recente della norma EURO VI definita nell'allegato I, appendice 9, tabella 1, del regolamento (UE) n. 582/2011, laddove le disposizioni che disciplinano tale fase sono entrate in vigore ma non sono ancora divenute applicabili ai fini dell'immatricolazione per tale tipo di

⁴ Sono compresi autobus con un tipo di carrozzeria classificato come "CE" (veicolo a un piano e pianale ribassato), "CF" (veicolo a due piani e pianale ribassato), "CG" (autoarticolato a un piano e pianale ribassato), "CH" (autoarticolato a due piani e pianale ribassato), "CI" (veicolo a cielo aperto a un piano) o "CJ" (veicolo a cielo aperto a due piani), come stabilito all'allegato I, parte C, punto 3, del regolamento (UE) 2018/858

⁵ Di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) 2018/858.

⁶ Come stabilito all'allegato I, parte C, punto 3, del regolamento (UE) 2018/858.

veicolo⁷. Se tale norma non è disponibile, le emissioni dirette di CO₂ dei veicoli sono pari a zero.

- Per i veicoli appartenenti alle categorie N2 e N3:

L'attività soddisfa uno dei seguenti criteri:

- ❖ i veicoli pesanti della categoria N2 e N3, inclusi quelli adibiti al trasporto e alla raccolta dei rifiuti: con una massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate rientrano nella definizione di "**veicolo pesante a emissioni zero**" di cui all'articolo 3, punto 11, del regolamento (UE) 2019/1242;
- ❖ i veicoli delle categorie N2 e N3 con una massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile **superiore a 7,5 tonnellate** possono essere i seguenti:
 - a) rientrano nella definizione di "veicolo pesante a emissioni zero", quale definito all'articolo 3, punto 11, del regolamento (UE) 2019/1242;
 - b) laddove non sia tecnologicamente ed economicamente fattibile soddisfare il criterio di cui al punto a), sono classificabili come "veicolo pesante a basse emissioni" quale definito all'articolo 3, punto 12, di detto regolamento;
- ❖ i veicoli pesanti delle **categorie N2 e N3 alimentati a biogas/biometano (GNL/GNC)** sono ammissibili purché la misura rispetti le seguenti condizioni specifiche:
 - a) i biocarburanti, bioliquidi e carburanti da biomassa soddisfano i criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di cui agli articoli 29-31 e le norme sui biocarburanti derivati da alimenti e mangimi di cui all'articolo 26 della Direttiva 2018/2001/UE (REDII), e relativi atti attuativi e delegati;
 - b) i biocarburanti, bioliquidi e carburanti da biomassa impiegati dimostrano la conformità ai criteri della REDII attraverso certificati di sostenibilità equivalenti al consumo (previsto) dei veicoli sostenuti nel corso della loro vita; e
 - c) la misura è integrata da attività di compensazione, che dimostrino che la quota di biocarburanti, bioliquidi e carburanti da biomassa nel mix nazionale aumenta nel tempo.
- ❖ i veicoli adibiti al servizio di **raccolta e trasporto dei rifiuti** appartenenti alle categorie N2 e N3 devono essere conformi sia ai criteri generali definiti nei Criteri dell'UE per gli appalti pubblici verdi per l'acquisto o la locazione finanziaria di autocarri per la raccolta dei rifiuti, nonché all'affidamento del servizio di raccolta e trasporto dei rifiuti urbani, del servizio di pulizia e spazzamento stradale, della fornitura dei relativi veicoli e dei contenitori e sacchetti per la raccolta dei rifiuti urbani (approvato con DM 23 giugno 2022 n.255).

- Per i veicoli appartenenti alla categoria L:

⁷ Fino al 31.12.2025 EURO VI, fase E, come stabilito dal regolamento (CE) n. 595/2009.

- ❖ le emissioni di CO₂ dallo scarico sono pari a 0 gCO₂e/km calcolate secondo la prova delle emissioni di cui al regolamento (UE) n. 168/2013;
- ❖ si tratta di veicoli elettrici a batteria.

- **Per i veicoli sanitari di emergenza**

Potrebbero essere ammissibili motorizzazioni ad alimentazione ibrida (combustibile/batteria), a condizione che venga dimostrata l'assenza di una migliore tecnologia disponibile per gli scopi per i quali i veicoli sarebbero finanziati.

Elementi di verifica ex ante

- Presentare la dichiarazione del fornitore\distributore con le caratteristiche di efficienza energetica dell'autoveicolo oggetto di finanziamento che dimostrino il rispetto dei criteri indicati⁸;
- Presentare la dichiarazione del fornitore\distributore con le caratteristiche di emissioni di carbonio e sostanze inquinanti dell'autoveicolo oggetto di finanziamento⁵⁷;
- Dichiarazione del produttore del rispetto dei criteri definiti per ciascuna categoria per le emissioni di CO₂ ed efficienza energetica⁹
- Per i veicoli pesanti alimentati a biogas/biometano (GNL/GNC) fornire la dichiarazione del costruttore attestante che la compatibilità della tipologia di combustibile di alimentazione del veicolo e la tipologia di biolubrificante utilizzabile, in linea con criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di cui all'articolo 29, paragrafi da 2 a 7 e paragrafo 10 della Direttiva (UE) 2018/2001 (REDII).
- **Per i veicoli per i quali lo standard Euro VI** non è applicabile, presentare la dichiarazione del fornitore\distributore dell'autoveicolo acquistato che dimostri che le emissioni dirette di CO₂ dei veicoli sono pari a zero.

Adattamento ai cambiamenti climatici

Non pertinente.

Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine

Non pertinente

⁸ Per efficienza energetica si intendono i valori di consumi energetici (kWh/100 km, l/100 km e kg/100 km) e relative emissioni del veicolo. Tali valori vengono specificati nell'**etichetta energetica** per quanto riguarda gli autoveicoli, per cui è obbligatoria. Per altre tipologie di veicoli può essere ritenuta esaustiva la **dichiarazione del costruttore se certificata da un ente autorizzato** e/o il **Certificato di omologazione** a patto che contenga i parametri richiesti. Per i veicoli ad alimentazione esclusivamente elettrica non si applicano i requisiti richiesti relativi ai consumi energetici.

⁹ Per le verifiche, fare riferimento a quanto previsto nei vigenti CAM veicoli DM 17 giugno 2021.

Economia circolare

Per tutte le categorie di veicoli, i beneficiari dei finanziamenti dovranno fornire informazioni sulle modalità di gestione dei rifiuti, secondo la gerarchia dei rifiuti, sia nella fase di utilizzo (manutenzione) che nel fine vita della flotta, anche attraverso il riutilizzo e il riciclaggio di batterie ed elettroniche (in particolare le materie prime critiche in esse contenute).

Ancorché, non previsto dai CAM (Decreto ministeriale 17 giugno 2021 inerente l' Acquisto, leasing, locazione, noleggio di veicoli adibiti al trasporto su strada e per i servizi di trasporto pubblico terrestre, servizi speciali di trasporto passeggeri su strada), i veicoli dovranno essere riutilizzabili o riciclabili e garantire, pertanto, la disassemblabilità degli stessi.

Inoltre:

Per i veicoli appartenenti alle categorie M1, N1, N2, N3 e T:

la dichiarazione del produttore dovrà prevedere anche che i veicoli siano:

- (a) riutilizzabili o riciclabili per almeno l'85 % del peso;
- (b) riutilizzabili o recuperabili per almeno il 95 % del peso¹⁰.

Elementi di verifica ex ante

- Per veicoli ibridi ed elettrici, il produttore\distributore dei veicoli offerti o della batteria per trazione deve aver stipulato un contratto con il sistema collettivo o individuale di raccolta nel quale sia stabilito che tutti gli accumulatori al litio esausti sono destinati sia ad essere recuperati e riassemblati in pacchi di storage per lo stoccaggio di energia da fonti rinnovabili che al recupero dei metalli (litio, cobalto, nichel ed altri metalli presenti). Può essere ritenuta esaustiva la presentazione di un contratto stipulato con il sistema collettivo o individuale di raccolta e recupero delle batterie di trazione anche se non specificata l'effettiva modalità di recupero o riutilizzo degli accumulatori;
- Per i veicoli privi di batteria, con la batteria elettrica fornita separatamente in leasing operativo, il fornitore deve offrire un "piano di manutenzione programmata" della stessa;
- Per i veicoli delle categorie M1, N1, N2, N3 va accertato che sia stato messo in atto un piano che dimostri che i veicoli sono: (a) riutilizzabili o riciclabili per almeno l'85 % del peso; e (b) riutilizzabili o recuperabili per almeno il 95 % del peso. Limitatamente alle categorie M1 e N1, considerato quanto stabilito nella Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 2000/53/CE, da ultimo modificata con la Direttiva 2018/84, così come recepita dal d.lgs. n. 119/2020 ai fini del possesso del requisito possa essere ritenuto adeguato il certificato di omologazione. Con riferimento alle categorie N2 e N3, tale documentazione dovrà essere prodotta dai concorrenti e presentata in fase di gara. Con riferimento alle categorie M2 e M3, tale documentazione potrà

¹⁰ Come stabilito dall'allegato I della direttiva 2005/64/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 ottobre 2005, sull'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità e che modifica la direttiva 70/156/CEE del Consiglio (GU L 310 del 25.11.2005, pag. 10).

essere prodotta dai concorrenti su base volontaria ma non rappresenterà un criterio minimo da rispettare in quanto tali categorie di veicoli non sono previste nei riferimenti normativi sopracitati.

Elementi di verifica ex post

- Certificato di avvenuta rottamazione qualora la PA abbia attribuito all'OE il servizio di rottamazione del veicolo durante il periodo di vigenza contrattuale.

Prevenzione e riduzione dell'inquinamento

I veicoli sono conformi ai requisiti della più recente fase applicabile dell'omologazione Euro 6 per le emissioni dei veicoli leggeri¹¹ stabilita in conformità del regolamento (CE) n. 715/2007. I veicoli rispettano le soglie di emissione per i veicoli leggeri puliti di cui alla tabella 2 dell'allegato della direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹².

Elementi di verifica ex ante

- Presentare certificato di omologazione attestante i requisiti.

Protezione e ripristino della biodiversità e degli Ecosistemi

Non pertinente.

E. PERCHÉ I VINCOLI?

Le criticità potenzialmente rilevabili nella realizzazione di questo tipo di intervento alla luce dei criteri DNSH sono:

Mitigazione del cambiamento climatico

- Consumo eccessivo di carburante ed emissioni di derivati fossili.

Adattamento ai cambiamenti climatici

Non pertinente.

¹¹ Regolamento (UE) 2018/1832 della Commissione, del 5 novembre 2018, che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti della Commissione (CE) n. 692/2008 e (UE) 2017/1151 al fine di migliorare le prove e le procedure di omologazione per le emissioni dei veicoli passeggeri e commerciali leggeri, comprese quelle per la conformità in servizio e le emissioni reali, e di introdurre dispositivi per il monitoraggio del consumo di carburante e di energia elettrica (GU L 301 del 27.11.2018, pag. 1).

¹² Direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada (GU L 120 del 15.5.2009, pag. 5). Far riferimento alla nuova direttiva europea 2019/1161 che modifica la direttiva 2009/33/CE. Inoltre, la direttiva europea 2019/1161 è stata recepita mediante decreto legislativo n. 187/2021.

Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine

Non pertinente.

Economia circolare

- Utilizzo di materiali difficilmente riciclabili
- Eccessiva produzione di rifiuti e gestione inefficiente degli stessi.

Prevenzione e riduzione dell'inquinamento

- Emissioni in atmosfera (polveri, inquinanti);
- Utilizzo del veicolo eccessivamente rumoroso;
- Dispersione al suolo di sostanze contaminanti.

Protezione e ripristino della biodiversità e degli Ecosistemi

Non pertinente.

F. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

La principale **normativa comunitaria** applicabile è:

- Regolamento Delegato Della Commissione 2021/2139 che integra il regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio fissando i criteri di vaglio tecnico che consentono di determinare a quali condizioni si possa considerare che un'attività economica contribuisce in modo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici o all'adattamento ai cambiamenti climatici e se non arreca un danno significativo a nessun altro obiettivo ambientale;
- Regolamento (CE) N. 1907/2006 concernente la registrazione, la valutazione, l'autorizzazione e la restrizione delle sostanze chimiche (REACH), che istituisce un'agenzia europea per le sostanze chimiche;
- Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2018 sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili;
- Direttiva 2006/40/CE, relativa alle emissioni degli impianti di condizionamento d'aria dei veicoli a motore, che modifica la direttiva 70/156/CEE del Consiglio;
- Regolamento (CE) N. 640/2009 della Commissione del 22 luglio 2009 recante modalità di applicazione della direttiva 2005/32/CE del Parlamento europeo e del Consiglio in merito alle specifiche per la progettazione ecocompatibile dei motori elettrici;
- Regolamento (CE) N. 595/2009 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 18 giugno 2009 relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (euro VI) e all'accesso alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 e la direttiva 2007/46/CE e che abroga le direttive 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE;
- Regolamento (UE) 2019/1781 della Commissione del 1° ottobre 2019 che stabilisce specifiche per la progettazione ecocompatibile dei motori elettrici e dei variatori di velocità in applicazione della direttiva 2009/125/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;

- Regolamento (UE) 2021/341 della Commissione 23 febbraio 2021 per quanto riguarda le specifiche per la progettazione ecocompatibile di server e prodotti di archiviazione dati, motori elettrici e variatori di velocità, apparecchi di refrigerazione, sorgenti luminose e unità di alimentazione separate, display elettronici, lavastoviglie per uso domestico, lavatrici per uso domestico e lavasciuga biancheria per uso domestico, e apparecchi di refrigerazione con funzione di vendita diretta;
- Direttiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 18 settembre 2000 relativa ai veicoli fuori uso;
- Direttiva delegata (UE) 2015/863 della Commissione del 31 marzo 2015 recante modifica dell'allegato II della direttiva 2011/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda l'elenco delle sostanze con restrizioni d'uso;
- Regolamento (UE) 2021/979 della Commissione del 17 giugno 2021 che modifica gli allegati da VII a XI del regolamento (CE) n. 1907/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la registrazione, la valutazione, l'autorizzazione e la restrizione delle sostanze chimiche (REACH);
- Regolamento (CE) N. 692/2008 della Commissione del 18 luglio 2008 recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (EUR 5 ed EUR 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo;
- Regolamento (UE) N. 461/2010 della Commissione del 27 maggio 2010 relativo all'applicazione dell'articolo 101, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea a categorie di accordi verticali e pratiche concordate nel settore automobilistico;
- REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2018/986 DELLA COMMISSIONE del 3 aprile 2018 che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2015/504 per quanto riguarda l'adeguamento dei provvedimenti amministrativi per l'omologazione e la vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali ai limiti di emissione della fase V;
- Criteri dell'UE per gli appalti pubblici verdi nel settore del trasporto su strada.

Le disposizioni nazionali relative a tale attività sono allineate ai principi comunitari, in quanto:

- D.lgs. Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 Norme in materia ambientale (“testo unico ambientale”);
- **Criteri ambientali minimi** per acquisto, leasing, locazione, noleggio di veicoli adibiti al trasporto su strada e per i servizi di trasporto pubblico terrestre, servizi speciali di trasporto passeggeri su strada (approvato con DM 17 giugno 2021, pubblicato in G.U.R.I. n. 157 del 2 luglio 2021)
- Decreto del 25 settembre 2007, relativo alle emissioni degli impianti di condizionamento d'aria dei veicoli a motore;
- Decreto del 6 agosto 2015, sulla restrizione di determinate sostanze pericolose nelle apparecchiature elettriche ed elettroniche;
- Decreto legislativo, 24 giugno 2003, n.209, relativo ai veicoli fuori uso.

- DECRETO LEGISLATIVO 8 novembre 2021, n. 187 . Attuazione della direttiva (UE) 2019/1161 che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada.

Gli elementi di novità derivanti dall'applicazione del DNSH rispetto alla normativa vigente riguardano:

- ❖ il contributo che tale attività dovrà offrire alla neutralità climatica. Pertanto, sono favorite le soluzioni che **privilegiano elettrico, idrogeno, biogas e biocarburanti** destinati ai trasporti. Solo qualora, ed in via subordinata, tali soluzioni non siano percorribili, dovranno essere rispettati i criteri definiti per ciascuna categoria sopraelencata nella sezione *mitigazione del cambiamento climatico*;
- ❖ il rispetto dei criteri specifici previsti per l'economia circolare.

