

Bruxelles, 11 giugno 2025
(OR. en)

10092/25

**Fascicolo interistituzionale:
2023/0284 (COD)**

**ENV 502
ENT 95
MI 370
CODEC 778**

NOTA

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Consiglio
Oggetto:	Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle norme di circolarità per la progettazione dei veicoli e alla gestione dei veicoli fuori uso, che modifica i regolamenti (UE) 2018/858 e (UE) 2019/1020 e abroga le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE - Orientamento generale

I. INTRODUZIONE

1. Il 13 luglio 2023 la Commissione europea ha pubblicato una proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle norme di circolarità per la progettazione dei veicoli e alla gestione dei veicoli fuori uso, che modifica i regolamenti (UE) 2018/858 e (UE) 2019/1020 e abroga le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE ("proposta").
2. La Commissione ha presentato la sua proposta legislativa e la relativa valutazione d'impatto alla riunione del gruppo "Ambiente" del 3 ottobre 2023, durante la presidenza spagnola del Consiglio, e in tale occasione si è proceduto a un primo scambio di opinioni.

3. La proposta stabilisce requisiti volti a garantire che i veicoli nuovi siano progettati in modo da facilitare il riciclaggio, il riutilizzo e la rifabbricazione di parti e componenti. Nel testo si propone inoltre di introdurre un obiettivo obbligatorio per l'utilizzo di plastica riciclata e di conferire alla Commissione il potere di emanare atti delegati per fissare obiettivi futuri per l'acciaio riciclato, le materie prime critiche e l'alluminio. La proposta mira a rafforzare la responsabilità estesa del produttore e contiene misure di tracciabilità e controllo più rigorose per aumentare la raccolta dei veicoli fuori uso e affrontare il problema persistente dei veicoli scomparsi. Oltre a ciò, nel testo viene proposto il divieto di esportare veicoli usati non più tecnicamente idonei alla circolazione stradale affinché l'Unione rispetti i suoi impegni di non contribuire all'inquinamento nei paesi terzi e di conservare materie preziose nell'UE. La proposta punta inoltre a migliorare il trattamento dei veicoli fuori uso attraverso la fissazione di un obiettivo di riciclaggio della plastica e la rimozione obbligatoria di parti e componenti prima della frantumazione per dare maggiore impulso all'economia circolare.
4. Al Parlamento europeo il fascicolo è stato deferito congiuntamente alla commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (ENVI) e alla commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori (IMCO), che hanno nominato relatori, rispettivamente, Jens GIESEKE (PPE, DE) e Paulius SAUDARGAS (PPE, LT).
5. Il Comitato economico e sociale europeo ha formulato il suo parere il 13 dicembre 2023.
6. A livello di gruppo di lavoro, la proposta è stata discussa in diciassette riunioni durante le presidenze spagnola, belga, ungherese e polacca. Il primo testo di compromesso è stato elaborato e pubblicato durante la presidenza belga¹. Un'altra proposta di compromesso è stata elaborata durante la presidenza ungherese². L'attuale presidenza polacca ha preparato due ulteriori testi di compromesso³.

¹ Doc. 11733/24.

² Doc. 16429/24.

³ Docc. 6117/25 e 8543/25.

7. La presidenza belga ha informato le delegazioni circa lo stato dei lavori tra i punti "Varie" al Consiglio "Ambiente" del 17 giugno 2024 e un dibattito orientativo sulla proposta si è svolto in occasione del Consiglio "Ambiente" del 17 dicembre 2024 durante la presidenza ungherese. Il 30 aprile 2025 il Coreper ha fornito orientamenti per i futuri lavori sulla questione dei rifiuti post-consumo che possono essere conteggiati ai fini degli obiettivi relativi al contenuto riciclato minimo.
8. Il 4 giugno 2025 il Coreper ha discusso la proposta in preparazione del Consiglio "Ambiente" e ha concluso che, fatti salvi alcuni adeguamenti che figurano nell'allegato della presente nota, essa può essere trasmessa al Consiglio al fine di convenire un orientamento generale nella sessione del 17 giugno 2025.

II. PRINCIPALI ELEMENTI DEL TESTO DI COMPROMESSO DELLA PRESIDENZA

a) Base giuridica

La Commissione ha proposto l'articolo 114 TFUE quale base giuridica per l'intera proposta. Alla luce delle discussioni a livello di gruppo, la presidenza ha aggiunto l'articolo 192, paragrafo 1, TFUE come base giuridica per i capi IV e V della proposta, concernenti rispettivamente la gestione dei veicoli fuori uso e i veicoli usati e la loro esportazione, mentre le altre disposizioni del regolamento, in particolare i capi II e III, riguardanti principalmente la produzione di veicoli nuovi, rimangono basate sull'articolo 114 TFUE.

b) Ampliamenti dell'ambito di applicazione (articolo 2)

Svariate delegazioni si sono espresse a favore di un aumento del livello di ambizione per quanto riguarda i cosiddetti veicoli pesanti nonché i veicoli a due o tre ruote e i quadricicli. Ciò comprende nuovi obblighi che inizialmente erano previsti solo per le autovetture e i furgoni commerciali leggeri, ad esempio una progettazione che consenta la rimozione di determinate parti, la definizione di una strategia di circolarità o l'etichettatura delle parti. Un'altra novità è che il regime di responsabilità estesa del produttore per i veicoli pesanti e i motocicli dovrebbe riguardare non solo la loro raccolta e depurazione, come proposto dalla Commissione, ma anche i costi della catena di trattamento nel suo complesso, come già avviene per le autovetture e i furgoni commerciali leggeri. La maggior parte di questi nuovi obblighi si applicherà anche ai motocicli delle categorie L1e e L2e, non contemplati nella proposta iniziale della Commissione.

Inoltre, alcuni veicoli per uso speciale sono stati aggiunti all'ambito di applicazione del regolamento al fine di aumentare ulteriormente i vantaggi in termini di circolarità e trattamento. Sono esentati i caravan, i veicoli per uso speciale prodotti da un costruttore di piccole serie e le parti di veicoli prodotti da un costruttore di piccole serie omologate con omologazione in più fasi, diverse dal veicolo base.

Analogamente, le parti di veicoli che sono soggetti a fasi successive di un'omologazione in più fasi rispetto al veicolo base rientrano ora anch'esse nell'ambito di applicazione del regolamento (a meno che non godano dell'esenzione per le piccole serie di cui sopra).

c) Distinzione tra un veicolo usato e un veicolo fuori uso (articolo 37)

Per ogni cambio di proprietà, l'approccio riveduto prevede l'obbligo di presentare la documentazione attestante che il veicolo non è un veicolo fuori uso. Tale documentazione può essere una valutazione ai sensi dell'allegato I (cfr. sotto) o un certificato di revisione valido. Una deroga a tale obbligo è prevista per i cambi di proprietà di veicoli tecnicamente idonei alla circolazione stradale trasferiti da persone fisiche che non sono operatori economici. Tuttavia, la deroga non si applica alle vendite concluse online in quanto costituiscono una situazione di rischio più elevato.

Le modifiche di cui sopra sono accompagnate da una rinnovata definizione di veicolo fuori uso e da un allegato I con modifiche sostanziali, che stabilisce i criteri vincolanti e indicativi da valutare per determinare se un veicolo sia o meno un veicolo fuori uso.

L'allegato I, parte C, contiene le esenzioni per i veicoli di interesse culturale speciale e per i casi in cui il proprietario del veicolo decide di riportarlo a una condizione idonea a ottenere un certificato di revisione.

d) Obiettivi relativi al contenuto riciclato minimo (articolo 6)

Al fine di conseguire vantaggi significativi in termini di circolarità, mantenendo nel contempo un approccio realistico, il testo di compromesso si basa su un approccio in tre fasi per quanto concerne gli obiettivi relativi al contenuto minimo di materie plastiche riciclate. Gli obiettivi aumentano in maniera graduale: almeno il 15 % entro 72 mesi, il 20 % dopo 96 mesi e il 25 % dopo 120 mesi dall'entrata in vigore del regolamento.

Come meccanismo di salvaguardia, alla Commissione è conferito il potere di stabilire deroghe temporanee a tali obiettivi qualora la mancanza di disponibilità o i prezzi eccessivi delle materie plastiche riciclate rendano eccessivamente difficile il rispetto delle suddette percentuali. Per quanto riguarda gli obiettivi relativi al contenuto riciclato minimo di altri materiali, la Commissione avrà il potere di stabilire una quota minima di acciaio riciclato sulla base di uno studio di fattibilità che avrà cura di effettuare. Una delega di potere analoga è prevista per altri materiali, segnatamente l'alluminio, il magnesio e le loro leghe, ma anche il neodimio, il disprosio, il praseodimio, il terbio, il samario, il nichel, il cobalto o il boro.

e) Definizione di rifiuti post-consumo conteggiati ai fini degli obiettivi relativi al contenuto minimo di materie plastiche riciclate e audit effettuati da terzi (articolo 3, punto 11), articolo 6 e allegato XIII)

La definizione di rifiuti post-consumo è stata adattata in linea con le norme dell'OMC in modo da consentire l'uso di materiali riciclati originari sia dell'UE che di paesi terzi. La modifica è accompagnata da un sistema di audit effettuati da terzi riguardanti gli impianti che producono tali materiali riciclati, siano essi situati nell'UE o in un paese terzo. Gli organismi di valutazione della conformità dispongono di una certificazione dell'Unione o equivalente riconosciuta a livello internazionale per lo svolgimento degli audit, come la norma ISO 19011:2018 o ISO/IEC 17020:2012.

Tali audit attestano che gli impianti soddisfano le prescrizioni in materia di protezione della salute umana, del clima e dell'ambiente previste dal diritto dell'Unione o prescrizioni equivalenti, e che i rifiuti di plastica trattati in tali impianti provengono da paesi aventi una strategia globale per la gestione dei rifiuti.

Considerando il legame con le relazioni commerciali mondiali e le catene di approvvigionamento, come pure la necessità di trovare il giusto equilibrio tra benefici ambientali e competitività dell'industria del riciclaggio e dell'industria automobilistica dell'UE, le condizioni e gli audit equivalenti per i materiali riciclati nei paesi terzi dovrebbero applicarsi solo 48 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento. L'impatto previsto di tali prescrizioni dovrebbe essere valutato in modo più approfondito 24 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento. Inoltre, all'articolo 55 è stata introdotta una clausola di riesame.

f) Obblighi dei costruttori (strategia di circolarità, passaporto del veicolo – articoli 9 e 13)

Per ridurre l'onere a carico dei costruttori di veicoli, il testo di compromesso prevede che la circolarità debba essere stabilita per categoria di veicoli (vale a dire, ad esempio, per tutti i veicoli che un costruttore produce nella categoria N1), anziché per ciascun modello omologato, come avveniva nella proposta originaria della Commissione. Ciò non si applica a determinate informazioni sull'evoluzione delle tecnologie di trattamento e alle informazioni sulla quota di contenuto riciclato che rimangono specifiche per tipo di veicolo.

Per quanto riguarda il passaporto digitale di circolarità del veicolo, sono state apportate una serie di aggiunte per garantirne l'integrazione con altri passaporti istituiti da normative dell'Unione, come il regolamento sulla progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili. Il passaporto dovrà nuovamente includere informazioni sulle parti del veicolo contenenti piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente, nonché una dichiarazione sulla quota di contenuto riciclato, la strategia di circolarità e un riferimento al catalogo dei pezzi di ricambio, compresa la loro ubicazione nel tipo di veicolo in questione.

g) Responsabilità estesa del produttore (articoli da 16 a 22)

Il regime di responsabilità estesa del produttore è stato modificato allo scopo di offrire agli Stati membri maggiore flessibilità nel tener conto della loro situazione specifica o della legislazione preesistente. Gli obblighi dei produttori possono quindi essere adattati nelle regioni ultraperiferiche e gli Stati membri possono esigere che i produttori rispettino i loro obblighi di responsabilità estesa del produttore attraverso un'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore.

Per quanto riguarda il calcolo del contributo relativo alla responsabilità estesa del produttore, è stato chiarito che tale contributo copre altresì il costo di trasporto da un punto di raccolta all'impianto di trattamento e che i produttori coprono i costi dei veicoli per i quali non è possibile identificare alcun produttore (o nei casi in cui quest'ultimo ha cessato di esistere), in proporzione alla loro quota di mercato.

Infine, è stato necessario ideare un regime transfrontaliero specifico per i casi eccezionali in cui non sia possibile identificare alcun produttore, ai sensi della definizione contenuta nel regolamento, sul territorio dello Stato membro in cui il veicolo diventa un veicolo fuori uso. In questo frangente i costi sono a carico del produttore che ha immesso il veicolo sul mercato (dell'Unione), che dispone di un rappresentante autorizzato in ciascuno Stato membro ai fini della responsabilità estesa del produttore. Gli Stati membri possono altresì esigere il pagamento di un contributo all'atto della prima immatricolazione di un veicolo usato o di un veicolo per il quale non è possibile identificare alcun produttore, al fine di coprire i costi di trattamento. Sono previste attività di cooperazione e monitoraggio al fine di garantire il rispetto del regolamento.

h) Raccolta (articoli 23 e 24)

Il testo della presidenza chiarisce che i veicoli fuori uso possono essere conferiti direttamente a un impianto di trattamento autorizzato o, se autorizzato da uno Stato membro, a un punto di raccolta incluso nel sistema di raccolta per il suo territorio, che avrà quindi l'obbligo di conferire i veicoli fuori uso a un impianto di trattamento autorizzato entro un mese, al fine di ridurre il rischio di attività illegali. La possibilità di autorizzare i punti di raccolta è ritenuta necessaria per far fronte alla situazione degli Stati membri o delle regioni remote molto piccoli in cui non è disponibile un impianto di trattamento autorizzato. È stato inoltre chiarito, al considerando 46, che le misure che stabiliscono il conferimento gratuito dei veicoli fuori uso possono basarsi su incentivi finanziari.

i) Trattamento (articoli da 27 a 36)

Il testo della presidenza fornisce una serie di chiarimenti negli articoli riguardanti gli obblighi degli impianti di trattamento autorizzati, la frantumazione, lo stoccaggio e la rimozione dei fluidi nonché un termine per la depurazione, come pure il potere conferito alla Commissione di adattare gli obblighi di trattamento, al momento specificamente circoscritto al progresso scientifico relativo alle tecnologie di trattamento. Nel testo della presidenza viene riformulato positivamente il divieto di frantumazione mista di veicoli fuori uso con altri rifiuti, di modo che l'operazione sia ora consentita qualora le tecnologie post frantumazione soddisfino determinati criteri di qualità e valori limite. Questi nuovi valori limite si applicano anche quale condizione per la collocazione in discarica dei rifiuti non inerti provenienti dalla frantumazione dei veicoli fuori uso. L'allegato VII, parte C, consente maggiori esenzioni per quanto riguarda la rimozione di parti e componenti, allorché i valori limite per le tecnologie post frantumazione possono essere raggiunti, per rendere il testo più adatto al futuro, favorevole all'innovazione e tecnologicamente neutro, in quanto le tecnologie post frantumazione si svilupperanno ulteriormente nel prossimo futuro. Le parti rimosse dai veicoli fuori uso non dovrebbero essere considerate rifiuti qualora la valutazione tecnica dimostri che tali parti e componenti sono idonei al riutilizzo, alla rifabbricazione o al ricondizionamento secondo quanto previsto all'articolo 31.

j) Esportazione di veicoli usati (articoli da 37 bis a 45)

È stato chiarito che i controlli doganali intesi a verificare che solo i veicoli tecnicamente idonei alla circolazione stradale siano esportati dall'Unione sono completamente automatizzati e continuano a basarsi sui principi di gestione del rischio esistenti, senza richiedere alcun controllo fisico dello stato dei singoli veicoli. È stato inoltre chiarito che gli Stati membri possono continuare a utilizzare le applicazioni esistenti, compreso il sistema europeo d'informazione sui veicoli e le patenti di guida (EUCARIS), per connettersi a MOVE-HUB, la nuova piattaforma che consente lo scambio di messaggi per interconnettere i registri elettronici nazionali degli Stati membri e i sistemi doganali nazionali attraverso l'ambiente dello sportello unico dell'Unione europea per le dogane.

III. CONCLUSIONE

9. Il testo di compromesso della presidenza in vista di un orientamento generale figura nell'allegato della presente nota⁴.
10. In tale contesto, si invita il Consiglio a:
 - esaminare il testo dell'allegato e
 - raggiungere un accordo su un orientamento generale nella sessione del 17 giugno 2025.

⁴ Le aggiunte alla proposta della Commissione sono sottolineate e le soppressioni sono contrassegnate da [...]. Le modifiche più recenti rispetto al documento 9440/1/25 REV 1, discusse dal Coreper il 4 giugno 2025, sono indicate in **grassetto sottolineato** (aggiunte) e contrassegnate da [...] (soppressioni).

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativo alle norme di circolarità per la progettazione dei veicoli e alla gestione dei veicoli fuori uso,
che modifica i regolamenti (UE) 2018/858 e (UE) 2019/1020 e abroga le direttive 2000/53/CE e
2005/64/CE

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 114 e l'articolo 192, paragrafo 1, in relazione agli articoli da 14 a 45 e agli articoli 46 e 48 del presente regolamento,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

² GU C [...] del [...], pag. [...].

considerando quanto segue:

- (1) La comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2019 "Il Green Deal europeo"³ ("Green Deal europeo") delinea la strategia di crescita dell'Europa e mira a trasformare l'Unione in una società giusta e prospera, dotata di un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva, che nel 2050 conseguirà l'azzeramento delle emissioni nette di gas a effetto serra e in cui la crescita economica sarà dissociata dal consumo delle risorse. Affinché le politiche di prodotto dell'Unione contribuiscano a ridurre le emissioni di carbonio a livello mondiale, è necessario garantire che i prodotti commercializzati e venduti nell'Unione siano di origine e fabbricazione sostenibili e che siano trattati in modo sostenibile alla fine del ciclo di vita.
- (2) Il settore automobilistico concorre in modo significativo all'uso di energia e risorse materiali da parte dell'Unione, e di conseguenza al rilascio di gas a effetto serra. La produzione, nei paesi terzi, di veicoli che sono immessi sul mercato dell'Unione contribuisce alle emissioni di gas a effetto serra a livello mondiale, il che a sua volta ha un impatto ambientale negativo sull'Unione. Il passaggio dall'uso di combustibili fossili nei veicoli alla mobilità a emissioni zero, previsto dal pacchetto legislativo "Pronti per il 55 %", è una delle condizioni indispensabili per raggiungere l'obiettivo della neutralità climatica a orizzonte 2050; esso infatti ridurrà le emissioni di gas a effetto serra del settore automobilistico legate alla fase di utilizzo dei veicoli. L'industria automobilistica è tra quelle in cui si usano maggiori quantità di alluminio primario, acciaio e plastica per la fabbricazione dei nuovi veicoli immessi sul mercato dell'Unione. L'uso di questi materiali, può tradursi in un forte impatto ambientale, associato all'energia necessaria per estrarli e lavorarli. L'impronta ambientale della fabbricazione di nuovi veicoli potrebbe aumentare a causa dell'attuale elettrificazione del parco veicoli e di un uso più diffuso dell'elettronica nei modelli futuri, che richiedono entrambi una quantità considerevole di materie prime critiche e strategiche e di metalli preziosi, come il rame e le terre rare. Il risultato di questi cambiamenti è che la fase di produzione dei veicoli potrebbe avere un'impronta ambientale maggiore rispetto alla fase di utilizzo. Inoltre le attuali norme del diritto dell'Unione relative alla gestione dei rifiuti comportano un recupero non ottimale delle risorse dai veicoli fuori uso, tanto che vi è un ampio margine per aumentare la quantità e la qualità di parti, componenti e materiali da destinare al riutilizzo, alla rifabbricazione, al ricondizionamento e al riciclaggio a partire dai

³ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni "Il Green Deal europeo", COM(2019) 640 final.

veicoli fuori uso. Per mitigare gli impatti ambientali e contribuire alla decarbonizzazione del settore, è necessario migliorare il funzionamento del mercato unico e dare maggiore impulso alla transizione dell'industria automobilistica verso un'economia circolare. Ciò è in linea con la comunicazione della Commissione dell'11 marzo 2020 "Un nuovo piano d'azione per l'economia circolare – Per un'Europa più pulita e più competitiva"⁴, che invitava a rivedere le norme vigenti al fine di "promuovere modelli commerciali più circolari collegando gli aspetti di progettazione al trattamento dei veicoli fuori uso, considerare la possibilità di adottare norme sul contenuto riciclato obbligatorio per alcuni materiali [...] e migliorare l'efficienza del riciclaggio". Anche il Consiglio⁵ e il Parlamento⁶ hanno sottolineato la necessità di nuove norme dell'UE in materia, che sostituiscano le norme vigenti sull'omologazione dei veicoli per quanto riguarda la riutilizzabilità, la riciclabilità e la recuperabilità e sui veicoli fuori uso.

- (3) La direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁷ stabilisce norme armonizzate relative al trattamento dei veicoli fuori uso e fissa obiettivi di riutilizzo e riciclaggio e di riutilizzo e recupero. Essa stabilisce obblighi di raccolta dei veicoli fuori uso e obblighi per gli operatori economici, in particolare limitando l'uso dei metalli pesanti nei veicoli. Introduce inoltre norme di base sulla responsabilità estesa del produttore, che impongono ai produttori di veicoli di farsi carico di una parte dei costi di raccolta dei veicoli fuori uso.
- (4) La valutazione della Commissione ha evidenziato che la direttiva 2000/53/CE⁸ è stata efficace nel conseguire molti degli obiettivi iniziali, in particolare l'eliminazione del cadmio, del piombo, del mercurio e del cromo esavalente dai veicoli, l'aumento dei punti di raccolta per i veicoli fuori uso e il raggiungimento degli obiettivi di recupero e riciclaggio. Tuttavia dalla valutazione è emerso anche che la direttiva non ha affrontato in misura sufficiente questioni importanti legate alla raccolta dei veicoli fuori uso e che non era più adatta per garantire un'elevata qualità del trattamento di tali veicoli.

⁴ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, dell'11 marzo 2020, "Un nuovo piano d'azione per l'economia circolare – Per un'Europa più pulita e più competitiva" (COM(2020) 98 final).

⁵ Conclusioni del Consiglio, del 17 dicembre 2020, "Per una ripresa circolare e verde".

⁶ Risoluzione del Parlamento europeo, del 10 febbraio 2021, sul nuovo piano d'azione per l'economia circolare.

⁷ Direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 settembre 2000, relativa ai veicoli fuori uso (GU L 269 del 21.10.2000, pag. 34).

⁸ Valutazione della direttiva 2000/53/CE, del 18 settembre 2000, relativa ai veicoli fuori uso, SWD (2021) 61 final.

- (5) La direttiva 2005/64/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁹ disciplina l'omologazione dei veicoli per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, in modo che i veicoli fuori uso possano raggiungere gli obiettivi stabiliti nella direttiva 2000/53/CE. La direttiva non è stata efficace nel migliorare in modo significativo la riutilizzabilità, la riciclabilità e la recuperabilità dei veicoli nuovi e non è adeguata alle loro caratteristiche, che dalla sua entrata in vigore sono cambiate notevolmente.
- (6) Il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁰ ha introdotto un sistema completo di omologazione e vigilanza del mercato per i veicoli a motore, i rimorchi e i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, al fine di garantire il funzionamento corretto del mercato interno e di offrire un livello elevato di prestazioni ambientali. C'è bisogno di un atto normativo distinto ai fini della procedura di omologazione UE stabilita dall'allegato II del regolamento (UE) 2018/858. È necessario stabilire disposizioni e norme relative alla circolarità dei veicoli nel processo di omologazione UE. Affinché i veicoli siano conformi a tali norme, occorre garantire che siano sottoposti a verifica nel processo di omologazione dell'UE. Le disposizioni amministrative del regolamento (UE) 2018/858, comprese le disposizioni sulla vigilanza del mercato, le misure correttive e le sanzioni, si applicano alle omologazioni rilasciate conformemente alle prescrizioni del presente regolamento. Le disposizioni amministrative del regolamento (UE) 2018/858, comprese le disposizioni sulla vigilanza del mercato, le misure correttive e le sanzioni, si applicano alle omologazioni rilasciate conformemente alle prescrizioni del presente regolamento.

⁹ 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).

¹⁰ Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).

(7¹¹) Per migliorare il funzionamento del mercato interno garantendo nel contempo un elevato livello di protezione dell'ambiente, è fondamentale armonizzare le condizioni di omologazione dei veicoli per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità. Al fine di contribuire agli obiettivi di salvaguardia, protezione e miglioramento della qualità dell'ambiente, di protezione della salute umana e di utilizzo prudente e razionale delle risorse naturali, è essenziale stabilire norme relative alle condizioni che disciplinano la gestione dei veicoli fuori uso nonché l'esportazione dei veicoli usati.[...] La maniera più efficiente per agevolare la transizione del settore automobilistico verso un'economia circolare è pertanto istituire un quadro normativo uniforme a livello dell'Unione, che disciplini in modo integrato e coerente la progettazione, la fabbricazione, l'immissione sul mercato nell'Unione e il trattamento dei veicoli fuori uso. [...] Per raggiungere questi obiettivi [...] è opportuno sostituire le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE con un regolamento basato sull'articolo 114 e sull'articolo 192, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

(7 bis) Nelle regioni ultraperiferiche di cui all'articolo 349 TFUE gli Stati membri dovrebbero essere in grado di adattare gli obblighi dei produttori al fine di garantire un servizio e coprire i costi della gestione dei veicoli fuori uso in relazione alle caratteristiche di tali regioni.

¹¹ *Considerando ancora soggetto a ulteriori modifiche.*

(8) Le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE si applicano solo ai veicoli adibiti al trasporto di passeggeri (M₁) e ai veicoli commerciali leggeri (N₁), che rappresentano circa l'85 % di tutti i veicoli immatricolati nell'Unione. Gli altri veicoli, vale a dire i veicoli a due e tre ruote, gli autocarri, gli autobus e i rimorchi, non sono soggetti ad alcuna normativa dell'Unione in materia di progettazione ecocompatibile e gestione quando diventano fuori uso. Pertanto, per garantire un quadro normativo circolare per tutti i veicoli immatricolati nell'Unione, che ne preveda il trattamento in modo compatibile con l'ambiente, e per evitare la frammentazione del mercato unico, il presente regolamento dovrebbe applicarsi non solo ai veicoli delle categorie M₁ e N₁, ma anche, almeno in parte, ai [...]veicoli di categoria L ([...]L_{1e}-L_{7e}), veicoli pesanti e ai loro rimorchi (M₂, M₃, N₂, N₃, O) e ai veicoli per uso speciale. Vi è carenza di informazioni esaurienti sul trattamento di tali veicoli nell'Unione quando diventano fuori uso, il che impedisce di applicare loro lo stesso regime che si applica ai veicoli di categoria M₁ e N₁ all'entrata in vigore del presente regolamento. Tuttavia le prescrizioni relative alla raccolta dei veicoli fuori uso, al conferimento obbligatorio agli impianti di trattamento autorizzati e alla loro depurazione e alla rimozione obbligatoria di parti e componenti per il riutilizzo e il riciclaggio prima della frantumazione [...] nonché le condizioni per la collocazione in discarica dei rifiuti non inerti provenienti dalla frantumazione dovrebbero applicarsi ai veicoli di categoria L ([...]L_{1e}-L_{7e}) e ai veicoli pesanti e ai loro rimorchi (M₂, M₃, N₂, N₃, O) cinque anni dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento. Per facilitare il trattamento dei veicoli fuori uso appartenenti a queste categorie, i fabbricanti dovrebbero essere tenuti a fornire informazioni sulla rimozione e la sostituzione di parti, componenti e materiali di tali veicoli. Le disposizioni che disciplinano la responsabilità estesa del produttore dovrebbero applicarsi anche a queste categorie di veicoli e coprire i costi di raccolta, [...]depurazione e trattamento quando diventano fuori uso.

- (9) I problemi legati all'esportazione di veicoli usati non riguardano solo i veicoli adibiti al trasporto di passeggeri (M₁) e i veicoli commerciali leggeri (N₁), ma anche i veicoli di maggiori dimensioni, come dimostrano alcune ricerche¹². Pertanto le suddette disposizioni dovrebbero applicarsi anche ai veicoli pesanti e ai loro rimorchi (M₂, M₃, N₂, N₃, O).
- (10) I veicoli per uso speciale sono destinati a funzioni particolari e richiedono allestimenti specifici della carrozzeria che non sono del tutto sotto il controllo del costruttore. [...] Ciò complica il calcolo delle [...] quote di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità [...]. Per i veicoli per uso speciale basati sulle categorie M₁ e N₁ [...] i costi [...] relativi alla raccolta, alla depurazione e alla rimozione obbligatoria di parti e componenti e al trattamento [...] dovrebbero essere sostenuti dai produttori nell'ambito del regime di responsabilità estesa del produttore. Per i veicoli per uso speciale delle categorie M₂, M₃, N₂, N₃, O le norme in materia di strategia di circolarità ed esportazione di veicoli usati non dovrebbero applicarsi. Le disposizioni relative alle sostanze presenti nei veicoli dovrebbero applicarsi anche ai veicoli per uso speciale basati sulle categorie M₁ e N₁, come già previsto dalla direttiva 2000/53/CE. I costruttori di seconda fase dei veicoli che sono stati omologati con omologazione in più fasi non sono in grado di calcolare i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dei veicoli completati. È pertanto opportuno richiedere la conformità al presente regolamento per il solo veicolo base.

¹² <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>.

- (11) Una delle principali difficoltà pratiche connesse all'applicazione della direttiva 2000/53/CE riguarda il determinare se un veicolo sia diventato o meno un veicolo fuori uso, in particolare nei casi di spedizioni transfrontaliere di veicoli. Nonostante la pubblicazione di orientamenti¹³ al riguardo, tale valutazione rimane problematica. È pertanto necessario prevedere criteri precisi giuridicamente vincolanti che consentano di determinare se un veicolo è un veicolo fuori uso. Tali criteri dovrebbero essere rispettati da tutti gli operatori economici e dai proprietari che compiono operazioni con veicoli fuori uso. È tuttavia necessario anche prevedere esenzioni al fine di mantenere la possibilità per gli Stati membri di determinare le situazioni in cui i singoli veicoli non dovrebbero essere considerati veicoli fuori uso, nonostante soddisfino i criteri pertinenti, in considerazione del loro status come veicoli di interesse culturale speciale. Tali situazioni possono riguardare ad esempio veicoli in possesso di collezionisti o musei, veicoli costruiti su misura o veicoli da corsa, a condizione che le autorità competenti ne riconoscano l'interesse culturale speciale pertinente.
- (12) Dalla valutazione della direttiva 2000/53/CE risulta che le disposizioni relative alla progettazione dei veicoli volta a facilitare la demolizione e a promuovere l'impiego di materiali riciclati hanno avuto un impatto molto limitato sulla progettazione e la fabbricazione dei nuovi veicoli, perché non erano sufficientemente dettagliate, specifiche e misurabili.

¹³ Orientamenti n. 9 dei corrispondenti in materia di spedizioni di veicoli fuori uso, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.

(13) Per disciplinare la progettazione di tutti i veicoli immessi sul mercato dell'Unione e la fase finale del loro ciclo di vita è necessario stabilire norme armonizzate sulla circolarità da verificare nella fase di omologazione. Progettare e fabbricare i veicoli in modo tale che le loro parti e i componenti siano riutilizzabili e che i materiali in essi contenuti siano riciclabili è fondamentale per evitare che le parti, i componenti e i materiali non possano essere adeguatamente valorizzati quando il veicolo diventa fuori uso. Pertanto i costruttori di veicoli e i loro fornitori dovrebbero adottare strategie di progettazione che migliorino la riutilizzabilità e la riciclabilità fin dalle prime fasi dello sviluppo di nuovi veicoli. Di conseguenza i nuovi tipi di veicoli dovrebbero continuare a essere costruiti per essere riutilizzabili o riciclabili per almeno l'85 % della loro massa e riutilizzabili o recuperabili per almeno il 95 % della loro massa, come già previsto dalla direttiva 2005/64/CE. È opportuno definire una nuova metodologia per calcolare e verificare i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità di un veicolo affinché il calcolo sia effettuato in modo uniforme e possa essere monitorato. La metodologia dovrebbe rispecchiare meglio l'effettivo potenziale di riciclaggio, riutilizzo e recupero del nuovo veicolo alla fine del ciclo di vita, e allo stesso tempo tenere conto dei progressi tecnologici in corso. È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per definire tale metodologia, al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione del presente regolamento. Fino a quando la metodologia non sarà definita, i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dovrebbero continuare a essere calcolati conformemente alla norma ISO 22628:2002, come previsto dalla direttiva 2005/64/CE.

- (14) I veicoli dovrebbero essere progettati e fabbricati in modo da limitare la presenza di sostanze che destano preoccupazione. Nella comunicazione del 14 ottobre 2020 "Strategia in materia di sostanze chimiche sostenibili – Verso un ambiente privo di sostanze tossiche" ("strategia in materia di sostanze chimiche sostenibili")¹⁴, la Commissione ha affermato che le sostanze che destano preoccupazione devono essere ridotte al minimo e sostituite nella misura del possibile, eliminando gradualmente quelle più nocive impiegate per usi non essenziali alla società, e più in particolare nei prodotti di consumo. Di conseguenza le sostanze che destano preoccupazione usate come costituenti dei materiali presenti nei veicoli o di qualsiasi parte o componente dei veicoli dovrebbero essere ridotte al minimo per quanto possibile per garantire che né i veicoli né i materiali ricavati dal loro riciclaggio abbiano effetti negativi sulla salute umana o l'ambiente durante tutto il loro ciclo di vita.
- (15) La direttiva 2000/53/CE limita già l'uso del piombo, del mercurio, del cadmio e del cromo esavalente nei veicoli e prevede esenzioni che lo consentono in determinate applicazioni. Il presente regolamento dovrebbe riprendere le norme esistenti. Tuttavia, per garantire la coerenza della legislazione sulle sostanze chimiche, le restrizioni relative all'immissione sul mercato e all'uso di altre sostanze nei veicoli dovrebbero essere disciplinate dal regolamento (CE) n. 1907/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵. Analogamente, le restrizioni all'uso di sostanze disciplinate dal regolamento (UE) 2019/1021 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁶ dovrebbero essere introdotte sulla base delle disposizioni dello stesso. Pertanto il presente regolamento non dovrebbe consentire di limitare sostanze diverse dal piombo, dal mercurio, dal cadmio e dal cromo esavalente nei veicoli.

¹⁴ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, del 14 [...] **ottobre** 2020, "Strategia in materia di sostanze chimiche sostenibili – Verso un ambiente privo di sostanze tossiche" (COM(2020) 667 final).

¹⁵ Regolamento (CE) n. 1907/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2006, concernente la registrazione, la valutazione, l'autorizzazione e la restrizione delle sostanze chimiche (REACH), che istituisce un'Agenzia europea per le sostanze chimiche, che modifica la direttiva 1999/45/CE e che abroga il regolamento (CEE) n. 793/93 del Consiglio e il regolamento (CE) n. 1488/94 della Commissione, nonché la direttiva 76/769/CEE del Consiglio e le direttive della Commissione 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE e 2000/21/CE (GU L 396 del 30.12.2006, pag. 1).

¹⁶ Regolamento (UE) 2019/1021 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, relativo agli inquinanti organici persistenti (GU L 169 del 25.6.2019, pag. 45).

- (16) La direttiva 2000/53/CE prevede esenzioni dalle restrizioni all'uso di piombo e cadmio nelle batterie utilizzate nei veicoli, che sono riprese dal presente regolamento. Tuttavia l'uso di sostanze nelle batterie è disciplinato in modo esaustivo nel regolamento (UE) 2023/1542 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁷. Pertanto tali sostanze dovrebbero essere disciplinate mediante una disposizione di modifica di cui al presente regolamento/[...] e le loro restrizioni e le relative esenzioni dovrebbero esservi trasferite, se del caso. [...]
- (17) Per tenere conto del progresso scientifico e tecnico, è opportuno continuare a delegare alla Commissione il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per la modifica delle esenzioni dalle restrizioni all'uso del piombo, del mercurio, del cadmio e del cromo esavalente nei veicoli a norma del presente regolamento. La modifica o la soppressione delle esenzioni dovrebbe essere preceduta da una valutazione del suo impatto socioeconomico, non contemplata dalla direttiva 2000/53/CE, che tenga conto, tra le altre cose, della disponibilità di sostanze alternative e dell'impatto sulla salute umana e l'ambiente durante l'intero ciclo di vita dei veicoli. Al fine di garantire un processo decisionale, un coordinamento e una gestione efficaci degli aspetti tecnici, scientifici e amministrativi associati alla modifica del presente regolamento per quanto riguarda le restrizioni all'uso di sostanze nei veicoli, è opportuno che l'Agenzia europea per le sostanze chimiche assista la Commissione nella valutazione.

¹⁷ Regolamento (UE) 2023/1542 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2023, relativo alle batterie e ai rifiuti di batterie, che modifica la direttiva 2008/98/CE e il regolamento (UE) 2019/1020 e abroga la direttiva 2006/66/CE (GU L 191 del 28.7.2023, pag. 1).

(18) Per aumentare la circolarità nel settore automobilistico, i veicoli dovrebbero essere progressivamente progettati e fabbricati in modo da incorporare materiali riciclati anziché materie prime primarie. L'uso di materiali riciclati comporta una maggiore efficienza sotto il profilo delle risorse, decarbonizza la produzione e riduce l'impatto ambientale negativo connesso all'uso delle materie prime primarie. Anche l'aumento della circolarità dei veicoli fabbricati in paesi terzi e immessi sul mercato dell'Unione contribuirà a ridurre le emissioni di gas a effetto serra a livello mondiale, e quindi anche nell'Unione. In questo modo si ridurranno anche le dipendenze dalle materie prime e dall'energia legate all'approvvigionamento di materie prime primarie e allo stesso tempo si rafforzerà il mercato delle materie prime secondarie. Sebbene non vi siano prescrizioni relative all'uso di contenuto riciclato a livello mondiale, molti costruttori impiegano già materiali riciclati nei loro veicoli. La definizione di obiettivi e disposizioni uniformi sulle modalità di calcolo del contenuto riciclato garantirà la certezza del diritto e contribuirà a creare una concorrenza leale tra i fabbricanti. Le prescrizioni si applicheranno a tutti i costruttori che intendono immettere veicoli sul mercato dell'Unione, a prescindere dal luogo in cui essi hanno sede. Riconoscendo l'importanza delle catene del valore mondiali nel settore automobilistico, è auspicabile che il regolamento consenta all'industria di approvvigionarsi in materie prime secondarie fuori dell'Unione.

(19) In considerazione del basso tasso di riciclaggio della plastica, in particolare di quella proveniente dai veicoli fuori uso, e del complessivo impatto negativo delle altre forme di trattamento dei rifiuti di plastica è opportuno aumentare l'uso della plastica riciclata nei veicoli. A tal fine è opportuno fissare un obiettivo obbligatorio di plastica riciclata da rifiuti post-consumo nei nuovi veicoli. Di conseguenza, ciascun tipo di veicolo dovrebbe contenere [...] plastica riciclata da rifiuti di plastica post-consumo, in percentuali in aumento progressivo. Il 25 % di questo contenuto riciclato nei tipi di veicolo dovrebbe essere conseguito includendo [...] plastica riciclata da veicoli fuori uso. [...]La selezione di plastica che rientra nell'ambito degli obiettivi si basa sui tipi di plastica riciclabile specificata nello studio specifico del Centro comune di ricerca (JRC)¹⁸ e nella valutazione d'impatto. In tali documenti, nel calcolo degli obiettivi non si considerano i termoindurenti diversi dalle schiume di poliuretano nei sedili e gli elastomeri, tenuto conto del fatto che i termoindurenti sono particolarmente difficili da riciclare e che gli pneumatici sono proposti come prodotto prioritario ai sensi del regolamento sulla progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili.[...]Tuttavia, se la mancanza di disponibilità o i prezzi eccessivi di specifiche materie plastiche riciclate rendono eccessivamente difficile il rispetto delle percentuali minime, alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di integrare il regolamento stabilendo deroghe temporanee agli obiettivi di contenuto di plastica riciclata, in consultazione con gli Stati membri. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di quest'obbligo, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di plastica recuperata [...]dai rifiuti post-consumo e dai veicoli fuori uso presente e incorporata nel tipo di veicolo in linea con altre normative dell'Unione che coprono una gamma più ampia di prodotti e flussi di rifiuti in modo coerente e orizzontale.

¹⁸ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/0980feaf-2146-11ee-94cb-01aa75ed71a1/language-en>.

(19 bis) La promozione dell'uso di plastica riciclata nei veicoli si basa sul presupposto che il contenuto riciclato stesso sia stato prodotto in maniera sostenibile dal punto di vista ambientale, in modo che l'impronta di carbonio sia ridotta e l'economia circolare incoraggiata. A tal fine, è necessario predisporre talune misure di salvaguardia per garantire che le modalità di ottenimento del contenuto riciclato non annullino i benefici ambientali derivanti dall'utilizzo di tale contenuto riciclato nei veicoli. È pertanto necessario affrontare le relative preoccupazioni ambientali in modo non discriminatorio per quanto riguarda sia la plastica riciclata prodotta internamente sia quella importata. A tale scopo, per essere conteggiata ai fini degli obiettivi di contenuto riciclato stabiliti nel regolamento, la plastica riciclata dovrebbe essere soggetta a condizioni equivalenti per quanto concerne le prescrizioni in materia di protezione della salute umana, del clima e dell'ambiente, anche per quanto riguarda le emissioni e la gestione dei rifiuti, indipendentemente dal fatto che il processo di riciclaggio avvenga all'interno o all'esterno dell'Unione europea.

(19 ter) La raccolta differenziata dei rifiuti di plastica è essenziale in quanto ha un impatto diretto e positivo sul tasso di raccolta, sulla qualità del materiale raccolto e sulla qualità dei riciclati. Consente un riciclaggio di alta qualità e promuove la diffusione di materie prime secondarie di qualità. Avvicinarsi a una "società del riciclaggio" contribuisce a evitare la produzione di rifiuti e incoraggia l'utilizzo di questi ultimi come risorsa evitando di bloccare le risorse ai livelli inferiori della gerarchia dei rifiuti — una situazione che produce effetti negativi sull'ambiente e ignora la gestione ecologicamente corretta dei rifiuti. La raccolta differenziata della plastica impedisce inoltre che siano mischiati rifiuti pericolosi e rifiuti non pericolosi, garantendo la sicurezza dei rifiuti e del loro trasporto, ed evita l'inquinamento, come previsto da norme internazionali quali la convenzione di Basilea sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e del loro smaltimento¹⁹ del 22 marzo 1989, la convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare²⁰ del 10 dicembre 1982, la convenzione sulla prevenzione dell'inquinamento marino provocato dallo scarico di rifiuti e di altre sostanze, fatta a Londra il 29 dicembre 1972, e il relativo protocollo del 1996 nonché l'allegato V della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 2 novembre 1973 (MARPOL), modificato dal relativo protocollo del 1978.

¹⁹ GU L 39 del 16.2.1993, pag. 3.

²⁰ GU L 179 del 23.6.1998, pag. 3.

(19 quater) La convenzione sull'inquinamento atmosferico transfrontaliero a grande distanza²¹, fatta a Ginevra il 14 novembre 1979, impone alle parti di tale convenzione di proteggere l'ambiente dall'inquinamento atmosferico e di adoperarsi per limitare e, per quanto possibile, ridurre gradualmente e prevenire l'inquinamento atmosferico, ivi compreso l'inquinamento atmosferico transfrontaliero a grande distanza. A norma della convenzione sulla protezione e l'utilizzazione dei corsi d'acqua transfrontalieri e dei laghi internazionali²², fatta a Helsinki il 17 marzo 1992, le parti sono tenute ad adottare misure per prevenire, tenere sotto controllo e ridurre qualsiasi impatto transfrontaliero dell'inquinamento delle acque. In linea con la dichiarazione di Rio del 1992 della conferenza delle Nazioni Unite sull'ambiente e lo sviluppo, in linea di principio è l'inquinatore a dover sostenere il costo dell'inquinamento. Pertanto, attività industriali quali il riciclaggio della plastica dovrebbero essere accompagnate da misure di prevenzione e riduzione dell'inquinamento.

(19 quater bis) Le condizioni applicabili al materiale riciclato nei paesi terzi, compresi gli obblighi di audit, dovrebbero applicarsi solo [48 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] e la Commissione dovrebbe valutare in modo più approfondito l'impatto previsto di tali condizioni alla luce dell'evoluzione della situazione del mercato e delle relazioni commerciali e dovrebbe riferire al Consiglio e al Parlamento europeo in merito alla sua valutazione [24 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento].

(19[...] quinquies) Per conseguire gli obiettivi di integrazione del contenuto riciclato di cui al presente regolamento, la Commissione dovrebbe pubblicare, entro 95 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento, un riesame dello stato di sviluppo tecnologico e delle prestazioni ambientali della plastica a base biologica nei veicoli e, se del caso, presentare una proposta legislativa con prescrizioni e obiettivi di sostenibilità.

²¹ GU L 171 del 27.6.1981, pag. 13.

²² GU L 186 del 5.8.1995, pag. 44.

- (20) Il settore automobilistico è uno di quelli in cui viene usato più acciaio, e attualmente l'acciaio riciclato è ancora poco diffuso nei veicoli nuovi. Per contribuire a ridurre l'impronta di carbonio legata alla produzione di nuovi veicoli e favorire la transizione del settore automobilistico verso la neutralità climatica, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per fissare una quota minima di acciaio riciclato da rifiuti di acciaio post-consumo che deve essere presente e incorporata nei tipi di veicoli. La definizione di un obiettivo futuro dovrebbe essere preceduta da un apposito studio della Commissione, elaborato in consultazione con i pertinenti portatori di interessi, che analizzi tutti i pertinenti fattori tecnici, ambientali ed economici legati alla fattibilità dell'obiettivo. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di tale obbligo è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di acciaio recuperato dai rifiuti di acciaio post-consumo presente e incorporata nel tipo di veicolo.
- (21) Vi è il potenziale per aumentare l'uso nei veicoli del contenuto riciclato di altri materiali comunemente usati nell'industria automobilistica e caratterizzati da mercati delle materie prime secondarie poco sviluppati, da una forte impronta legata alla produzione delle materie prime primarie o da livelli di riciclaggio limitati, a fronte di tecnologie di cernita e riciclaggio in via di perfezionamento. È pertanto opportuno che la Commissione valuti l'opportunità, la fattibilità e l'impatto della fissazione di obiettivi per il contenuto riciclato di neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario, nicel, cobalto e boro utilizzato nei magneti permanenti nonché per l'alluminio e le sue leghe o per il magnesio e le sue leghe. Per quanto riguarda la fattibilità dell'eventuale fissazione di obiettivi per tipi specifici di leghe di alluminio e magnesio, lo studio dovrebbe esaminare la corrispondenza tra domanda e offerta secondaria in generale e in particolare valutare quale sia il giusto compromesso tra il massimizzare le economie di scala specificando un numero minimo di famiglie di leghe e il massimizzare la conservazione del valore separando i rifiuti in una gamma più ampia di tipi specifici di leghe.

- (22) Per potenziare i mercati delle materie prime secondarie poco sviluppati, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per fissare una quota minima di alluminio e sue leghe, magnesio e sue leghe, neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario, nichel, cobalto e boro riciclati da rifiuti post-consumo che devono essere presenti e incorporati nei tipi di veicoli. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di tale obbligo, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di materiali riciclati da rifiuti post-consumo nei tipi di veicoli. La metodologia è necessaria per chiarire le definizioni di rottami post-consumo e pre-consumo. Si tratta di un passaggio importante per incentivare il miglioramento della qualità e la conservazione del valore, in particolare per le frazioni post-consumo. Al fine di promuovere la decarbonizzazione grazie all'uso di una maggiore quantità di contenuto riciclato, sono necessarie definizioni chiare per incentivare il riciclaggio dei rottami post-consumo e allo stesso tempo ridurre al minimo l'uso dei rottami pre-consumo, che di solito hanno la stessa impronta di carbonio delle materie prime primarie.
- (23) In linea con le prescrizioni del regolamento (UE) 2024/1252[...]. del Parlamento europeo e del Consiglio²³, e considerando che è necessario stabilire nel presente regolamento disposizioni relative al contenuto riciclato nei veicoli e alle materie prime critiche usate nelle parti e nei componenti dei veicoli, dette disposizioni dovrebbero costituire l'attuazione settoriale delle disposizioni del regolamento (UE) 2024/1252[...]. Ciò consentirà di razionalizzare e integrare i vari obblighi di informazione, etichettatura e rimozione previsti dalle procedure del presente regolamento con quelli relativi ad altre parti, componenti e materiali. Inoltre, al fine di garantire un'applicazione coerente delle disposizioni dei due strumenti, è opportuno modificare il regolamento (UE) 2024/1252 nella misura necessaria mediante una disposizione di modifica nel presente regolamento.

²³ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro atto a garantire un approvvigionamento sicuro e sostenibile di materie prime critiche e che modifica i regolamenti (UE) n. 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 e (UE) 2019/1020, COM(2023) 160 final.

- (24) Per fare in modo che le batterie siano riciclate conformemente alle prescrizioni del regolamento (UE) 2023//1542 [...] e che anche i motori ad azionamento elettrico, che contengono grandi quantità di terre rare, possano essere sostituiti e riciclati, è necessario introdurre specifiche di progettazione per i nuovi tipi di veicoli intese a garantire che le batterie e i motori ad azionamento elettrico possano essere rimossi facilmente presso gli impianti di trattamento autorizzati o dai riparatori-manutentori in qualsiasi fase del ciclo di vita del veicolo. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare il presente regolamento rivedendo l'elenco delle parti e dei componenti che devono essere progettati per essere rimossi e sostituiti nei veicoli. È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi per l'applicazione di queste specifiche di progettazione.
- (25) Il sistema di omologazione istituito dal regolamento (UE) 2018/858 impone ai costruttori di costruire veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti conformi al tipo di veicolo omologato. Per fare in modo che i costruttori si conformino alle norme di circolarità ad essi applicabili in fase di omologazione, stabilite nel presente regolamento, e che le autorità di omologazione possano verificare la conformità, è necessario che i costruttori inseriscano nel fascicolo informativo le informazioni richieste per la procedura di omologazione. Al fine di aumentare la trasparenza e garantire che le informazioni di omologazione richieste siano presentate in modo coerente con quanto disposto da altre normative che disciplinano l'omologazione dei veicoli, la Commissione dovrebbe modificare le norme stabilite nel regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 della Commissione²⁴ che standardizza i documenti e le informazioni da includere nel fascicolo informativo e specifica quindi le prescrizioni amministrative per l'omologazione.

²⁴ Regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 della Commissione, del 15 aprile 2020, che attua il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le prescrizioni amministrative per l'omologazione e la vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli (GU L 163 del 26.5.2020, pag. 1).

- (26) Affinché i costruttori di autovetture passeggeri e di veicoli commerciali leggeri adottino misure finalizzate al rispetto delle norme di circolarità di cui al presente regolamento e siano incentivati a migliorare la circolarità dei tipi di veicoli che immettono sul mercato, essi dovrebbero essere tenuti a elaborare una strategia globale di circolarità per ciascuna categoria in cui producono un nuovo tipo e presentarla all'autorità di omologazione. Tale strategia dovrebbe basarsi su tecnologie collaudate, disponibili o in via di sviluppo all'atto della domanda di omologazione del veicolo e dovrebbe essere periodicamente aggiornata. La Commissione dovrebbe riferire periodicamente in merito alla circolarità del settore automobilistico sulla base delle strategie di circolarità presentate dai costruttori. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico nella fabbricazione dei veicoli e nella gestione dei veicoli fuori uso, degli sviluppi del mercato nel settore automobilistico e dell'evoluzione normativa, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato contenente le prescrizioni sul contenuto della strategia di circolarità e sui relativi aggiornamenti.
- (27) Perché vi sia più trasparenza sull'uso di materiali riciclati nel settore automobilistico e per incentivare l'aumento dei livelli di contenuto riciclato, i costruttori di veicoli dovrebbero essere tenuti a fornire la documentazione tecnica indicante la percentuale di materiali riciclati presenti nei nuovi tipi di veicoli di cui chiedono l'omologazione. Quest'obbligo dovrebbe applicarsi a una serie di materiali per i quali un aumento del contenuto riciclato nei veicoli comporterebbe benefici particolarmente importanti per l'ambiente. La dichiarazione obbligatoria dovrebbe essere presentata all'autorità di omologazione insieme agli altri documenti che corredano la domanda di omologazione.

- (28) L'accesso a informazioni aggiornate e una comunicazione tempestiva tra i costruttori di veicoli e i gestori di rifiuti lungo la catena del valore del settore automobilistico sono fondamentali per massimizzare il riutilizzo, la rifabbricazione e il ricondizionamento di parti e componenti del veicolo e garantire un riciclaggio di alta qualità dei veicoli fuori uso. Pertanto i costruttori dovrebbero dare ai gestori di rifiuti e ai riparatori-manutentori un accesso illimitato, standardizzato e non discriminatorio alle informazioni che consentono di rimuovere e sostituire in sicurezza determinate parti, componenti e materiali presenti in un veicolo. Le informazioni dovrebbero guidare i gestori di rifiuti e i riparatori-manutentori lungo le varie fasi e dare istruzioni chiare sull'uso degli attrezzi o delle tecnologie necessari per accedere e rimuovere i motori ad azionamento elettrico e le batterie per veicoli elettrici, compresi gli attrezzi o le tecnologie che consentono di scaricarle in sicurezza. Le informazioni dovrebbero inoltre aiutare a identificare, localizzare e rimuovere le parti, i componenti e i materiali che dovrebbero essere depurati e rimossi dal veicolo prima della frantumazione e le parti e i componenti che contengono le materie prime critiche nei magneti permanenti di cui al regolamento (UE)[...] 2024/1252. È auspicabile che queste informazioni siano fornite gratuitamente, fatta eccezione per i costi amministrativi, attraverso piattaforme di comunicazione istituite dai costruttori. Le autorità di omologazione dovrebbero verificare che i costruttori abbiano fornito le informazioni richieste. Per aggiornare periodicamente la portata delle informazioni che i costruttori devono fornire ai gestori di rifiuti e ai riparatori-manutentori, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato V.
- (29) Sebbene sia sempre più usata per controllare diverse parti e componenti dei veicoli, la codifica digitale potrebbe limitarne il potenziale di riutilizzo, rifabbricazione e ricondizionamento, stando a quanto rilevato dalla valutazione della direttiva 2000/53/CE. È pertanto necessario imporre ai costruttori di veicoli di fornire informazioni che consentano ai gestori professionisti di rifiuti di superare i problemi posti dalle parti e dai componenti con codici digitali, se la codifica impedisce le operazioni di riparazione, manutenzione o sostituzione in un altro veicolo.

(30) I costruttori e i loro fornitori dovrebbero usare le norme tecniche di codifica dei componenti e dei materiali, stabilite per la prima volta nella decisione 2003/138/CE della Commissione²⁵, ai fini dell'etichettatura e dell'identificazione delle parti, dei componenti e dei materiali in plastica o in elastomero dei veicoli. Essi dovrebbero assicurarsi che tutte le parti e i componenti dei veicoli siano provvisti di marcatura in conformità di altri atti normativi applicabili dell'Unione, in particolare per quanto riguarda l'etichettatura delle batterie e dei magneti permanenti contenuti nei veicoli che immettono sul mercato. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato VI, che precisa il modo in cui debbano essere etichettati le parti e i componenti dei veicoli.

²⁵ Decisione 2003/138/CE della Commissione, del 27 febbraio 2003, che stabilisce norme di codifica dei componenti e dei materiali per i veicoli a norma della direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai veicoli fuori uso (GU L 53 del 28.2.2003, pag. 58).

(31) Per agevolare il trattamento dei veicoli fuori uso, i costruttori dovrebbero fornire, tramite strumenti digitali, informazioni accurate, complete e aggiornate su come rimuovere e sostituire in sicurezza le parti e i componenti dei veicoli. È pertanto opportuno elaborare un passaporto digitale di circolarità del veicolo, che dovrebbe essere messo a disposizione come vettore di dati per queste informazioni in modo coerente con altri strumenti e piattaforme di informazione digitali già esistenti o in fase di ulteriore sviluppo nel settore automobilistico e relativi alle prestazioni ambientali dei veicoli, e in modo conforme alle corrispondenti disposizioni del regolamento (UE) 2023/1542[...], del regolamento 2024/1781 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁶ [...] e del regolamento [...] 2024/1257 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁷. Per garantire condizioni uniformi per l'attuazione del presente regolamento, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione perché stabilisca le specifiche tecniche di progettazione e funzionamento del passaporto e le norme sull'ubicazione del supporto dati o altro identificativo che consenta l'accesso al passaporto del veicolo.

²⁶ Regolamento (UE) 2024/1781 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, che stabilisce il quadro per la definizione dei requisiti di progettazione ecocompatibile per prodotti sostenibili, modifica la direttiva (UE) 2020/1828 e il regolamento (UE) 2023/1542 e abroga la direttiva 2009/125/CE[...].

²⁷ Regolamento (UE) 2024/1257 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 aprile 2024, sull'omologazione di veicoli a motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7), che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, e che abroga i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione, il regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, il regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione e il regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 della Commissione[...].

- (32) Per garantire che i produttori e gli altri operatori economici siano soggetti alle stesse norme in tutti gli Stati membri, è necessario stabilire norme armonizzate per la gestione dei veicoli fuori uso diventati rifiuti. Ciò dovrebbe portare a un elevato livello di protezione della salute umana e dell'ambiente in tutta l'Unione. Risulterebbe inoltre in un'ulteriore armonizzazione della qualità dei servizi di gestione dei rifiuti forniti dagli operatori economici e favorirebbe il funzionamento del mercato delle materie prime secondarie.
- (33) Per garantire che i veicoli fuori uso siano trattati in modo sicuro e compatibile con l'ambiente, gli enti o le imprese che intendono effettuare operazioni di trattamento di tali veicoli dovrebbero ottenere un'autorizzazione dall'autorità competente. L'autorizzazione dovrebbe essere rilasciata solo se l'ente o l'impresa dispone della capacità [...] necessaria per effettuare le operazioni di trattamento dei veicoli in maniera conforme al diritto applicabile, nazionale e dell'Unione, ivi comprese le prescrizioni specifiche sul trattamento stabilite nel presente regolamento. Inoltre solo gli impianti di trattamento autorizzati dovrebbero essere competenti per il rilascio di certificati di rottamazione a norma del presente regolamento.
- (33 bis) [...] Ove i produttori o le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore stipulino contratti con impianti di trattamento autorizzati al fine esclusivo [...] dell'adempimento dei loro obblighi di responsabilità del produttore, tali contratti dovrebbero rispettare i principi del diritto della concorrenza e non includere disposizioni che vietino agli impianti di trattamento autorizzati di vendere parti e componenti o materiali risultanti dalle operazioni di demolizione o trattamento dei rifiuti dei veicoli fuori uso ad operatori diversi dal produttore o dall'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore. Tali contratti potrebbero basarsi su un modello messo a punto dallo Stato membro. [...]

- (34) La direttiva 2000/53/CE stabilisce un obbligo di base secondo cui i produttori di veicoli sono tenuti a sostenere parte dei costi di raccolta dei veicoli fuori uso. Partendo da questo obbligo, in linea con il principio "chi inquina paga" e con i requisiti minimi generali per i regimi di responsabilità estesa del produttore di cui alla direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio²⁸, è opportuno stabilire prescrizioni a livello dell'Unione sulle responsabilità dei costruttori di veicoli in relazione alla gestione dei veicoli fuori uso. I produttori dovrebbero assumere la responsabilità estesa del produttore per i veicoli che hanno immesso sul mercato una volta che questi diventano fuori uso. La responsabilità estesa del produttore dovrebbe comprendere l'obbligo di provvedere a che i veicoli messi a disposizione dai produttori sul mercato in uno Stato membro siano raccolti e trattati in conformità del presente regolamento e a che i gestori di rifiuti che trattano tali veicoli rispettino gli obiettivi di riciclaggio stabiliti dal presente regolamento.
- (35) Gli Stati membri dovrebbero istituire un registro dei produttori affinché sia più facile monitorare il rispetto degli obblighi di responsabilità estesa del produttore. Gli obblighi di registrazione dovrebbero essere armonizzati in tutta l'Unione per facilitare questa operazione, in particolare nei casi in cui i produttori mettono a disposizione veicoli in diversi Stati membri. Il registro dovrebbe essere usato anche per riferire alle autorità competenti in merito all'adempimento degli obblighi di responsabilità estesa del produttore. Le caratteristiche e gli aspetti procedurali connessi al registro dovrebbero inoltre essere coerenti con il registro dei produttori istituito dal regolamento (UE) 2023/1542, in modo che i produttori dei veicoli e i produttori di batterie possano usare un unico registro. Per facilitare la registrazione dei produttori in tutti gli Stati membri, è opportuno che la Commissione istituisca un sito web contenente i link a tutti i registri nazionali.
- (36) Se mette a disposizione veicoli sul mercato per la prima volta nel territorio di uno Stato membro in cui non è stabilito, il produttore dovrebbe nominare un rappresentante [...] autorizzato per la responsabilità estesa del produttore. Se rappresenta più di un produttore in uno Stato membro, il rappresentante autorizzato dovrebbe fornire separatamente il nome e il recapito di ciascuno dei produttori rappresentati.

²⁸ Direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, relativa ai rifiuti e che abroga alcune direttive (GU L 312 del 22.11.2008, pag. 3).

- (37) I produttori dovrebbero poter scegliere se esercitare gli obblighi di responsabilità estesa del produttore individualmente o collettivamente, attraverso organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore che si assumano la responsabilità per loro conto, a meno che uno Stato membro scelga di esigere che il produttore sia rappresentato da un'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore. Tali organizzazioni dovrebbero garantire la riservatezza dei dati forniti dai produttori. Per fare sì che gli interessi di tutti gli operatori economici siano tenuti in debito conto ed evitare che i gestori di rifiuti siano svantaggiati nelle decisioni adottate nell'ambito dei regimi di responsabilità estesa del produttore, è opportuno istituire un dialogo regolare fra i portatori di interessi in conformità dell'articolo 8 bis, paragrafo 6, della direttiva 2008/98/CE nel rispetto dei principi del diritto della concorrenza. Deve essere garantita la tutela dei segreti commerciali e d'impresa. [...].
- (38) I produttori dovrebbero finanziare parte dei costi di raccolta e trattamento dei veicoli fuori uso necessari per rispettare le prescrizioni del presente regolamento, in particolare gli obblighi volti a garantire una migliore qualità delle materie prime secondarie recuperate dai veicoli. La misura esatta in cui i produttori dovrebbero farsi carico di tali costi dovrebbe essere determinata tenendo conto delle entrate degli impianti di trattamento autorizzati e di altri gestori di rifiuti ricavate dalla vendita di pezzi di ricambio o componenti usati e di materie prime secondarie recuperate dai veicoli fuori uso. A tal fine le autorità competenti, in collaborazione con i produttori e i gestori di rifiuti, dovrebbero monitorare i costi medi delle operazioni di raccolta, riciclaggio e trattamento e il livello dei contributi finanziari versati dai produttori per garantire un'equa ripartizione dei costi tra tutti gli operatori interessati.

- (39) I contributi finanziari dei produttori dovrebbero coprire anche i costi delle campagne educative volte ad aumentare la raccolta dei veicoli fuori uso, dell'istituzione del sistema di notifica per il rilascio e il trasferimento dei certificati di rottamazione, della raccolta dei dati e della comunicazione degli stessi alle autorità competenti. Tutte queste azioni sono indispensabili per garantire la corretta gestione dei veicoli fuori uso, in particolare per tener traccia dei veicoli dei quali i produttori sono responsabili a norma del presente regolamento. Inoltre, poiché il presente regolamento introduce modifiche relative alla responsabilità finanziaria dei produttori per la raccolta dei veicoli fuori uso disciplinati dalla direttiva 2000/53/CE, è opportuno adottare disposizioni adeguate per tenere conto della transizione dalla direttiva 2000/53/CE al presente regolamento.
- (40) I produttori che scelgono di adempiere individualmente gli obblighi di responsabilità estesa del produttore dovrebbero fornire anche una garanzia a copertura dei costi della gestione dei veicoli fuori uso. Le garanzie possono essere usate in particolare in caso di insolvenza o di cessazione definitiva dell'attività del produttore.
- (41) Se il produttore esercita i propri obblighi di responsabilità estesa del produttore collettivamente, attraverso un'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore, i contributi finanziari che versa dovrebbero essere modulati in base a criteri armonizzati. I criteri dovrebbero creare incentivi economici affinché i produttori aumentino la circolarità nella progettazione e nella produzione dei nuovi veicoli, tenendo conto della quantità di materie prime primarie e riciclate, di parti, componenti e materiali difficili da rimuovere, demolire, riutilizzare o riciclare e della quantità di sostanze pericolose presenti nel veicolo. Al fine di evitare distorsioni del mercato unico, è opportuno [...]attribuire alla Commissione [...]competenze di esecuzione per[...] stabilire norme dettagliate sulle modalità di applicazione dei criteri di modulazione dei contributi finanziari versati alle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore.
- (41 bis) È possibile che alcuni Stati membri abbiano già istituito strutture di responsabilità estesa del produttore o sistemi di gestione dei rifiuti, che servono come base per le autorizzazioni nazionali e gli accordi contrattuali pertinenti nell'attuazione della direttiva 2000/53/CE. Tali Stati membri dovrebbero poter continuare a utilizzare detti sistemi, a condizione che siano in linea con gli obblighi di cui al presente regolamento.

Nel caso di organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore gestite dallo Stato che non prevedono alcun mandato del produttore rappresentato, le prescrizioni di cui al presente regolamento relative a tali mandati non dovrebbero applicarsi.

Quando i contributi nell'ambito dei regimi di responsabilità estesa del produttore applicati da un'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore sono classificati come entrate pubbliche, come nel caso di un'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore gestita dallo Stato, e al fine di rispettare le norme di bilancio che impongono che le entrate pubbliche siano basate su dati accurati, lo Stato membro dovrebbe poter esigere che il produttore comunichi più di una volta l'anno all'autorità competente responsabile del registro le informazioni di cui all'articolo 49 pertinenti per la modulazione dei contributi.

- (42) [...] I veicoli diventano spesso veicoli fuori uso in uno Stato membro diverso da quello [...] in cui sono immessi sul mercato. Se nello Stato membro in cui il veicolo diventa un veicolo fuori uso può essere identificato un produttore ai sensi del presente regolamento, tale produttore dovrebbe coprire i costi di raccolta e trattamento. Tuttavia, poiché non è sempre possibile identificare un produttore nello Stato membro in cui il veicolo diventa un veicolo fuori uso, è altresì necessario introdurre norme sulla responsabilità estesa del produttore transfrontaliera, che dovrebbero applicarsi solo in questa situazione specifica. Tali norme dovrebbero garantire che la responsabilità del produttore copra adeguatamente i costi di raccolta e di trattamento sostenuti dai gestori di rifiuti nello Stato membro in cui il veicolo diventa un veicolo fuori uso. A tal fine ciascun produttore che immette un veicolo sul mercato dell'Unione per la prima volta dovrebbe[...] nominare un rappresentante per la responsabilità estesa del produttore in ciascuno Stato membro e istituire meccanismi di cooperazione transfrontaliera con i pertinenti gestori di rifiuti. I produttori dovrebbero inoltre poter incaricare l'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore di agire in qualità di loro rappresentante autorizzato. L'introduzione di tale meccanismo contribuisce a creare condizioni di parità tra gli impianti di trattamento autorizzati in tutta l'Unione e facilita lo sviluppo di approcci a livello di Unione in caso di responsabilità individuale del produttore. Infine, per coprire i costi delle operazioni di gestione dei rifiuti, uno Stato membro dovrebbe anche poter chiedere ai proprietari di veicoli di pagare un contributo amministrativo per veicoli usati o veicoli per i quali non è possibile identificare alcun produttore, immatricolati per la prima volta in tale Stato membro.

- (43) Per assicurare il rispetto di tali obblighi ed evitare distorsioni del mercato unico, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di stabilire ulteriori norme dettagliate sugli obblighi dei produttori, degli Stati membri e dei gestori di rifiuti e sulle caratteristiche dei meccanismi transfrontalieri.
- (44) Un presupposto fondamentale per il corretto trattamento dei veicoli fuori uso è che vengano raccolti tutti. Pertanto il presente regolamento dovrebbe imporre determinati obblighi connessi alla raccolta, in primo luogo ai produttori e in secondo luogo agli Stati membri. I produttori dovrebbero istituire i sistemi di raccolta o partecipare alla loro istituzione e gli Stati membri dovrebbero adottare tutte le misure necessarie per fare sì che i sistemi siano operativi e che consentano di conseguire gli obiettivi del presente regolamento. I sistemi di raccolta dovrebbero permettere ai proprietari dei veicoli e agli altri titolari di veicoli di conferire il veicolo a un impianto di trattamento autorizzato o a un punto di raccolta senza inutili sforzi o costi. All'atto pratico questo significa che i sistemi dovrebbero coprire adeguatamente tutto il territorio di ciascuno Stato membro. Essi dovrebbero inoltre consentire la raccolta di tutte le marche di veicoli fuori uso, e delle parti scartate in seguito alla riparazione dei veicoli.
- (45) I veicoli fuori uso dovrebbero essere trattati solo in impianti di trattamento autorizzati, che svolgono dunque un ruolo fondamentale nella loro raccolta. Per agevolare questa operazione e garantire un'adeguata disponibilità di impianti ad essa adibiti, il presente regolamento prevede la possibilità di istituire punti di raccolta. Il ruolo dei punti di raccolta si limiterebbe alla raccolta dei veicoli fuori uso, allo stoccaggio in condizioni adeguate e al loro trasporto fino all'impianto di trattamento autorizzato. La gestione dei punti di raccolta richiede un'autorizzazione specifica. I punti di raccolta dovrebbero essere tenuti a consegnare agli impianti di trattamento autorizzati tutti i veicoli fuori uso raccolti.

- (46) Al fine di raccogliere efficacemente tutti i veicoli fuori uso è necessario informare il pubblico in merito all'esistenza di sistemi di raccolta. I proprietari dei veicoli dovrebbero essere consapevoli di potere, in linea di principio, conferire gratuitamente un veicolo fuori uso, con o senza batteria per veicoli elettrici, a un punto di raccolta o un impianto di trattamento autorizzato. Se la batteria per veicoli elettrici non è presente, il proprietario del veicolo dovrebbe dimostrare che la batteria è stata manipolata da un operatore professionale in conformità del regolamento (UE) 2023/1542. Al fine di prevenire la demolizione illegale di parti e componenti di valore provenienti dai veicoli fuori uso e promuovere la raccolta di veicoli fuori uso completi, le misure volte a stabilire se il conferimento dei veicoli fuori uso sia gratuita o meno potrebbero basarsi su incentivi finanziari. La campagna educativa condotta dai produttori o dalle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore dovrebbe illustrare le conseguenze che una raccolta e un trattamento non adeguati dei veicoli fuori uso hanno sull'ambiente e sulla salute umana.
- (47) Al conferimento del veicolo fuori uso, l'impianto di trattamento autorizzato dovrebbe rilasciare un certificato di rottamazione all'ultimo proprietario del veicolo [...]. Si tratta di un'operazione necessaria per garantire un'adeguata supervisione della gestione dei veicoli fuori uso. I requisiti minimi per tale certificato sono attualmente stabiliti dalla decisione 2002/151/CE²⁹ della Commissione, il cui contenuto dovrebbe essere incluso nel presente regolamento con i dovuti adeguamenti. Il certificato dovrebbe essere rilasciato in formato elettronico all'ultimo proprietario del veicolo fuori uso, [...] e quindi trasmesso dall'impianto di trattamento autorizzato alle autorità competenti dello Stato membro, in quanto la sua presentazione consente di annullare l'immatricolazione del veicolo. È opportuno che il sistema elettronico di notifica consenta di trasmettere sia il documento attestante la raccolta del veicolo fuori uso, sia il certificato di rottamazione.

²⁹ Decisione 2002/151/CE della Commissione, del 19 febbraio 2002, relativa ai requisiti minimi per il certificato di rottamazione rilasciato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, della direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai veicoli fuori uso (GU L 50 del 21.2.2002, pag. 94).

- (48) Benché la direttiva 2000/53/CE preveda l'obbligo di consegnare tutti i veicoli fuori uso agli impianti di trattamento autorizzati, vi è una percentuale molto cospicua di veicoli dei quali non si ha traccia, che potrebbero essere stati trattati illegalmente o esportati come veicoli fuori uso, o la cui condizione non viene adeguatamente comunicata alle autorità di immatricolazione degli Stati membri. Tali veicoli sono noti come "veicoli scomparsi". Gli Stati membri dovrebbero rafforzare la collaborazione per ridurre il numero di tali veicoli. Il riconoscimento dei certificati di rottamazione rilasciati in un altro Stato membro e l'obbligo di informare le autorità dello Stato membro di immatricolazione del veicolo in merito al rilascio di un certificato di rottamazione dovrebbero consentire un migliore tracciamento dei veicoli fuori uso.
- (49) Ai fini di una raccolta efficace dei veicoli fuori uso, è opportuno imporre obblighi espliciti ai proprietari. Essi dovrebbero conferire i loro veicoli, quando diventano fuori uso, ai punti di raccolta o agli impianti di trattamento autorizzati [...]. Quando i veicoli sono danneggiati e le compagnie di assicurazione sono coinvolte nella dichiarazione del veicolo come perdita tecnica o economica totale, anche a esse dovrebbero applicarsi disposizioni specifiche. Nel caso di veicoli abbandonati le autorità dovrebbero stabilire norme per dichiarare il veicolo un veicolo fuori uso e procedere in conformità delle disposizioni del presente regolamento. I veicoli abbandonati comprendono i casi in cui essi sono stati lasciati senza sorveglianza o in modo illegale sulla via pubblica oppure sono stati parcheggiati su una proprietà privata senza il consenso del proprietario, oppure i veicoli che non sono stati recuperati dopo una notifica delle autorità competenti al proprietario del veicolo, ovvero i veicoli che, secondo le autorità competenti, rappresentano un pericolo per il resto del traffico stradale.
- (50) Per garantire un trattamento omogeneo ed ecocompatibile dei veicoli fuori uso nell'Unione, è fondamentale che gli impianti di trattamento autorizzati accettino e trattino tutti i veicoli fuori uso, le parti, i componenti e i materiali, comprese le parti scartate dopo la riparazione dei veicoli, nel rispetto delle condizioni stabilite nelle loro autorizzazioni, delle prescrizioni del presente regolamento, delle migliori tecniche disponibili e della direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio³⁰.

³⁰ Direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativa alle emissioni industriali (GU L 334 del 17.12.2010, pag. 17).

- (51) Tenuto conto del ruolo fondamentale degli impianti di trattamento autorizzati nel gestire i veicoli fuori uso in modo da non incidere negativamente sull'ambiente o sulla salute umana e contribuire al conseguimento degli obiettivi dell'Unione in materia di economia circolare, è necessario stabilire obblighi che si applichino a tali impianti e riguardino tutte le loro attività, dall'accettazione allo stoccaggio al trattamento finale del veicolo fuori uso.
- (52) Per garantire la tracciabilità delle loro attività, gli impianti di trattamento autorizzati dovrebbero documentare le operazioni di trattamento effettuate, conservare la documentazione in formato elettronico per almeno tre anni ed essere in grado di presentarla, su richiesta, alle autorità nazionali competenti.
- (53) La depurazione del veicolo fuori uso è il primo passo per prevenire i danni all'ambiente, alla salute umana e i rischi per la sicurezza sul lavoro. Pertanto è fondamentale sottoporre i veicoli fuori uso alle necessarie operazioni di depurazione [...]entro 30 giorni dopo il conferimento all'impianto di trattamento autorizzato, prima di effettuare ulteriori trattamenti. In questa fase gli oli usati dovrebbero essere raccolti e conservati separatamente dagli altri fluidi e liquidi e trattati conformemente alla direttiva 2008/98/CE. Inoltre le parti, i componenti e i materiali che contengono piombo, cadmio, mercurio e cromo esavalente dovrebbero essere rimossi dai veicoli fuori uso per evitare effetti nocivi per le persone e l'ambiente.
- (54) Per garantire una corretta attuazione del regolamento (UE) 2023/1542, tutte le batterie incorporate nei veicoli devono essere rimosse separatamente dai veicoli fuori uso e conservate in un'area apposita per un ulteriore trattamento.

- (55) Per sfruttare al massimo il potenziale di riutilizzo, rifabbricazione e ricondizionamento delle parti e dei componenti e mantenere un valore elevato per le materie prime secondarie ottenute dai veicoli fuori uso, alcune parti e alcuni componenti dovrebbero essere obbligatoriamente rimossi dal veicolo prima della frantumazione. Tali parti e componenti [...] dovrebbero essere rimossi mediante un processo di demolizione manuale o un processo di smontaggio semiautomatizzato in modo non distruttivo. Quando non possono soddisfare alcuno di questi scopi, compresi i casi in cui non vi è alcuna domanda di mercato per il riutilizzo, la rifabbricazione o il ricondizionamento, tali parti e componenti possono essere rimossi anche in modo distruttivo (semi-) automatizzato. Per favorire il progresso nelle tecnologie di demolizione, cernita, frantumazione e post-frantumazione [...] dovrebbe essere possibile derogare all'obbligo di rimozione di parti e componenti. Occorre dimostrare che tali tecnologie consentono di rimuovere le parti e i componenti in questione con la stessa efficacia dei processi manuali o semiautomatizzati e senza abbassare la qualità delle frazioni ottenute dal trattamento. A tal fine, i criteri per la frantumazione insieme con altri rifiuti e i valori limite per migliorare la qualità delle frazioni derivate sono indicati nell'allegato VII, parte G. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato VII.
- (56) Dopo aver rimosso le parti e i componenti del veicolo fuori uso, gli impianti di trattamento autorizzati dovrebbero effettuare un'attenta valutazione e stabilire se tali parti e componenti siano idonei al riutilizzo, alla rifabbricazione o al ricondizionamento, sulla base di criteri oggettivi legati alle caratteristiche tecniche delle parti e dei componenti e alle prescrizioni relative alla sicurezza dei veicoli.
- (57) Il regolamento (UE) 2023/1542 stabilisce norme sulla sostenibilità, le prestazioni, la sicurezza, la raccolta, il riciclaggio e la seconda vita delle batterie, nonché sulle informazioni da fornire agli operatori economici per poter rimuovere le batterie. Il presente regolamento dovrebbe tenere conto del potenziale di seconda vita delle batterie escludendo quelle per veicoli elettrici dalle parti o componenti essenziali, in modo da consentire il conferimento gratuito del veicolo per il trattamento senza di esse se l'ultimo proprietario del veicolo fornisce la documentazione attestante che la batteria è stata manipolata da un operatore professionale in conformità del regolamento (UE) 2023/1542.

(58) In considerazione del potenziale di rifabbricazione e ricondizionamento nel settore automobilistico e del contributo di queste operazioni all'economia circolare, è necessario fornire chiarezza giuridica agli operatori economici del settore. È pertanto opportuno precisare che le parti e i componenti rimossi dal veicolo fuori uso che sono idonei al riutilizzo immediato o all'ulteriore rifabbricazione o ricondizionamento da parte di operatori professionali non dovrebbero essere considerati rifiuti. Le parti e i componenti che sono rimossi dai veicoli fuori uso e valutati dagli impianti di trattamento autorizzati come idonei al riutilizzo sono destinati di norma a un utilizzo secondario e, in caso di ricondizionamento e rifabbricazione, inviati agli operatori professionali. Al fine di rispettare la gerarchia dei rifiuti e di stimolare l'utilizzo circolare dei pezzi di ricambio, non si dovrebbe limitare il trasferimento di tali parti e componenti fra operatori economici. Tali parti e componenti dovrebbero essere adeguatamente controllati, puliti e se necessario testati da un impianto di trattamento autorizzato per potere essere immediatamente riutilizzati senza ulteriore prelaborazione o, in altri casi, essere idonei all'ulteriore rifabbricazione o ricondizionamento. Una volta trasferiti da un impianto di trattamento autorizzato, tali parti e componenti non dovrebbero essere considerati rifiuti. Qualsiasi trasferimento di tali parti e componenti dovrebbe comprendere una valutazione tecnica del loro funzionamento, un'etichettatura adeguata e un imballaggio appropriato contro i danni durante il trasporto. Il venditore delle parti dovrebbe inoltre fornire una copia della fattura o del contratto relativi al trasferimento. [...] D'altro canto, le parti e i componenti non idonei al riutilizzo, alla rifabbricazione o al ricondizionamento dovrebbero essere considerati rifiuti e la loro esportazione disciplinata pertanto dal regolamento (UE) 2024/1157 relativo alle spedizioni di rifiuti³¹. Le autorità nazionali competenti dovrebbero poter esigere dall'impianto di trattamento autorizzato che ha rimosso la parte o il componente la documentazione che ne attesti, mediante un'apposita valutazione, l'idoneità tecnica al riutilizzo, al ricondizionamento o alla rifabbricazione.

³¹ Regolamento (UE) 2024/1157 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 aprile 2024, relativo alle spedizioni di rifiuti, che modifica i regolamenti (UE) n. 1257/2013 e (UE) 2020/1056 e abroga il regolamento (CE) n. 1013/2006 (GU L, 2024/1157, 30.4.2024).

(59) Nella valutazione della direttiva 2000/53/CE la Commissione ha rilevato che i pezzi di ricambio e i componenti usati sono offerti al pubblico da fornitori non identificati e spesso provengono da attività illecite. È pertanto opportuno stabilire nuove prescrizioni relative al commercio di parti e componenti usati, rifabbricati o ricondizionati. Essi dovrebbero innanzitutto essere contrassegnati da un'etichetta che riporti il numero di identificazione del veicolo dal quale sono stati rimossi e i dati dell'operatore che li ha rimossi, essere adeguatamente protetti dai danni durante il trasporto, il carico e lo scarico delle parti e dei componenti ed essere accompagnati da una copia della fattura o del contratto relativi al trasferimento delle parti o dei componenti a fini di riutilizzo, rifabbricazione o ricondizionamento [...].

(59 bis) Qualora l'utilizzatore finale sia un consumatore, la vendita da impresa a consumatore di parti e componenti usati, rifabbricati o ricondizionati sarebbe disciplinata dalla direttiva (UE) 2019/771 del Parlamento europeo e del Consiglio³². Tale direttiva impone che i beni venduti siano conformi al contratto di vendita, e sancisce la responsabilità del venditore e i rimedi del consumatore in caso di non conformità, come la riparazione o la sostituzione gratuita dei beni. Poiché le parti e i componenti rimossi idonei al riutilizzo o le parti e i componenti ricondizionati costituiscono beni di seconda mano ai sensi della direttiva (UE) 2019/771, il venditore e il consumatore possono concordare un periodo di responsabilità o un termine di prescrizione più brevi ma non inferiori a un anno se lo Stato membro interessato ha previsto tale possibilità. Gli operatori economici interessati sono incoraggiati a fornire ai consumatori e ai loro clienti, nelle transazioni tra imprese, garanzie commerciali riguardo alle parti e ai componenti riutilizzati, rifabbricati e ricondizionati.

³² Direttiva (UE) 2019/771 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 maggio 2019, relativa a determinati aspetti dei contratti di vendita di beni, che modifica il regolamento (UE) 2017/2394 e la direttiva 2009/22/CE, e che abroga la direttiva 1999/44/CE (GU L 136 del 22.5.2019, pag. 28).

- (60) Ai fini della sicurezza stradale e della protezione dell'ambiente, determinati componenti e parti che sono stati rimossi dai veicoli fuori uso non dovrebbero essere riutilizzati, rifabbricati o ricondizionati. Essi non dovrebbero essere usati nella costruzione di nuovi veicoli né in veicoli già immessi sul mercato. È tuttavia necessario stabilire le condizioni alle quali il riutilizzo di tali parti e componenti è accettabile.
- (61) Per favorire lo sviluppo e il corretto funzionamento del mercato delle parti e dei componenti riutilizzabili, rifabbricati e ricondizionati nell'Unione, è opportuno incoraggiare gli Stati membri a introdurre incentivi a livello nazionale per promuovere il riutilizzo, il ricondizionamento e la rifabbricazione delle parti e dei componenti, indipendentemente dal fatto che siano rimossi durante la fase di utilizzo dei veicoli o quando diventano fuori uso. La Commissione dovrebbe facilitare lo scambio di informazioni tra Stati membri condividendo le migliori pratiche sugli incentivi introdotti a livello nazionale, al fine di monitorarne l'efficacia.
- (62) Nella valutazione della direttiva 2000/53/CE, la Commissione ha rilevato che la definizione di "riciclaggio" in essa contenuta è troppo ampia e non è coerente con la direttiva 2008/98/CE, in quanto considera il riempimento come un'operazione di riciclaggio. Il regolamento dovrebbe pertanto allineare questa definizione alla direttiva 2008/98/CE, escludendo il riempimento dalla portata del concetto.
- (63) È opportuno continuare a perfezionare il riciclaggio di tutta la plastica ricavata dai veicoli fuori uso, importante per garantire un'offerta sufficiente di materiali riciclati e soddisfare così la domanda di plastica riciclata nei veicoli. È dunque necessario fissare un obiettivo specifico di riciclaggio del 30 % della plastica contenuta nei veicoli fuori uso. L'obiettivo sarebbe complementare agli obiettivi di riutilizzo e riciclaggio (85 %) e di riutilizzo e recupero (95 %) dei veicoli fuori uso in peso medio per veicolo e anno. Per facilitare l'attuazione di tali prescrizioni da parte dei gestori di rifiuti è necessario un periodo transitorio di tre anni. Nel frattempo dovrebbero continuare ad applicarsi gli attuali obiettivi di riutilizzo e riciclaggio (85 %) e di riutilizzo e recupero (95 %) dei veicoli fuori uso, stabiliti dalla direttiva 2000/53/CE e basati sulla definizione di riciclaggio ivi contenuta. Quando parti o componenti sono rifabbricati o ricondizionati con successo, dovrebbero essere conteggiati ai fini del conseguimento degli obiettivi di riutilizzo da parte degli impianti di trattamento autorizzati.

- (64) È importante aumentare il recupero di materiali secondari di alta qualità migliorando i processi di frantumazione dei veicoli fuori uso. Pertanto è opportuno [...] che i veicoli fuori uso, le loro parti e i loro componenti e materiali siano frantumati insieme ad altri rifiuti [...] solo se sono rispettati taluni criteri e valori limite.
- (65) Per aumentare ulteriormente la qualità del trattamento dei veicoli fuori uso, [...] dovrebbe essere possibile collocare in discarica solo le frazioni di rifiuti derivanti dai veicoli fuori uso frantumati, che contengono rifiuti non inerti e [...] non superano determinati valori limite.
- (66) I veicoli fuori uso sono classificati come rifiuti pericolosi e non possono essere esportati verso paesi non appartenenti all'OCSE. I veicoli fuori uso depurati possono comunque essere trattati fuori dall'Unione, a condizione che siano spediti in modo conforme al regolamento (UE) [...] 2024/1157.
- (67) Nel caso in cui il veicolo fuori uso sia spedito dall'Unione verso un paese terzo, l'esportatore dovrebbe fornire prove documentali approvate dall'autorità competente del paese di destinazione, attestanti che le condizioni di trattamento sono sostanzialmente equivalenti alle prescrizioni del presente regolamento e alle prescrizioni in materia di protezione della salute umana e dell'ambiente stabilite in altra normativa dell'Unione, in linea con il regolamento (UE) [...] 2024/1157.

(68) Per garantire il trattamento ecosostenibile dei veicoli fuori uso è importante fare chiarezza sulla condizione del veicolo durante tutto il suo ciclo di vita, in particolare nelle situazioni in cui è necessario distinguere i veicoli usati da quelli fuori uso. Il proprietario di un veicolo usato che intenda trasferirne la proprietà all'interno dell'Unione o verso paesi terzi dovrebbe in particolare [...] presentare la documentazione attestante che il veicolo non è un veicolo fuori uso. Tale documentazione può essere una valutazione ai sensi dell'allegato I, che contiene criteri per determinare se un veicolo sia un veicolo fuori uso, o un certificato di revisione valido. La valutazione di cui all'allegato I, con criteri vincolanti nella parte A e criteri indicativi nella parte B, dovrebbe essere effettuata secondo il metodo a cascata. Non appena viene soddisfatto un criterio vincolante di cui alla parte A, il veicolo è un veicolo fuori uso. Se non si applicano criteri di cui alla parte A, si dovrebbero verificare i criteri indicativi di cui alla parte B. Se si applica uno di tali criteri indicativi, sarebbe necessaria un'ulteriore valutazione tecnica per determinare se il veicolo possa essere riparato al fine di ottenere un certificato di revisione. Altrimenti il veicolo in questione deve essere considerato un veicolo fuori uso. Tuttavia, l'allegato I, parte C, dovrebbe stabilire criteri che consentano l'esenzione di veicoli che sarebbero altrimenti classificati come veicoli fuori uso ai sensi della parte A o della parte B, qualora tali veicoli rivestano un particolare interesse culturale. La valutazione di cui all'allegato I dovrebbe essere svolta da un esperto indipendente del settore automobilistico, ma dovrebbe essere lasciata agli Stati membri la facoltà di decidere le modalità precise di nomina di tali esperti indipendenti. Questi ultimi dovrebbero essere professionisti con conoscenze specialistiche nel campo della tecnologia, della riparazione e della manutenzione automobilistica o della valutazione del valore del veicolo, nominati per fornire competenze imparziali, senza conflitti di interesse con le parti coinvolte. Al fine di evitare oneri eccessivi per i proprietari dei veicoli e concentrarsi in primo luogo sulla situazione di una maggioranza di veicoli potenzialmente fuori uso, è opportuno includere un'esenzione per la vendita di veicoli tecnicamente idonei alla circolazione stradale da parte di persone che non sono operatori economici e per cui la vendita effettiva non è conclusa mediante contratti a distanza o piattaforme online. Quando il venditore e l'acquirente si incontrano solo online ma la vendita effettiva si svolge di persona, tale vendita non dovrebbe essere considerata come vendita conclusa mediante contratti a distanza o piattaforme online. Tenendo conto del ruolo specifico delle compagnie di assicurazione riguardo ai veicoli danneggiati, è opportuno applicare disposizioni specifiche a tali compagnie di assicurazione per garantire che i veicoli fuori uso che sono dichiarati come perdita tecnica o economica totale finiscano in impianti di trattamento autorizzati. [...] Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato I, parti A e B e parte C, sezione 1, punto 1, che stabilisce i criteri per determinare se un veicolo è un veicolo fuori uso.

(69) Nel piano d'azione dell'UE "Verso l'inquinamento zero per l'aria, l'acqua e il suolo"³³ è stata sottolineata l'esigenza che la Commissione proponga nuove misure per affrontare l'impronta ambientale esterna dell'UE connessa alle esportazioni di veicoli fuori uso e usati. Dato che l'esportazione di veicoli usati pone importanti problemi ambientali e di salute pubblica, come documentato dal programma delle Nazioni Unite per l'ambiente³⁴ e che l'Unione è il principale esportatore di veicoli usati nel mondo, è necessario stabilire prescrizioni specifiche a livello dell'UE che disciplinino l'esportazione di veicoli usati [dal suo territorio]. Tali prescrizioni dovrebbero fondarsi su criteri oggettivi in base ai quali un veicolo usato non è considerato un veicolo fuori uso ed è tecnicamente idoneo alla circolazione stradale a norma della direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio³⁵. Queste misure dovrebbero garantire che solo i veicoli usati idonei a circolare sulle strade dell'Unione possano essere esportati in un paese terzo, riducendo in tal modo il rischio che i veicoli usati esportati dall'Unione contribuiscano all'inquinamento atmosferico o causino incidenti stradali nei paesi terzi. Per consentire alle autorità doganali di verificare che le esportazioni avvengano nel rispetto delle prescrizioni, chiunque esporti un veicolo usato dovrebbe essere tenuto a presentare a tali autorità il numero di identificazione del veicolo e una dichiarazione attestante che il veicolo usato non è un veicolo fuori uso ed è tecnicamente idoneo alla circolazione stradale. È opportuno prevedere un'adeguata esenzione per i veicoli di interesse culturale speciale in modo da non interferire con le procedure doganali automatizzate.

³³ COM(2021) 400 final.

³⁴ <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>.

³⁵ Direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE (GU L 127 del 29.4.2014, pag. 51).

(70) È importante istituire un meccanismo che consenta di verificare in modo efficace la conformità dei veicoli usati alle prescrizioni in materia di esportazione senza ostacolare gli scambi tra l'Unione e i paesi terzi. La Commissione dovrebbe pertanto introdurre un sistema elettronico che consenta alle autorità degli Stati membri di scambiarsi informazioni in tempo reale sul numero di identificazione e sul controllo tecnico dei veicoli usati destinati all'esportazione. In considerazione delle sue attuali caratteristiche e funzionalità legate alla condivisione di informazioni sui veicoli immatricolati nell'Unione tra le autorità di immatricolazione, la Commissione ha sviluppato MOVE-HUB, una piattaforma che consente lo scambio di messaggi per interconnettere i registri elettronici nazionali degli Stati membri. La piattaforma ospita attualmente l'interconnessione dei registri europei delle imprese di trasporto su strada (ERRU), la rete europea delle patenti di guida (RESPER), l'interconnessione dei registri di formazione dei conducenti professionisti (ProDriveNet), la notifica del mancato superamento dei controlli tecnici su strada dei veicoli (RSI) e l'interconnessione dei registri delle carte tachigrafiche del conducente (TACHOnet). Pertanto le funzionalità di MOVE-HUB dovrebbero essere ulteriormente ampliate per consentire lo scambio di informazioni sul numero di identificazione e sul controllo tecnico dei veicoli usati destinati all'esportazione. Per consentire alle autorità doganali di verificare elettronicamente e automaticamente se un veicolo usato destinato all'esportazione è conforme alle prescrizioni sull'esportazione, il sistema elettronico gestito da MOVE-HUB dovrebbe essere interconnesso all'ambiente dello sportello unico dell'Unione europea per le dogane, in conformità del regolamento (UE) 2022/2399 del Parlamento europeo e del Consiglio³⁶. Il regolamento istituisce un quadro completo di controlli automatici che si applicano a una specifica formalità non doganale dell'Unione. Il presente regolamento dovrebbe pertanto stabilire i principali elementi da controllare, mentre gli aspetti tecnici dell'attuazione dei controlli sarebbero stabiliti dal regolamento (UE) 2022/2399. MOVE-HUB sarebbe utilizzato per lo scambio di messaggi tra gli Stati membri. Questi ultimi possono continuare a utilizzare le proprie applicazioni o applicazioni di terzi, compreso il sistema europeo d'informazione sui veicoli e le patenti di guida (EUCARIS), per connettersi al sistema elettronico MOVE-HUB.

³⁶ Regolamento (UE) 2022/2399 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 novembre 2022, che istituisce l'ambiente dello sportello unico dell'Unione europea per le dogane e modifica il regolamento (UE) n. 952/2013 (GU L 317 del 9.12.2022, pag. 1).

- (71) Per garantire condizioni uniformi di attuazione delle prescrizioni sull'esportazione, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione affinché sviluppi i necessari sistemi elettronici e li renda operativi con i sistemi nazionali.
- (72) Gli Stati membri dovrebbero collaborare per garantire un'attuazione efficace delle prescrizioni che disciplinano l'esportazione dei veicoli usati e per prestarsi assistenza reciproca. Le forme di assistenza dovrebbero includere lo scambio di informazioni per verificare la condizione dei veicoli prima dell'esportazione, compresa la conferma delle informazioni di immatricolazione nello Stato membro in cui erano precedentemente immatricolati. La cooperazione dovrebbe comportare, tra l'altro, l'accesso ai documenti e alle informazioni pertinenti, compresi i risultati delle ispezioni, nel rispetto delle norme applicabili in materia di protezione dei dati relative all'autorità interpellata. Inoltre, nel perseguire una cooperazione ampia, le autorità competenti degli Stati membri dovrebbero collaborare con le autorità dei paesi terzi.
- (73) È importante che le autorità doganali possano effettuare controlli sui veicoli usati destinati all'esportazione a norma del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio³⁷. Una quota considerevole dei veicoli usati esportati dall'Unione sono destinati a paesi in cui sono o potrebbero essere stabilite prescrizioni per l'importazione, ad esempio in base all'età o alle emissioni del veicolo. È importante che, quando i paesi terzi comunicano ufficialmente alla Commissione le informazioni in merito a tali prescrizioni, le autorità doganali possano verificare elettronicamente e automaticamente, attraverso l'ambiente dello sportello unico dell'Unione europea per le dogane, se un veicolo usato destinato all'esportazione è conforme alle prescrizioni. Per tutelare l'ambiente e contribuire alla sicurezza stradale nei paesi terzi è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di stabilire le suddette prescrizioni.

³⁷ Regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 ottobre 2013, che istituisce il codice doganale dell'Unione (GU L 269 del 10.10.2013, pag. 1).

- (74) Per evitare il rischio che i veicoli siano esportati senza i documenti necessari che riportano il numero di identificazione e il controllo tecnico del veicolo, e per scongiurare che il mancato rispetto delle prescrizioni sull'esportazione sia rilevato solo dopo che il veicolo ha già lasciato l'Unione, non dovrebbe essere consentito applicare [...] l'iscrizione nelle scritture del dichiarante e le procedure di autovalutazione di cui al regolamento (UE) n. 952/2013. Tali procedure impedirebbero infatti alle autorità doganali di effettuare controlli in tempo reale attraverso l'ambiente dello sportello unico dell'Unione europea per le dogane, il che aumenterebbe il rischio di violazioni delle norme dell'Unione sull'esportazione dei veicoli usati.
- (75) Nella valutazione della direttiva 2000/53/CE, la Commissione ha ritenuto che la mancanza di prescrizioni sulle ispezioni obbligatorie costituisca una lacuna della direttiva. Il presente regolamento dovrebbe pertanto imporre agli Stati membri determinati obblighi relativi all'individuazione di attività illegali nel settore della raccolta, del trattamento e dell'esportazione di veicoli fuori uso, nonché stabilire prescrizioni minime relative alla frequenza e alla portata delle ispezioni degli impianti di trattamento autorizzati e dei punti di raccolta [...] e alle caratteristiche degli impianti oggetto di ispezione. In questo modo sarebbero garantite la competitività degli impianti di trattamento autorizzati rispetto agli operatori illegali e la continuità del rispetto delle condizioni di autorizzazione e delle prescrizioni relative alla raccolta e al trattamento dei veicoli fuori uso.
- (76) Le ispezioni dovrebbero essere incentrate sul rispetto delle disposizioni relative all'esportazione dei veicoli usati e al trattamento dei veicoli fuori uso. Ogni anno [...] il numero totale di soggetti da sottoporre a ispezione — compresi gli impianti di trattamento autorizzati e i punti di raccolta, nonché gli operatori oggetto di ispezione nell'ambito di una strategia volta a individuare attività illegali — dovrebbe [...] essere calcolato come almeno il 10 % degli impianti di trattamento [...] autorizzati e dei punti di raccolta operanti in uno Stato membro [...]. Anche [...] altri impianti e operatori economici dovrebbero essere sottoposti a ispezione qualora possano trattare veicoli fuori uso o vendere pezzi di ricambio e componenti usati. Le ispezioni effettuate a norma del presente regolamento dovrebbero essere complementari a quelle sulla spedizione dei veicoli fuori uso, che sono disciplinate in modo esaustivo nel regolamento (UE) 2024/1157[...].

- (77) Gli Stati membri dovrebbero istituire meccanismi di cooperazione a livello nazionale e internazionale per poter svolgere le ispezioni in modo efficiente. I meccanismi dovrebbero consentire lo scambio dei dati di immatricolazione dei veicoli, necessari per rintracciare i veicoli e verificare se essi sono stati trattati in modo adeguato quando diventano fuori uso.
- (78) Gli Stati membri dovrebbero adottare tutte le misure di contrasto necessarie per combattere il trattamento illegale dei veicoli fuori uso, al fine di prevenire i danni all'ambiente o alla salute umana causati da tali attività. Qualsiasi ente o impresa che tratti veicoli fuori uso senza un'autorizzazione valida o in violazione delle condizioni o delle prescrizioni stabilite nell'autorizzazione dovrebbe pertanto essere sanzionato. Gli Stati membri dovrebbero prendere in considerazione anche altre misure per garantire l'effettiva conformità al presente regolamento, per esempio la revoca dell'autorizzazione o la sospensione delle attività dell'operatore.
- (79) Gli Stati membri dovrebbero stabilire norme relative alle sanzioni applicabili in caso di violazione del presente regolamento e assicurarne l'attuazione. Le sanzioni dovrebbero essere previste in particolare per le violazioni delle disposizioni relative all'esportazione dei veicoli usati, al conferimento dei veicoli fuori uso negli impianti di trattamento autorizzati o nei punti di raccolta e al commercio di parti e componenti usati, rifabbricati o ricondizionati. Le sanzioni previste dovrebbero essere effettive, proporzionate e dissuasive.

- (80) È necessario introdurre obblighi di comunicazione per garantire un'attuazione, un monitoraggio e una valutazione adeguati della legislazione dell'Unione e per fornire ai mercati informazioni aggiornate sulla trasparenza. La Commissione ha bisogno di dati corretti e validi per valutare l'efficacia delle misure di cui al presente regolamento e, se necessario, per proporre ulteriori adeguamenti volti a garantire un trattamento ecocompatibile dei veicoli fuori uso o a rendere più efficiente l'attuazione del regolamento. Per limitare l'onere connesso alla comunicazione, dovrebbero essere comunicati solo i dati indispensabili per l'attuazione del presente regolamento, e la comunicazione dovrebbe essere agevolata mediante strumenti digitali. Sulla base di questi elementi è opportuno precisare quali dati devono essere comunicati dagli operatori economici alle autorità competenti e dagli Stati membri alla Commissione. È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione degli obblighi di comunicazione. Gli atti di esecuzione, che dovrebbero sostituire la decisione 2005/293/CE della Commissione³⁸, dovrebbero inoltre stabilire una metodologia per calcolare gli obiettivi di riutilizzo, riciclaggio e recupero e verificare se sono stati raggiunti.
- (81) Le autorità competenti degli Stati membri svolgono un ruolo importante nel verificare il rispetto degli obblighi stabiliti nel presente regolamento per quanto riguarda la raccolta e la gestione dei veicoli fuori uso, anche tenendo traccia in modo più efficace dell'ubicazione dei veicoli e contrastando il trattamento illegale dei veicoli fuori uso. Gli Stati membri dovrebbero quindi imporre ai gestori di rifiuti e agli altri operatori economici coinvolti di fornire alle autorità competenti dati che consentano loro di monitorare meglio le modalità di attuazione delle disposizioni sulla raccolta e la gestione dei veicoli fuori uso.
- (82) È opportuno che le competenze di esecuzione attribuite alla Commissione dal presente regolamento siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio³⁹.

³⁸ Decisione 2005/293/CE della Commissione, del 1° aprile 2005, che istituisce le modalità di controllo dell'osservanza degli obiettivi di reimpiego/recupero e di reimpiego/riciclaggio fissati nella direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai veicoli fuori uso (GU L 94 del 13.4.2005, pag. 30).

³⁹ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

- (83) Quando adotta atti delegati ai sensi del presente regolamento è di particolare importanza che, durante i lavori preparatori, la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016⁴⁰, in base a cui esperti degli Stati membri dovrebbero essere consultati tempestivamente su ciascun progetto di atto delegato elaborato dai servizi della Commissione. Agli esperti dovrebbero essere trasmessi il progetto di atto delegato, l'ordine del giorno provvisorio e tutti gli altri documenti pertinenti in tempo utile per prepararsi. Al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (84) È opportuno modificare l'allegato II del regolamento (UE) 2019/1020, che elenca la normativa di armonizzazione dell'Unione senza disposizioni sulle sanzioni, per rimuovere dall'elenco le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE, in quanto il presente regolamento deve necessariamente contenere disposizioni sulle sanzioni.
- (85) È necessario garantire che durante la procedura di omologazione dell'UE siano verificate le disposizioni e le prescrizioni del presente regolamento relative all'omologazione. È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) 2018/858.

⁴⁰ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

(86) I veicoli scomparsi costituiscono uno dei principali problemi che ostacolano l'attuazione della direttiva 2000/53/CE. L'assenza di un sistema efficiente che consenta lo scambio di informazioni in tempo reale tra gli Stati membri sullo stato di immatricolazione dei veicoli rende più difficile la tracciabilità ed è considerata la causa dell'elevato numero di veicoli scomparsi nell'Unione. A tal fine la Commissione [...] ha proposto una revisione della direttiva 1999/37/CE del Consiglio⁴¹ relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli⁴²[...]. La revisione dovrebbe imporre agli Stati membri di registrare in formato elettronico, per i veicoli immatricolati nel loro territorio, i dati che consentono di documentare adeguatamente i motivi dell'annullamento dell'immatricolazione del veicolo, specialmente se è stato trattato come veicolo fuori uso in un impianto di trattamento autorizzato, reimmatricolato in un altro Stato membro, esportato in un paese terzo o rubato. Inoltre, per prevenire la demolizione o l'esportazione illegali di veicoli la cui immatricolazione è stata temporaneamente annullata, i proprietari dovrebbero essere tenuti a comunicare tempestivamente qualunque cambio di proprietà all'autorità nazionale d'immatricolazione. Queste modifiche integrano e sviluppano le attuali prescrizioni, che obbligano gli Stati membri a registrare in formato elettronico i dati su tutti i veicoli immatricolati nel loro territorio.

⁴¹ Direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 57).

⁴² Proposta di direttiva relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli e ai dati di immatricolazione dei veicoli registrati nei registri di immatricolazione nazionali, che abroga la direttiva 1999/37/CE del Consiglio, COM/2025/179 final.

- (87) Vista la necessità di garantire un livello elevato di protezione ambientale e di tenere conto dei progressi scientifici, è opportuno che la Commissione presenti al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione del presente regolamento e sul suo impatto sul funzionamento del mercato interno e sull'ambiente. Nella relazione la Commissione dovrebbe includere una valutazione delle disposizioni relative alla progettazione dei nuovi veicoli, compresi gli obiettivi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, la gestione dei veicoli fuori uso, inclusi gli obiettivi di riciclaggio, e le sanzioni, come anche una valutazione della necessità e della fattibilità di ampliare ulteriormente l'ambito di applicazione del presente regolamento ai [...] veicoli di categoria L, ai veicoli pesanti e ai loro rimorchi o ad altre parti di veicoli omologate con omologazione in più fasi. La valutazione dovrebbe concentrarsi non solo sugli aspetti riguardanti il trattamento dei veicoli fuori uso, ma anche sulla rilevanza e sul valore aggiunto della definizione di specifiche di progettazione. La Commissione dovrebbe inoltre riesaminare lo stato di sviluppo tecnologico e le prestazioni ambientali del contenuto di plastica a base biologica nei veicoli e presentare una proposta legislativa per stabilire obiettivi pertinenti, se del caso.
- (88) La relazione della Commissione dovrebbe includere una valutazione delle misure riguardanti la comunicazione di informazioni sulle sostanze che destano preoccupazione presenti nei veicoli e sull'eventuale necessità di migliorare la tracciabilità di queste sostanze. Dovrebbe valutare anche se sia necessario introdurre misure riguardanti le sostanze che possono incidere sul trattamento dei veicoli quando diventano fuori uso nell'ottica di un maggiore allineamento al regolamento (UE) 2024/1781[...].
- (89) È necessario prevedere un periodo di tempo sufficiente affinché gli operatori economici ottemperino agli obblighi che incombono loro in virtù del presente regolamento e affinché gli Stati membri predispongano le infrastrutture amministrative necessarie all'applicazione del medesimo. È pertanto opportuno rinviare l'applicazione del presente regolamento.

- (90) Per consentire agli Stati membri di adottare le misure amministrative necessarie per l'istituzione dei sistemi di raccolta, mantenendo nel contempo la continuità per gli operatori economici e i gestori di rifiuti, è opportuno rinviare l'abrogazione della direttiva 2000/53/CE.
- (91) Il presente regolamento non modifica le norme sulle restrizioni all'uso del piombo, del mercurio, del cadmio e del cromo esavalente nei veicoli stabilite dalla direttiva 2000/53/CE, né le esenzioni da tali restrizioni. Esso stabilisce tuttavia norme più chiare sulle modalità di verifica del rispetto delle restrizioni e di altre norme di circolarità durante la procedura di omologazione. L'applicazione di queste norme dovrebbe essere rinviata affinché i fabbricanti dispongano di tempo sufficiente per conformarsi. Pertanto le disposizioni della direttiva 2000/53/CE relative alle restrizioni all'uso del piombo, del mercurio, del cadmio e del cromo esavalente dovrebbero rimanere in vigore fino all'entrata in vigore delle nuove norme, al fine di garantire la continuità e fare in modo che i veicoli immessi sul mercato dell'Unione non contengano tali sostanze, salvo che nei casi previsti dalla direttiva.
- (92) Il presente regolamento prevede norme più chiare in materia di responsabilità estesa del produttore rispetto alla direttiva 2000/53/CE. Poiché l'istituzione di tali regimi e l'adozione delle necessarie disposizioni nazionali relative all'autorizzazione dei produttori e delle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore richiedono tempo, è opportuno rinviare l'applicazione di queste norme. Le corrispondenti disposizioni della direttiva 2000/53/CE dovrebbero rimanere in vigore fino all'entrata in vigore delle nuove norme, per garantire la continuità riguardo al finanziamento dei costi di raccolta dei veicoli fuori uso da parte dei produttori.
- (93) Analogamente, il presente regolamento contiene nuove prescrizioni sul trattamento dei veicoli fuori uso, in particolare per quanto riguarda la rimozione di parti e componenti al fine di promuoverne il riutilizzo, la rifabbricazione o il ricondizionamento e di migliorare la qualità dei processi di riciclaggio. I gestori di rifiuti hanno bisogno di tempo per adeguarsi alle nuove prescrizioni, la cui applicazione dovrebbe pertanto essere rinviata. Le corrispondenti disposizioni della direttiva 2000/53/CE dovrebbero rimanere in vigore fino all'entrata in vigore delle nuove prescrizioni, per garantire la continuità di trattamento dei veicoli fuori uso.
- (94) Gli obblighi di cui alla direttiva 2000/53/CE in materia di comunicazione e trasmissione dei dati alla Commissione dovrebbero rimanere in vigore per un determinato periodo, per garantire la continuità fino all'adozione, da parte della Commissione, delle nuove regole di calcolo e dei nuovi formati per la comunicazione ai sensi del presente regolamento.

- (95) È opportuno rinviare l'applicazione di tutte le disposizioni relative ai veicoli delle categorie [...]L_{1e}-L_{7e}, M₂, M₃, N₂, N₃ e O per concedere agli operatori tempo sufficiente per conformarsi alle nuove prescrizioni. Ciò è particolarmente importante per quanto riguarda le autorizzazioni degli impianti di trattamento autorizzati che sono in grado di effettuare la depurazione e l'ulteriore trattamento di tali veicoli.
- (96) A fini di chiarezza, razionalità e semplificazione, poiché le norme sull'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità sono tutte contenute nel presente regolamento, è opportuno rinviare l'abrogazione della direttiva 2005/64/CE. In questo modo i fabbricanti avranno tempo sufficiente per assicurarsi che i tipi di veicoli che progettano e costruiscono siano conformi alle norme di circolarità e le autorità di omologazione avranno tempo di attuare le nuove norme.
- (97) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, ossia contribuire al funzionamento del mercato interno, prevenire e ridurre gli effetti negativi della gestione dei veicoli fuori uso e garantire un elevato livello di protezione della salute umana e dell'ambiente, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo dell'esigenza di armonizzazione, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(98) Il 1° febbraio 2020 il Regno Unito ha receduto dall'Unione europea. L'accordo di recesso⁴³ è stato concluso tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito, dall'altra. È stato approvato con decisione (UE) 2020/135 del Consiglio⁴⁴ del 30 gennaio 2020 ed è entrato in vigore il 1° febbraio 2020. L'accordo di recesso prevede un periodo di transizione che è terminato il 31 dicembre 2020. Alla fine del periodo di transizione il diritto dell'Unione ha cessato di applicarsi al Regno Unito, mentre è diventato applicabile il protocollo su Irlanda/Irlanda del Nord, ora denominato Quadro di Windsor⁴⁵, che costituisce parte integrante dell'accordo di recesso. Conformemente all'articolo 5, paragrafo 4, e all'allegato 2, punto 9, del Quadro di Windsor, la direttiva 2005/64/CE e gli atti giuridici dell'Unione che attuano, modificano o sostituiscono tale atto giuridico si applicano nel e al Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord. Il presente regolamento sostituisce la direttiva 2005/64/CE e pertanto dovrebbe applicarsi nel e al Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord. Tenuto conto dell'ambito di applicazione del Quadro di Windsor, è pertanto opportuno stabilire che determinate disposizioni del presente regolamento non si applichino nel e al Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

⁴³ Accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica (GU L 29 del 31.1.2020, pag. 7).

⁴⁴ Decisione (UE) 2020/135 del Consiglio, del 30 gennaio 2020, relativa alla conclusione dell'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica (GU L 29 del 31.1.2020, pag. 1).

⁴⁵ Dichiarazione comune n. 1/2023 dell'Unione e del Regno Unito in sede di comitato misto istituito dall'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica del 24 marzo 2023 (GU L 102 del 17.4.2023, pag. 87).

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento stabilisce norme di circolarità per la progettazione e la produzione dei veicoli per quanto riguarda la riutilizzabilità, la riciclabilità e la recuperabilità e l'uso di contenuto riciclato, da verificare all'atto dell'omologazione dei veicoli, nonché prescrizioni in materia di informazione ed etichettatura di parti, componenti e materiali dei veicoli. Esso stabilisce altresì prescrizioni in materia di responsabilità estesa del produttore, raccolta e trattamento dei veicoli fuori uso, nonché in materia di esportazione di veicoli usati dall'Unione in paesi terzi.

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica:
 - a) ai veicoli e ai veicoli fuori uso delle categorie M₁ e N₁ precisate all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), punto i), e lettera b), punto i), del regolamento (UE) 2018/858;
 - a bis) dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] ai veicoli e ai veicoli fuori uso delle categorie M₁ e N₁ dei veicoli per uso speciale quali definiti all'articolo 3, punto 31), del regolamento (UE) 2018/858, fatta eccezione per l'articolo 34 sugli obiettivi di riutilizzo, riciclaggio e recupero;

- b) dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 60 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] ai veicoli e ai veicoli fuori uso delle categorie M₂, M₃, N₂, N₃ e O precisate all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/858;
- c) dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 60 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] ai veicoli e ai veicoli fuori uso delle categorie L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} e L_{7e} precisate all'articolo 4, paragrafo 2, lettere da c) a g), del regolamento (UE) 168/2013;
- d) dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 60 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] ai veicoli per uso speciale e ai veicoli fuori uso delle categorie M₂, M₃, N₂, N₃ e O quali definiti all'articolo 3, punto 31), del regolamento (UE) 2018/858, fatta eccezione per gli articoli elencati al paragrafo 4 e all'articolo 9;

2. Il presente regolamento non si applica:

[...]

[...]

- c) ai veicoli prodotti in piccole serie definiti all'articolo 3, punto 30), del regolamento (UE) 2018/858;
- d) ai veicoli di interesse storico definiti all'articolo 3, punto 7), della direttiva 2014/45/UE;
- e) ai veicoli per uso speciale definiti all'articolo 3, punto 31), del regolamento (UE) 2018/858 prodotti da un costruttore di piccole serie, a parti di veicoli prodotti da un costruttore di piccole serie omologate con omologazione in più fasi, diverse dal veicolo base, e ai caravan di cui all'allegato I, punto 5.6, di tale regolamento.

3. In deroga al paragrafo 1, lettera b), ai veicoli e ai veicoli fuori uso delle categorie M₂, M₃, N₂, N₃ e O non si applicano le disposizioni seguenti:

a) l'articolo 4 sulla riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dei veicoli;

b) l'articolo 5 sulle prescrizioni relative alle sostanze presenti nei veicoli;

c) l'articolo 6 sul contenuto riciclato minimo nei veicoli;

[...][...][...]

g) l'articolo 10 sulla dichiarazione sul contenuto riciclato presente nei veicoli;

h) l'articolo 12, paragrafo 1, sull'etichettatura di parti, componenti e materiali presenti nei veicoli;

i) l'articolo 13 sul passaporto di circolarità digitale del veicolo;

j) l'articolo 21 sulla modulazione delle tariffe;

k) l'articolo 22 sul meccanismo di ripartizione dei costi per i veicoli divenuti veicoli fuori uso in un altro Stato membro;

[...] [...] [...] [...] [...]

q) l'articolo 34 sugli obiettivi di riutilizzo, riciclaggio e recupero;

[...]

s) l'articolo 36, paragrafo 2, sulla spedizione di veicoli fuori uso.

4. In deroga al paragrafo 1, lettera c), ai veicoli e ai veicoli fuori uso delle categorie L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} e L_{7e} non si applicano le disposizioni seguenti:

a) gli articoli elencati al paragrafo 3;

a1) l'articolo 37 bis sull'autorità competente;

b) l'articolo 38 su controlli e prescrizioni relativi all'esportazione di veicoli usati;

c) l'articolo 39 sulla verifica automatizzata del numero di identificazione del veicolo e delle informazioni sulla condizione del veicolo;

d) l'articolo 40 su gestione del rischio e controlli doganali;

e) l'articolo 41 sulla sospensione;

f) l'articolo 42 sullo svincolo per l'esportazione;

g) l'articolo 43 sul rifiuto di svincolo per l'esportazione;

h) l'articolo 44 su cooperazione tra autorità e scambio di informazioni;

i) l'articolo 45 sui sistemi elettronici;

j) gli Stati membri possono esentare le categorie L_{1e}, L_{2e} e L_{6e} dagli obblighi di cui all'articolo 23, paragrafo 5, e agli articoli 25 e 37.

5. [...]

6. In deroga al paragrafo 1, lettere [...] c/[...], d, ed e), ai veicoli e ai veicoli fuori uso delle categorie L_{1e}, L_{2e}, L₃, L₄, L₅, L₆, L₇, M₂, M₃, N₂, N₃, O e [...] M₂, M₃, N₂, N₃ dei veicoli per uso speciale gli articoli 7, 8, 9, 16, [...], [...], 27, 30, e da 46 a 49 si applicano con le modifiche seguenti:

[...]/[...]/[...]/[...]/[...]/[...]/[...]

a) l'articolo 7 si applica solo per quanto riguarda l'allegato VII, parte C, voci 1a, 2, 3, 5, 8 e 9;

- b) l'articolo 8 si applica solo per quanto riguarda il rispetto degli obblighi applicabili a dette categorie di veicoli;
- c) l'articolo 9, se applicabile a tali categorie di veicoli, si applica solo per quanto riguarda l'allegato IV, parte A, punti da 5 a 7;
- d) non si applica l'articolo 16, lettera b);
- e) l'articolo 27 si applica ad eccezione del paragrafo 2, lettera e);
- f) l'articolo 30 si applica solo per quanto riguarda l'allegato VII, parte C, voci 1a, 1b, 2, 3, 5, 8 e 9;
- g) gli articoli da 46 a 49 si applicano solo per quanto riguarda la comunicazione e il controllo del rispetto degli obblighi applicabili a dette categorie di veicoli.

Articolo 3

Definizioni

1. Ai fini del presente regolamento si intende per:
 - 1) "veicolo": veicolo secondo la definizione dell'articolo 3, punto 15), del regolamento (UE) 2018/858 o elencato all'articolo 4, paragrafo 2, lettere da c) a g), del regolamento (UE) n. 168/2013;
 - 2) "veicolo fuori uso": veicolo che è rifiuto ai sensi dell'articolo 3, punto 1), della direttiva 2008/98/CE o [...] che è rifiuto conformemente all'allegato I [...];
 - 3) "tipo di veicolo": tipo di veicolo secondo la definizione dell'articolo 3, punto 32), del regolamento (UE) 2018/858 o dell'articolo 3, punto 73), del regolamento (UE) n. 168/2013;
 - 4) "riutilizzabilità": la possibilità di riutilizzare parti o componenti tolti da un veicolo fuori uso;
 - 5) "riutilizzo": operazione in virtù della quale i componenti del veicolo fuori uso sono utilizzati nuovamente per lo stesso scopo per cui erano stati originariamente concepiti;

- 6) "riciclabilità": la possibilità di riciclare parti, componenti o materiali tolti dal veicolo fuori uso;
- 7) "recuperabilità": la possibilità di recuperare parti, componenti o materiali tolti dal veicolo fuori uso;
- 8) "fornitore": persona fisica o giuridica che fornisce parti, componenti o materiali al costruttore che li utilizza per fabbricare veicoli;
- 9) "plastica": un polimero ai sensi dell'articolo 3, punto 5), del regolamento (CE) n. 1907/2006, al quale possono essere stati aggiunti additivi o altre sostanze e che può funzionare come componente strutturale principale di prodotti finiti, ad eccezione dei polimeri naturali che non sono stati modificati chimicamente;
- 10) "materie prime critiche": le materie prime critiche [...] **ai sensi dell'articolo [...]4**, **paragrafo 1** del regolamento (UE)[...] 2024/1252;
- 11) "rifiuti post-consumo": i rifiuti generati dai prodotti [...] che sono stati immessi sul mercato o forniti per la distribuzione, il consumo o l'uso in un paese terzo, nel corso di un'attività commerciale a pagamento o gratuita;
- 12) "rimozione": il trattamento manuale, meccanico, chimico, termico o metallurgico il cui risultato è che le parti, i componenti o i materiali interessati provenienti da veicoli fuori uso sono individualmente identificabili come flusso di uscita separato o parte di un flusso di uscita;
- 13) "motore ad azionamento elettrico": motore elettrico che converte l'energia elettrica di ingresso in potenza meccanica di uscita per fornire trazione al veicolo;
- 14) "batteria per veicoli elettrici": batteria per veicoli elettrici quale definita all'articolo 3, punto 14), del regolamento (UE) 2023/1542[...];
- 15) "impianto di trattamento autorizzato": stabilimento o impresa autorizzati a norma della direttiva 2008/98/CE e del presente regolamento a effettuare la raccolta, lo stoccaggio e il trattamento dei veicoli fuori uso;

- 16) "trattamento": le attività eseguite dopo il conferimento del veicolo fuori uso ad un impianto di depurazione, demolizione, compattamento, tranciatura, frantumazione, recupero o preparazione [...] prima dello smaltimento dei rifiuti frantumati, nonché tutte le altre operazioni, eseguite ai fini del recupero o dello smaltimento del veicolo fuori uso e delle sue parti, componenti e materiali;
- 17) "frantumazione": operazione finalizzata a ridurre in pezzi o frammenti i veicoli fuori uso;
- 18) "riparatore-manutentore": persona fisica o giuridica che, in relazione alla sua attività commerciale, economica, artigianale o professionale, fornisce servizi di riparazione o manutenzione, in maniera indipendente dai costruttori oppure da essi autorizzata;
- 19) "immissione sul mercato": la messa a disposizione per la prima volta del veicolo nell'Unione;
- 20) "messa a disposizione sul mercato": la fornitura del veicolo, a titolo oneroso o gratuito, per la distribuzione o l'uso sul mercato dell'Unione nell'ambito di un'attività commerciale;
- 21) "gestore di rifiuti": persona fisica o giuridica che, a titolo professionale, si occupa della raccolta o del trattamento dei veicoli fuori uso;
- 22) "produttore": il costruttore, l'importatore o il distributore che, indipendentemente dalla tecnica di vendita utilizzata e anche mediante contratti a distanza quali definiti all'articolo 2, punto 7), della direttiva 2011/83/UE, fornisce per la prima volta il veicolo, per distribuzione o per uso, nel territorio di uno Stato membro a titolo professionale;
- 23) "organizzazione per l'adempimento della responsabilità dei produttori": persona giuridica che organizza finanziariamente, o finanziariamente ed operativamente, l'adempimento degli obblighi di responsabilità estesa del produttore per conto di più produttori;

- 24) "rappresentante [...] autorizzato per la responsabilità estesa del produttore": persona fisica o giuridica, stabilita in uno Stato membro [...] diverso dallo Stato membro in cui il produttore è stabilito, designata dal produttore a norma dell'articolo 8 bis, paragrafo 5, terzo comma, della direttiva 2008/98/CE per l'adempimento dei propri obblighi a norma del capo IV del presente regolamento;
- 25) "materie prime secondarie": materiali ottenuti mediante processi di riciclaggio che possono sostituire le materie prime primarie;
- 26) "proprietario del veicolo": persona fisica o giuridica titolare del diritto di proprietà del veicolo [...] o l'intestatario del [...] veicolo se il proprietario non può essere identificato;
- 27) "tecnologia post frantumazione": tecniche e tecnologie utilizzate per il trattamento dei materiali ottenuti dai veicoli fuori uso, dopo la frantumazione, per ulteriore recupero, conformemente all'allegato VII, parte G, punto 2;
- 28) "rifabbricazione": [...] azioni professionali mediante cui una parte o componente nuovo è fabbricato a partire da parti e componenti rimossi da veicoli [...] e tramite [...] cui è apportata almeno una modifica [...] tale da incidere in modo sostanziale sulla sicurezza, sulle prestazioni, sulla finalità o sul tipo della parte o del componente;
- 29) "ricondizionamento": le azioni svolte per preparare, pulire, testare, fare la manutenzione e, se necessario, riparare una parte o componente rimosso da veicoli [...] al fine di ripristinarne le prestazioni o la funzionalità nell'ambito dell'uso previsto e della gamma di prestazioni originariamente concepite nella fase di progettazione [...] al momento dell'immissione sul mercato della parte o del componente;
- 30) [...] ⁴⁶ [...]
- 31) [...] ⁴⁷ [...]
- 32) "rifiuti non inerti": rifiuti che non soddisfano le condizioni della definizione di "rifiuti inerti" di cui all'articolo 2, lettera e), della direttiva 1999/31/CE del Consiglio⁴⁸;

⁴⁶ [...]

⁴⁷ [...]

⁴⁸ Direttiva 1999/31/CE del Consiglio, del 26 aprile 1999, relativa alle discariche di rifiuti (GU L 182 del 16.7.1999, pag. 1).

- 33) "veicolo usato": veicolo immatricolato in uno Stato membro o in un altro Stato e che non è un veicolo fuori uso;
- 34) "veicolo usato destinato all'esportazione": veicolo usato da vincolare al regime doganale di cui all'articolo 269 del regolamento (UE) n. 952/2013;
- 35) "operatori economici": i produttori, [...], le compagnie di assicurazione dei veicoli, i fornitori, i riparatori-manutentori, i gestori di rifiuti e ogni altro operatore coinvolto nella progettazione dei veicoli, nel commercio di veicoli usati o nel riutilizzo, nella rifabbricazione e nel ricondizionamento di parti e componenti dei veicoli;
- 36) "veicoli tecnicamente idonei alla circolazione stradale": un veicolo tecnicamente idoneo alla circolazione stradale conformemente all'articolo 5, paragrafo 1, lettere a) e b), all'articolo 5, paragrafo 4, e all'articolo 8 della direttiva 2014/45/UE;
- 37) "perdita economica totale": una perdita o un danno al veicolo di entità tale che il costo della riparazione supera il suo valore di mercato o il valore per il quale è stato assicurato;
- 38) "perdita tecnica totale": danno grave o distruzione completa del veicolo di entità tale che quest'ultimo non può essere riparato;
- 39) "punto di raccolta": un operatore economico diverso da un impianto di trattamento autorizzato che conserva temporaneamente i veicoli fuori uso e prepara il trasferimento dei veicoli fuori uso raccolti agli impianti di trattamento autorizzati per il trattamento;
- 40) "plastica a base biologica": plastica realizzata a partire da risorse biologiche quali materie prime da biomassa, rifiuti organici o sottoprodotti. La plastica a base biologica può essere [...] sia biodegradabile **che** non biodegradabile.

2. In aggiunta alle definizioni di cui al paragrafo 1, si applicano le definizioni seguenti:

- a) "rifiuto", "oli usati", "detentore di rifiuti", "gestione dei rifiuti", "raccolta", "prevenzione", "riciclaggio", "recupero", "riempimento", "smaltimento" e "regime di responsabilità estesa del produttore" di cui all'articolo 3, punti 1), 3), 6), 9), 10), 12), 15), 17), 17bis), 19) e 21), della direttiva 2008/98/CE;

- b) "omologazione", "omologazione in più fasi", "componente", "parti", "pezzi di ricambio", "veicolo base", "veicolo prodotto in piccole serie", "veicolo per uso speciale", "autorità di vigilanza del mercato", "autorità di omologazione" "costruttore", "importatore" e "distributore" di cui all'articolo 3, punti 1), 8), 19), 21), 23), 24), 28), 30), 31), 35), 36), 40), 42) e 43), del regolamento (UE) 2018/858;
- c) "immatricolazione", "carta di circolazione", "sospensione", "intestatario della carta di circolazione" e "cancellazione di un'immatricolazione" di cui all'articolo 2, lettere b), c), d), e) ed f), della direttiva 1999/37/CE;
- d) "veicolo di interesse storico", "controllo tecnico" e "certificato di revisione" di cui all'articolo 3, punti 7), 9) e 12), della direttiva 2014/45/UE;
- e) "sostanza che desta preoccupazione" e "supporto dati" di cui all'articolo 2, punti 28) e 30), del regolamento [progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili];
- f) "autorità doganali" di cui all'articolo 5, punto 1), del regolamento (UE) 952/2013;
- g) "contratto a distanza" di cui all'articolo 2, punto 7), della direttiva 2011/83/UE;
- h) "piattaforma online" di cui all'articolo 3, lettera i), del regolamento (UE) 2022/2065;
- i) "consumatore" di cui articolo 2, punto 2), della direttiva (UE) 2019/771;
- j) "costruttore di piccole serie" di cui all'articolo 3, punto 48), del regolamento (UE) 2024/1257.

CAPO II

PRESCRIZIONI DI CIRCOLARITÀ

Articolo 4

Riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dei veicoli

1. Ciascun veicolo appartenente a un tipo di veicolo omologato a partire dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 72 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] a norma del regolamento (UE) 2018/858 è costruito in modo da essere:
 - a) riutilizzabile o riciclabile per almeno l'85 % della massa;
 - b) riutilizzabile o recuperabile per almeno il 95 % della massa.
2. Per ciascun tipo di veicolo di cui al paragrafo 1, i costruttori procedono come segue:
 - a) raccolgono i dati necessari dall'intera catena di fornitura, come natura e massa di tutti i materiali usati nella costruzione dei veicoli, per garantire la conformità costante alle prescrizioni;
 - b) conservano ogni altro dato appropriato relativo al veicolo, necessario per il processo di calcolo di cui alla lettera e);
 - c) verificano la correttezza e la completezza delle informazioni ricevute dai fornitori;
 - d) badano a che la disaggregazione dei materiali sia gestita e documentata;
 - e) calcolano i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità ai fini del paragrafo 1 conformemente alla metodologia stabilita dalla Commissione a norma del paragrafo 3 o, prima dell'adozione e dell'entrata in applicazione di tale metodologia, conformemente alla norma ISO 22628:2002 in combinazione con gli elementi di cui all'allegato II, parte A;
 - f) contrassegnano le parti e i componenti dei veicoli costituiti da polimeri ed elastomeri conformemente all'articolo 12, paragrafo 1;

g) garantiscono che le parti e i componenti elencati nell'allegato VII, parte E, non siano riutilizzati nella costruzione di veicoli nuovi.

3. Entro il [*OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a [...] 24 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento*], la Commissione adotta un atto di esecuzione che stabilisce una nuova metodologia per il calcolo e la verifica dei tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità di un veicolo, tenendo conto degli elementi di cui all'allegato II.

Detto atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 2.

Articolo 5

Prescrizioni relative alle sostanze presenti nei veicoli

1. La presenza di sostanze che destano preoccupazione nei veicoli e nelle loro parti e componenti è ridotta al minimo per quanto possibile.
 2. In aggiunta alle restrizioni di cui all'allegato XVII del regolamento (CE) n. 1907/2006 e[...] alle restrizioni di cui agli allegati I e II del regolamento (UE) 2019/1021 e al regolamento (UE) 2023/1542, il presente regolamento specifica il regime applicabile alle sostanze presenti nei veicoli.[...] Ogni tipo di veicolo omologato a partire dal [*OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 72 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento*] a norma del regolamento (UE) 2018/858, o ogni nuova parte o nuovo componente immesso sul mercato per tale veicolo, non contiene piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente.
- 2 bis. Entro il [inserire la data corrispondente al più tardi a 24 mesi dopo l'adozione del presente regolamento] la Commissione elabora una relazione sulla presenza di sostanze che destano preoccupazione nei veicoli, al fine di determinare la misura in cui tali sostanze incidono negativamente sul riutilizzo e sul riciclaggio dei materiali o hanno un impatto sulla sicurezza chimica. La Commissione è assistita dall'Agenzia europea per le sostanze chimiche per quanto riguarda gli aspetti relativi alla sicurezza chimica. La relazione non riguarda le sostanze che destano preoccupazione presenti nelle parti e nei componenti dei veicoli per le quali un'identificazione o una valutazione è già richiesta da altre normative dell'Unione.

La Commissione presenta la relazione al Parlamento europeo e al Consiglio, esponendo in dettaglio le sue conclusioni, e tiene conto delle opportune misure di follow-up, compresi:

- i) l'introduzione di restrizioni sulle sostanze che destano preoccupazione e incidono negativamente sul riutilizzo e sul riciclaggio dei materiali nei veicoli in cui sono presenti, nell'ambito degli atti delegati istituiti conformemente all'articolo 5, paragrafo 2 ter;
- ii) l'introduzione di obblighi di informazione nell'ambito del passaporto digitale di circolarità del veicolo conformemente all'articolo 13;
- iii) il ricorso alle procedure di cui all'articolo 68, paragrafi 1 e 2, del regolamento (CE) n. 1907/2006 per adottare nuove restrizioni.

Qualora uno Stato membro ritenga che una sostanza incida negativamente sul riutilizzo e sul riciclaggio dei materiali nel veicolo in cui è presente, entro il [inserire la data] ne informa la Commissione e, per quanto riguarda gli aspetti relativi alla sicurezza chimica, anche l'Agenzia europea per le sostanze chimiche e, se disponibili, si avvale delle pertinenti valutazioni del rischio o di altri dati pertinenti.

2 ter. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo restrizioni sulla presenza di sostanze che destano preoccupazione e incidono negativamente sul riutilizzo e sul riciclaggio dei materiali presenti nei veicoli e loro parti e componenti, per motivi non connessi prevalentemente alla sicurezza chimica.

3. In deroga al paragrafo 2, i tipi di veicoli o le parti e i componenti immessi sul mercato per tali veicoli possono contenere piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente alle condizioni e nei limiti di concentrazione massimi di cui all'allegato III.

I paragrafi 2 e 3 non si applicano alle batterie incorporate nei veicoli cui si applica il regolamento (UE) 2023/1542.

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 per modificare l'allegato III in modo da adeguarlo al progresso scientifico e tecnico:
- a) stabilendo valori massimi di concentrazione entro i quali la presenza di piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente in specifiche parti, componenti e materiali omogenei dei veicoli deve essere tollerata;
 - b) esentando determinate parti, componenti e materiali omogenei dei veicoli dal divieto di presenza di piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente di cui al paragrafo 2 se sono soddisfatte le condizioni seguenti:
 - i) l'impiego di tali sostanze è inevitabile;
 - ii) è dimostrato che i benefici socioeconomici prevalgono sui rischi per la salute umana o per l'ambiente derivanti dall'uso di tali sostanze;
 - iii) non esistono sostanze o tecnologie alternative adeguate;
 - c) stralciando parti, componenti e materiali omogenei dei veicoli dall'allegato III, se l'impiego di piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente è evitabile;
 - d) specificando parti, componenti e materiali omogenei nei veicoli che possono essere rimossi prima di subire un ulteriore trattamento e imporre che siano etichettati o resi identificabili con altri mezzi appropriati.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 per modificare l'allegato III, in particolare stralciando dall'elenco determinate esenzioni per materiali omogenei e componenti, qualora l'esenzione sia disciplinata da altre normative dell'Unione.

Al momento di adottare un atto delegato a norma del presente paragrafo la Commissione tiene conto dell'impatto socioeconomico dell'introduzione, della modifica o della soppressione di un'esenzione alla restrizione dell'impiego di piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente nei tipi di veicoli, compresa la disponibilità di alternative e l'impatto sulla salute umana e sull'ambiente durante l'intero ciclo di vita dei veicoli.

5. Su richiesta della Commissione ed entro 12 mesi dalla richiesta, l'Agenzia europea per le sostanze chimiche ("l'Agenzia") elabora una relazione sulla fattibilità tecnica ed economica di alternative alle esenzioni esistenti elencate nell'allegato III e, sulla base di tale valutazione, la proposta motivata di modifica dell'esenzione.
6. Non appena riceve la richiesta della Commissione, l'Agenzia pubblica sul suo sito web l'avviso di prossima preparazione di una relazione sull'eventuale modifica di un'esenzione di cui all'allegato III e invita gli Stati membri e tutte le parti interessate a presentare osservazioni entro otto settimane dalla data di pubblicazione dell'avviso. L'Agenzia pubblica sul proprio sito web tutte le osservazioni ricevute dagli Stati membri e dalle parti interessate.
7. Entro nove mesi dalla presentazione della relazione di cui al paragrafo [...] 5 alla Commissione, il comitato per l'analisi socioeconomica dell'Agenzia, istituito a norma dell'articolo 76, paragrafo 1, lettera d), del regolamento (CE) n. 1907/2006, adotta un parere sulla relazione e sulle modifiche proposte. L'Agenzia trasmette senza indugio tale parere alla Commissione.
8. [...]

Articolo 6

Contenuto riciclato minimo nei veicoli

1. La plastica contenuta in ciascun tipo di veicolo omologato a partire dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 72 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] a norma del regolamento (UE) 2018/858 contiene non meno del 15 % in peso di plastica riciclata da rifiuti di plastica post-consumo.

Almeno il 25 % dell'obiettivo di cui al primo comma è raggiunto includendo nel tipo di veicolo interessato la plastica riciclata dai veicoli fuori uso o dai rifiuti di cui all'articolo 23, paragrafo 2, lettera c), del presente regolamento.

Il peso della plastica contenuta in ciascun veicolo e il peso della plastica riciclata di cui al primo comma escludono gli elastomeri, i termoindurenti diversi dalle schiume di poliuretano utilizzati per le imbottiture e le plastiche che contengono o sono contaminate da qualsiasi sostanza disciplinata dall'articolo 7 del regolamento (UE) 2019/1021 in caso di superamento dei valori limite di cui all'allegato IV di tale regolamento.

1 bis. La plastica contenuta in ciascun tipo di veicolo omologato a partire dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 96 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] a norma del regolamento (UE) 2018/858 contiene non meno del 20 % in peso di plastica riciclata da rifiuti di plastica post-consumo.

Almeno il 25 % dell'obiettivo di cui al primo comma è raggiunto includendo nel tipo di veicolo interessato la plastica riciclata dai veicoli fuori uso o dai rifiuti di cui all'articolo 23, paragrafo 2, lettera c), del presente regolamento.

1 ter. La plastica contenuta in ciascun tipo di veicolo omologato a partire dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 120 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] a norma del regolamento (UE) 2018/858 contiene non meno del 25 % in peso di plastica riciclata da rifiuti di plastica post-consumo.

Almeno il 25 % dell'obiettivo di cui al primo comma è raggiunto includendo nel tipo di veicolo interessato la plastica riciclata dai veicoli fuori uso o dai rifiuti di cui all'articolo 23, paragrafo 2, lettera c), del presente regolamento.

1 quater. Ai fini del presente articolo, il contenuto riciclato è recuperato dai rifiuti post-consumo che sono stati riciclati:

a) in un impianto, situato nell'Unione, che soddisfa le prescrizioni in materia di protezione della salute umana, del clima e dell'ambiente previste dal diritto dell'Unione; oppure

b) in un impianto situato in un paese terzo che, **a decorrere dal [48 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento], [...] deve soddisfare** le prescrizioni in materia di protezione della salute umana, del clima e dell'ambiente equivalenti a quelle stabilite dal diritto dell'Unione; **entro [24 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento], la Commissione valuta in modo più approfondito l'impatto previsto sul commercio mondiale, nonché sull'industria del riciclaggio e sull'industria automobilistica dell'UE e riferisce al Consiglio e al Parlamento europeo in merito alla sua valutazione.**

2. Entro il [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a 23 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento], la Commissione adotta un atto di esecuzione conformemente all'articolo 51, paragrafo 2, al fine di [...] stabilire la metodologia per il calcolo e la verifica, ai fini dei paragrafi 1, 1 bis, 1 ter e 1 quater del presente articolo, della quota di plastica recuperata dai rifiuti post-consumo e dai veicoli fuori uso [...], presente e incorporata nel tipo di veicolo. La metodologia di verifica comprende l'obbligo per i costruttori di garantire che ogni impianto che produce materiale a contenuto riciclato da essi utilizzato sia sottoposto ad audit almeno ogni cinque anni da parte di un soggetto terzo indipendente. Tali audit verificano che le condizioni di cui ai paragrafi 1, 1 bis, 1 ter e 1 quater siano soddisfatte e, a tale riguardo, sono conformi alle prescrizioni e ai criteri di cui all'allegato XIII. Per il materiale riciclato nei paesi terzi, tale obbligo di audit e i requisiti e i criteri di cui all'allegato XIII si applicano a decorrere dal [48 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento]. Nell'ambito dei loro obblighi generali ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 2, i costruttori devono tenere a disposizione, conservare e trasmettere alle autorità di omologazione competenti la documentazione, comprese le relazioni di audit, che attestino la conformità degli impianti a tali condizioni, prescrizioni e criteri.

2 bis. Se la mancanza di disponibilità o i prezzi eccessivi di specifiche materie plastiche riciclate rendono eccessivamente difficile il rispetto delle percentuali minime di contenuto riciclato di cui ai paragrafi 1, 1 bis, 1 ter e 1 quater del presente articolo, alla Commissione è conferito il potere di adottare un atto delegato conformemente all'articolo 50 per integrare [...] tali paragrafi stabilendo deroghe temporanee agli obiettivi di contenuto di plastica riciclata.

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo una quota minima di acciaio riciclato da rifiuti di acciaio post-consumo presente e incorporato nei tipi di veicoli da omologare a norma del presente regolamento e del regolamento (UE) 2018/858.

La quota minima di acciaio riciclato di cui al primo comma si basa su uno studio di fattibilità realizzato dalla Commissione. Lo studio è ultimato entro il [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a 23 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] e si concentra in particolare sugli aspetti seguenti:

- a) la disponibilità attuale e prevista di acciaio riciclato da fonti post-consumo di rifiuti di acciaio;

- b) l'attuale quota di rifiuti post-consumo in vari semilavorati e prodotti intermedi in acciaio utilizzati nei veicoli;
- c) la potenziale adesione dei costruttori all'impiego di acciaio riciclato post-consumo nei veicoli da omologare in futuro;
- d) la domanda relativa del settore automobilistico rispetto alla domanda di rifiuti di acciaio post-consumo di altri settori;
- e) la fattibilità economica e il progresso tecnico e scientifico, compresa l'evoluzione della disponibilità di tecnologie di riciclaggio in rapporto ai tassi di riciclaggio dell'acciaio;
- f) il contributo che una quota minima di contenuto riciclato di acciaio nei veicoli darebbe agli obiettivi dell'Unione in materia di autonomia strategica aperta, di clima e di ambiente;
- g) la necessità di evitare impatti negativi sproporzionati sull'accessibilità economica dei veicoli; e
- h) l'incidenza sui costi complessivi e sulla competitività del settore automobilistico.

[...]

[...]

4. Entro il [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a 35 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione valuta la fattibilità di stabilire una quota minima obbligatoria di:

- a) alluminio e sue leghe e magnesio e sue leghe riciclati da rifiuti post-consumo e incorporati nei tipi di veicoli; e
- b) neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario, nichel, cobalto o boro riciclato da rifiuti post-consumo e incorporato nei magneti permanenti.

In seguito al completamento della valutazione di cui al primo comma, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo una quota minima di alluminio e sue leghe, magnesio e sue leghe, neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario, nicel, cobalto o boro riciclati da rifiuti post-consumo presenti e incorporati nei tipi di veicoli da omologare a norma del presente regolamento e del regolamento (UE) 2018/858.

La quota minima di contenuto riciclato dei materiali di cui al secondo comma si basa sullo studio di fattibilità di cui al primo comma, tenendo conto di tutti i seguenti elementi:

- a) la disponibilità attuale e prevista dei materiali di cui al secondo comma riciclati da rifiuti post-consumo;
- b) le attuali quote di contenuto riciclato di rifiuti post-consumo nei materiali di cui al secondo comma nei veicoli immessi sul mercato;
- c) la fattibilità economica e il progresso tecnico e scientifico, compresa l'evoluzione della disponibilità di tecnologie di riciclaggio in rapporto ai tipi di materiali riciclati e ai rispettivi tassi di riciclaggio;
- d) il contributo che una quota minima nei veicoli di contenuto riciclato dei materiali di cui al secondo comma darebbe all'autonomia strategica dell'Unione e ai suoi obiettivi in materia di clima e di ambiente;
- e) possibili impatti sul funzionamento del veicolo derivanti dall'incorporazione di contenuto riciclato dei materiali di cui al secondo comma nelle parti e nei componenti del veicolo;
- f) la necessità di evitare impatti negativi sproporzionati sull'accessibilità economica dei veicoli contenenti i materiali di cui al secondo comma;
- g) l'incidenza sui costi complessivi e sulla competitività del settore automobilistico.

5. Entro [...] 30 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento [...] la Commissione [...] adotta un atto di esecuzione che stabilisce la metodologia per il calcolo e la verifica della quota dei materiali, di cui ai paragrafi 3 e 4, riciclati da rifiuti post-consumo nei tipi di veicoli.

Detto atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 2.

Articolo 7

Progettazione per consentire la rimozione e la sostituzione di determinate parti e componenti dei veicoli

1. Ciascun veicolo appartenente a un tipo di veicolo omologato a partire dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 72 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] è progettato in modo da non ostacolare la rimozione dal veicolo, negli impianti di trattamento autorizzati, delle parti e dei componenti elencati nell'allegato VII, parte C, durante la fase in cui il veicolo è diventato un rifiuto.
2. Ciascun veicolo appartenente a un tipo di veicolo omologato a partire dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 72 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] a norma del regolamento (UE) 2018/858 è progettato, per quanto riguarda gli elementi di giunzione, fissaggio e sigillatura, in modo da consentire, in modo facile e non distruttivo, la rimozione dal veicolo e la sostituzione nel veicolo delle batterie per veicoli elettrici e dei motori ad azionamento elettrico negli impianti di trattamento autorizzati o da parte di riparatori-manutentori durante la fase di utilizzo e la fase in cui il veicolo è diventato un rifiuto.
3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 al fine di modificare il paragrafo 2 rivedendo l'elenco delle parti e dei componenti che devono essere progettati per essere rimossi dai veicoli e sostituiti nei veicoli, al fine di includere nel medesimo paragrafo parti e componenti aggiuntivi elencati nell'allegato VII, parte C, tenendo conto del progresso tecnico e scientifico.
4. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscono le condizioni di progettazione per la rimozione e la sostituzione di parti e componenti di cui al paragrafo 2 laddove necessario per garantire l'attuazione armonizzata dell'obbligo di cui al medesimo paragrafo.

Detti atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 2.

CAPO III

OBBLIGHI DEI COSTRUTTORI

Articolo 8

Obblighi generali

1. I costruttori dimostrano che i veicoli nuovi da essi prodotti e immessi sul mercato sono omologati conformemente alle prescrizioni del regolamento (UE) 2018/858, del regolamento (UE) n. 168/2013 e del presente regolamento.
2. Ai fini dell'omologazione dei tipi di veicolo/[...] cui si applicano le prescrizioni degli articoli 4, 5, 6 o 7, il costruttore fornisce la documentazione attestante la conformità a dette prescrizioni e:
 - a) la include nel fascicolo informativo di cui all'articolo 24 del regolamento (UE) 2018/858 o all'articolo 27 del regolamento (UE) n. 168/2013, a seconda del caso; e
 - b) la trasmette all'autorità di omologazione a norma dell'articolo 23 del regolamento (UE) 2018/858 o dell'articolo 26 del regolamento (UE) n. 168/2013, a seconda del caso.
3. Ai fini dell'omologazione dei veicoli cui si applica la prescrizione dell'articolo 9, il costruttore trasmette la strategia di circolarità all'autorità di omologazione unitamente alla domanda di omologazione di cui all'articolo 23 del regolamento (UE) 2018/858 o all'articolo 26 del regolamento (UE) n. 168/2013, a seconda del caso.
4. Ai fini dell'omologazione dei veicoli cui si applicano le prescrizioni stabilite all'articolo 10, il costruttore elabora le informazioni di cui all'articolo 10, paragrafo 1, e le trasmette, conformemente all'articolo 24, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) 2018/858, all'autorità di omologazione unitamente alla domanda di omologazione di cui all'articolo 23 di quest'ultimo regolamento.

5. Ai fini dell'omologazione dei veicoli cui si applicano le prescrizioni stabilite all'articolo 11, il costruttore trasmette la dichiarazione attestante la conformità alla prescrizione di cui all'articolo 11, paragrafo 1, conformemente all'articolo 24, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) 2018/858 o all'articolo 27, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 168/2013, a seconda del caso, all'autorità di omologazione unitamente alla domanda di omologazione[...].

Articolo 9

Strategia di circolarità

1. Per ciascuna categoria di veicoli di cui ha prodotto veicoli omologati a norma del regolamento (UE) 2018/858 a decorrere dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] il costruttore elabora e attua una strategia di circolarità al fine di mettere a disposizione il suo piano globale di circolarità per i prossimi cinque anni. Per quanto riguarda l'allegato IV, parte A, punti 3 e 4, la strategia comprende informazioni specifiche per tipo di veicolo.
2. La strategia di circolarità descrive le azioni che i costruttori intendono compiere per ottemperare ai loro obblighi di garantire il rispetto delle prescrizioni di circolarità di cui al capo II, verificate nell'ambito delle procedure di omologazione e applicabili alla categoria di veicoli interessata.
3. La strategia di circolarità contiene gli elementi di cui all'allegato IV, parte A.
4. Il costruttore trasmette alla Commissione una copia della strategia di circolarità entro 30 giorni dal rilascio della prima omologazione per [...] un veicolo [...] della categoria interessata.
5. Il costruttore monitora le azioni previste nella strategia di circolarità, vi dà seguito e aggiorna la strategia ogni cinque anni conformemente all'allegato IV, parte B. La strategia di circolarità aggiornata è trasmessa all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione per un veicolo della categoria interessata e alla Commissione.
6. La Commissione mette a disposizione del pubblico le strategie di circolarità e gli aggiornamenti, fatta eccezione per le informazioni riservate.

7. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 al fine di modificare l'allegato IV, parte B, adeguando le prescrizioni relative al contenuto della strategia di circolarità e ai relativi aggiornamenti ai progressi tecnici e scientifici nella produzione di veicoli e nella gestione di veicoli fuori uso, agli sviluppi del mercato automobilistico e all'evoluzione normativa.
8. Entro il [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a 83 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] e successivamente ogni sei anni la Commissione elabora e pubblica una relazione sulla circolarità del settore automobilistico. La relazione si basa in particolare sulle strategie di circolarità e sui relativi aggiornamenti.

Articolo 10

Dichiarazione sul contenuto riciclato presente nei veicoli

1. Per ciascun tipo di veicolo omologato a partire dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a [...] 12 mesi dopo [...] l'adozione dell'atto di esecuzione che stabilisce la metodologia per il calcolo e la verifica della quota dei materiali riciclati da rifiuti post-consumo nei tipi di veicoli, di cui all'articolo 6, paragrafo/[...]/ 5.] a norma del regolamento (UE) 2018/858, i costruttori dichiarano la rispettiva quota di contenuto riciclato di:
 - a) neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario, nicel, cobalto e boro nei magneti permanenti dei motori ad azionamento elettrico;
 - b) alluminio e sue leghe;
 - c) magnesio e sue leghe;
 - d) acciaio.

La dichiarazione concerne il contenuto riciclato di detti materiali presenti nel tipo di veicolo e indica, per quota di materiale, se è riciclato da rifiuti pre-consumo o post-consumo.

2. Le autorità di omologazione verificano che i costruttori abbiano trasmesso la documentazione richiesta e che questa contenga le informazioni di cui al paragrafo 1.
3. In deroga al paragrafo 1, l'obbligo di dichiarare la quota di contenuto riciclato di un determinato materiale non si applica ai materiali per i quali è stato stabilito un obiettivo a norma dell'articolo 6, paragrafo 3 o 4.

Articolo 11

Informazioni sulla rimozione e sulla sostituzione di parti, componenti e materiali presenti nei veicoli

1. Dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] i costruttori danno ai gestori di rifiuti e ai riparatori-manutentori un accesso illimitato, standardizzato e non discriminatorio alle informazioni elencate nell'allegato V, che consentono di accedere, rimuovere in sicurezza e sostituire:
 - [...]/[...]/c) parti, componenti e materiali contenenti i fluidi e i liquidi elencati all'allegato VII, parte B, e presenti nei veicoli;
 - d) parti e componenti elencati nell'allegato VII, parte C, presenti nei veicoli;
 - e) parti e componenti contenenti le materie prime critiche di cui all'articolo 28, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE)[.../ 2024/1252 al momento dell'omologazione del veicolo;
 - f) componenti e parti del veicolo con codici digitali, se la codifica ne impedisce la riparazione, la manutenzione o la sostituzione in un altro veicolo.
2. I costruttori garantiscono la cooperazione con gli operatori di trattamento autorizzati e con i riparatori-manutentori istituendo le piattaforme di comunicazione necessarie per fornire e tenere aggiornate le informazioni di cui al paragrafo 1 e le informazioni di cui all'allegato V.

I costruttori forniscono le informazioni di cui al primo comma gratuitamente. I costruttori possono riscuotere oneri dai gestori di rifiuti e dai riparatori-manutentori in ragione dell'importo necessario a coprire i costi amministrativi per rendere accessibili le informazioni necessarie attraverso le piattaforme di comunicazione.

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 al fine di modificare l'allegato V rivedendo l'elenco di parti, componenti e materiali dei veicoli e la portata delle informazioni che i costruttori sono tenuti a fornire.

Articolo 12

Etichettatura di parti, componenti e materiali presenti nei veicoli

1. Per etichettare e identificare parti, componenti e materiali dei veicoli, i costruttori e i loro fornitori utilizzano la nomenclatura delle norme di codifica dei componenti e dei materiali elencate all'allegato VI, punti da 1 a 3.
2. Entro il 24 maggio 2029 [...]i costruttori garantiscono che [...]le parti e i componenti dei veicoli che contengono magneti permanenti rechino un'etichetta indelebile chiaramente visibile e leggibile che riporti le informazioni di cui [...]/all'articolo 28 del regolamento (UE) 2024/1252.
3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 per modificare l'allegato VI in modo da adeguarlo al progresso tecnico e scientifico.

Articolo 13

Passaporto digitale di circolarità del veicolo

1. Dal *[OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a [...] 72 mesi dopo l'entrata in vigore del regolamento]* ogni veicolo immesso sul mercato è munito di un passaporto digitale di circolarità del veicolo, il quale è allineato ad altri passaporti ambientali relativi ai veicoli istituiti da normative dell'Unione, in particolare i passaporti di cui all'articolo 77 del regolamento (UE) 2023/1542 e all'articolo 3, punto 68), del regolamento (UE) 2024/1257, e, ove possibile, è integrato in tali altri passaporti.

Il passaporto digitale di circolarità del veicolo è allineato, se del caso, alle prescrizioni di cui al regolamento (UE) 2024/1781 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, che stabilisce il quadro per la definizione dei requisiti di progettazione ecocompatibile per prodotti sostenibili, in particolare agli articoli da 11 a 13.

2. Il passaporto digitale di circolarità di un veicolo immesso sul mercato è accessibile gratuitamente e contiene:

a) le informazioni di cui all'articolo 11 del presente regolamento in formato digitale [...][...];

b) le informazioni sulle parti del veicolo contenenti piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente in relazione alla deroga di cui all'articolo 5, paragrafo 3; [...]

b bis) la dichiarazione sulla quota di contenuto di plastica riciclata e materiali elencati all'articolo 10, paragrafo 1, lettere da a) a d);

b ter) la strategia di circolarità per il tipo di veicolo interessato; [...]

b quater) un riferimento al catalogo dei pezzi di ricambio per il tipo di veicolo interessato, compresa l'ubicazione dei singoli pezzi nel veicolo.

3. Il costruttore che immette il veicolo sul mercato garantisce che le informazioni contenute nel passaporto digitale di circolarità del veicolo siano esatte, complete e aggiornate.

3 bis. [...]

4. Tutte le informazioni contenute nel passaporto digitale di circolarità del veicolo sono conformi alle disposizioni stabilite dalla Commissione a norma del paragrafo 6 e:

a) si basano su norme tecniche aperte;

b) sono elaborate in un formato interoperabile;

c) sono trasferibili mediante una rete aperta e interoperabile per lo scambio di dati senza blocco da fornitore;

d) sono leggibili mediante dispositivi informatici, strutturate e ricercabili.

5. Il passaporto digitale di circolarità di un veicolo divenuto veicolo fuori uso cessa di esistere non prima di [...] 12 mesi dal rilascio del certificato di rottamazione del veicolo fuori uso.
6. Entro [48 mesi dall'entrata in vigore del regolamento] [...] la Commissione adotta atti di esecuzione che disciplinano:
- a) le modalità e le specifiche tecniche della soluzione da utilizzare per accedere al passaporto digitale di circolarità del veicolo;
 - b) le specifiche tecniche di progettazione e funzionamento del passaporto digitale di circolarità del veicolo, comprese le norme riguardanti:
 - i) l'allineamento e l'interoperabilità del passaporto digitale di circolarità del veicolo con altri passaporti e certificati imposti dalla legislazione dell'Unione, di cui al paragrafo 1 del presente articolo;
 - ii) l'archiviazione e il trattamento delle informazioni contenute nel passaporto digitale di circolarità del veicolo;
 - iii) la disponibilità del passaporto digitale di circolarità del veicolo dopo che il costruttore responsabile dell'adempimento degli obblighi di cui al paragrafo 3 cessa di esistere o cessa la propria attività nell'Unione;
 - c) l'introduzione, la modifica e l'aggiornamento delle informazioni contenute nel passaporto digitale di circolarità del veicolo da parte di soggetti diversi dal costruttore;
 - d) l'ubicazione del supporto dati o altro identificativo che consenta l'accesso al passaporto digitale di circolarità del veicolo.

Nel definire le norme di cui al primo comma, la Commissione tiene conto della necessità di garantire un elevato livello di sicurezza e di tutela della vita privata.

Gli atti di esecuzione di cui al primo comma sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 2.

CAPO IV

GESTIONE DEI VEICOLI FUORI USO

SEZIONE 1

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 14

Autorità competente

1. Gli Stati membri designano una o più autorità competenti ad attuare gli obblighi di cui al presente capo, in particolare a monitorare e verificare la conformità degli operatori economici, dei produttori e delle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore agli obblighi di cui agli articoli da 15 a [...]37 e all'allegato I.
2. Ciascuno Stato membro può designare, tra le autorità competenti di cui al paragrafo 1, un punto di contatto ai fini della comunicazione con la Commissione.
3. Gli Stati membri definiscono le modalità organizzative e di funzionamento delle autorità competenti, comprese le norme amministrative e procedurali relative a:
 - a) la registrazione dei produttori in conformità dell'articolo [...] 19;
 - b) l'autorizzazione dei produttori e delle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore in conformità dell'articolo [...] 18;
 - c) la sorveglianza dell'attuazione degli obblighi di responsabilità estesa del produttore in conformità degli articoli 16 e 20;
 - d) la raccolta di dati sui veicoli e sui veicoli fuori uso in conformità dell'articolo [...] 19, paragrafo 12, e dell'articolo 49, paragrafo 6;
 - e) la messa a disposizione delle informazioni in conformità dell'articolo 49.

4. Entro il [*OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a [...] 12 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento*] gli Stati membri comunicano alla Commissione le denominazioni e i recapiti delle autorità competenti designate in applicazione del paragrafo 1. Gli Stati membri comunicano senza indebito ritardo alla Commissione eventuali modifiche delle denominazioni e dei recapiti di dette autorità competenti.

Articolo 15

Impianti di trattamento autorizzati

1. Fatta salva la direttiva 2010/75/UE, gli enti o le imprese che intendono effettuare operazioni di trattamento dei veicoli fuori uso ottengono l'autorizzazione dell'autorità competente a norma dell'articolo 23 della direttiva 2008/98/CE e rispettano le condizioni stabilite nell'autorizzazione.
2. Al fine del rilascio dell'autorizzazione di cui al paragrafo 1, l'autorità competente verifica se l'ente o l'impresa dispone della capacità [...] necessaria per ottemperare agli obblighi di cui all'articolo 27.
3. Le autorizzazioni di cui al paragrafo 1 indicano che gli impianti di trattamento sono competenti al rilascio del certificato di rottamazione di cui all'articolo 25. Gli Stati membri possono disporre in generale che gli impianti di trattamento siano competenti a rilasciare il certificato di rottamazione di cui all'articolo 25.
- 3 bis. I produttori o, se designate a norma dell'articolo 17, paragrafo 1, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore possono stipulare contratti con impianti di trattamento autorizzati ai fini dell'adempimento dei loro obblighi di responsabilità del produttore. Tali contratti sono equi, trasparenti e non discriminatori e possono basarsi su un modello stabilito dallo Stato membro.

4. [...] Gli Stati membri assicurano il pieno coordinamento delle condizioni e delle procedure per il rilascio dell'autorizzazione qualora coinvolgano più di un'autorità competente o più di un ente o impresa che intende effettuare operazioni di trattamento dei veicoli fuori uso, al fine di garantire un approccio integrato efficace da parte di tutte le autorità competenti per tale procedura.
5. Alla Commissione è conferito il potere di adottare un atto di esecuzione che stabilisca le prescrizioni dettagliate applicabili ai contratti di cui al paragrafo 3 bis, al fine di garantire condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie. Detto atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 2.

SEZIONE 2

RESPONSABILITÀ ESTESA DEL PRODUTTORE

Articolo 16

Responsabilità estesa del produttore

Dal [OP: *inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento*] i produttori hanno la responsabilità estesa del produttore per i veicoli che mettono a disposizione sul mercato per la prima volta nel territorio di uno Stato membro. Il regime di responsabilità estesa del produttore [...] è coerente con gli articoli 8 e 8 bis della direttiva 2008/98/CE e rispetta le prescrizioni del presente capo.

La responsabilità estesa del produttore include l'obbligo per i produttori di garantire che:

- a) i veicoli che essi hanno messo a disposizione sul mercato per la prima volta nel territorio di uno Stato membro e che diventano veicoli fuori uso
 - i) siano raccolti a norma dell'articolo 23;
 - ii) siano trattati a norma dell'articolo 27;

- b) i gestori di rifiuti che trattano veicoli fuori uso di cui alla lettera a) rispettino gli obiettivi di cui all'articolo 34.

Nelle regioni ultraperiferiche gli Stati membri possono adattare gli obblighi dei produttori al fine di garantire un servizio e coprire i costi della gestione dei veicoli fuori uso in relazione alle caratteristiche di tali regioni.

In aggiunta alle informazioni di cui all'articolo 8 bis, paragrafo 3, lettera e), della direttiva 2008/98/CE, i produttori pubblicano sui loro siti web almeno una volta all'anno, nel rispetto del segreto commerciale e industriale, le informazioni concernenti la raccolta dei veicoli fuori uso e il raggiungimento degli obiettivi di riutilizzo e riciclaggio, riutilizzo e recupero e riciclaggio di plastica.

Articolo [...] 17

Organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore

1. I produttori possono scegliere di adempiere i loro obblighi di responsabilità estesa del produttore individualmente o incaricando un'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore autorizzata a norma dell'articolo [...] 18 di adempiere per loro conto gli obblighi di responsabilità estesa del produttore.

Gli Stati membri possono adottare misure per imporre al produttore di incaricare un'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore ai fini dell'adempimento dei suoi obblighi di responsabilità estesa del produttore di cui all'articolo 16.

2. Le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore garantiscono la riservatezza dei dati in loro possesso per quanto riguarda le informazioni riservate o le informazioni direttamente attribuibili ai singoli produttori o ai loro rappresentanti [...] autorizzati per la responsabilità estesa del produttore.

3. In aggiunta alle informazioni di cui all'articolo 8 bis, paragrafo 3, lettera e), della direttiva 2008/98/CE, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore pubblicano sui loro siti web almeno [...] una volta all'anno, nel rispetto del segreto commerciale e industriale, le informazioni concernenti la raccolta dei veicoli fuori uso e il raggiungimento degli obiettivi di riutilizzo e riciclaggio, riutilizzo e recupero e riciclaggio di plastica da parte dei produttori che hanno incaricato l'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore.
4. Le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore garantiscono [...] un dialogo regolare tra i soggetti coinvolti a norma dell'articolo 8 bis, paragrafo 6, della direttiva 2008/98/CE.

Articolo [...] 18

Autorizzazione all'adempimento della responsabilità estesa del produttore

1. Il produttore, in caso di adempimento individuale degli obblighi di responsabilità estesa del produttore, e le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore designate, in caso di adempimento collettivo degli obblighi di responsabilità estesa del produttore, presentano domanda di autorizzazione presso l'autorità competente.
2. L'autorizzazione è concessa solo se è dimostrato che i requisiti di cui all'articolo 8 bis, paragrafo 3, lettere da a) a d), della direttiva 2008/98/CE sono rispettati e le misure messe in atto dal produttore o dall'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore sono sufficienti ad adempiere gli obblighi di cui al presente capo relativamente al numero di veicoli messi a disposizione sul mercato per la prima volta nel territorio di uno Stato membro dal produttore o dai produttori per conto dei quali agisce l'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore.

Il produttore, in caso di adempimento individuale degli obblighi di responsabilità estesa del produttore, e le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore designate, in caso di adempimento collettivo degli obblighi di responsabilità estesa del produttore, possono essere registrati solo se sono in possesso di un'autorizzazione dell'autorità competente a norma del presente articolo. Ciò non pregiudica la possibilità di combinare la procedura di registrazione a norma dell'articolo 19 e la procedura di autorizzazione a norma del presente articolo in un'unica procedura.

3. Gli Stati membri, nelle loro misure che stabiliscono le norme amministrative e procedurali di cui all'articolo 14, paragrafo 3, lettera b), includono i dettagli della procedura di autorizzazione, che può differire a seconda che si tratti dell'adempimento individuale o collettivo degli obblighi di responsabilità estesa del produttore, e le modalità di verifica della conformità dei produttori o delle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore, comprese le informazioni che i produttori o le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore devono fornire a tal fine.
4. Il produttore o l'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore notifica senza indebito ritardo all'autorità competente qualsiasi modifica delle informazioni contenute nell'autorizzazione, qualsiasi modifica riguardante i termini dell'autorizzazione o la cessazione definitiva delle attività.
5. Il meccanismo di autocontrollo di cui all'articolo 8 bis, paragrafo 3, lettera d), della direttiva 2008/98/CE è eseguito periodicamente, almeno ogni tre anni, e su richiesta dell'autorità competente, al fine di verificare che le disposizioni ivi specificate siano rispettate e che continuino a essere soddisfatte le condizioni di autorizzazione di cui al paragrafo 2. Il produttore o l'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore presenta all'autorità competente, su richiesta, una relazione di autocontrollo e, se necessario, il progetto di piano d'azione correttivo. Fatte salve le competenze di cui al paragrafo 6, l'autorità competente può formulare osservazioni sulla relazione di autocontrollo e sul progetto di piano d'azione correttivo e comunica le eventuali osservazioni al produttore o all'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore. Il produttore o l'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore elabora e attua il piano d'azione correttivo sulla base di tali osservazioni.
6. L'autorità competente può decidere di revocare l'autorizzazione se il produttore o l'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore non soddisfa più le prescrizioni relative all'organizzazione della raccolta e del trattamento dei veicoli fuori uso, non trasmette le comunicazioni dovute all'autorità competente, non notifica a quest'ultima eventuali modifiche riguardanti i termini dell'autorizzazione o ha cessato l'attività.

Articolo [...] 19

Registrazione [...]

1. Entro il [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a 35 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] gli Stati membri istituiscono un registro dei produttori finalizzato a monitorare il rispetto, da parte dei produttori, delle prescrizioni del presente capo.

Il registro fornisce link ad altri registri nazionali dei siti web dei produttori per facilitare, in tutti gli Stati membri, la registrazione dei produttori o dei rappresentanti [...] autorizzati per la responsabilità estesa del produttore e, se disponibili, ai siti web nazionali contenenti informazioni sulla procedura di registrazione.

Entro il [OP: inserire la data corrispondente a trenta mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione istituisce un sito web contenente i link a tutti i registri nazionali per facilitare la registrazione dei produttori in tutti gli Stati membri e, se disponibili, ai siti web nazionali contenenti informazioni sulla procedura di registrazione.

2. I produttori si iscrivono nel registro di cui al paragrafo 1. A tal fine essi presentano una domanda di registrazione in ciascuno Stato membro in cui mettono un veicolo a disposizione sul mercato per la prima volta.

I produttori presentano la domanda di registrazione tramite il sistema di elaborazione elettronica dei dati di cui al paragrafo 8, lettera a).

I produttori mettono veicoli a disposizione sul mercato di uno Stato membro solo se essi o, in caso di autorizzazione, i loro rappresentanti [...] autorizzati per la responsabilità estesa del produttore, sono registrati in quello Stato membro.

3. La domanda di registrazione contiene le informazioni elencate nell'allegato VIII. Gli Stati membri possono esigere informazioni o documenti supplementari, se necessario, per utilizzare il registro dei produttori in modo efficiente.
4. In deroga al paragrafo 3, le informazioni di cui all'allegato VIII, punto 1, lettera d), sono fornite nella domanda di registrazione di cui al paragrafo 3 oppure nella domanda di autorizzazione di cui all'articolo [...] 18.

5. Laddove un produttore abbia designato un'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore a norma dell'articolo [...] 17, tale organizzazione adempie, *mutatis mutandis*, gli obblighi di cui al presente articolo, salvo se diversamente specificato dallo Stato membro in cui il veicolo è stato messo a disposizione sul mercato per la prima volta.
6. Gli obblighi di cui al presente articolo possono essere ottemperati per conto di un produttore da un rappresentante [...] autorizzato per la responsabilità estesa del produttore.
- Se più di un produttore è rappresentato in uno Stato membro da un rappresentante autorizzato, quest'ultimo fornisce separatamente il nome e il recapito di ciascuno dei produttori rappresentati.
7. Gli Stati membri possono decidere che la procedura di registrazione a norma del presente articolo e la procedura di autorizzazione a norma all'articolo [...] 18 costituiscano una procedura unica, a condizione che la domanda di autorizzazione soddisfi i requisiti di cui ai paragrafi da 3 a 6 del presente articolo.
8. L'autorità competente:
- a) mette a disposizione sul proprio sito web le informazioni sulla procedura di domanda tramite un sistema di elaborazione elettronica dei dati;
 - b) autorizza le registrazioni e fornisce un numero di registrazione entro un termine massimo di 12 settimane dal momento in cui sono fornite tutte le informazioni necessarie a norma dei paragrafi 2 e 3.
9. L'autorità competente può:
- a) stabilire modalità relative ai requisiti e al processo di registrazione senza aggiungere requisiti sostanziali a quelli di cui ai paragrafi 2 e 3;
 - b) esigere dai produttori il pagamento di tariffe proporzionate e basate sui costi per il trattamento delle domande di cui al paragrafo 2 e all'articolo 18, paragrafo 1.
10. L'autorità competente può rifiutare di registrare un produttore o può revocare la registrazione del produttore se le informazioni di cui al paragrafo 3 e le relative prove documentali non sono fornite o non sono sufficienti o se il produttore non soddisfa più i requisiti di cui all'allegato VIII, punto 1, lettera d).

L'autorità competente revoca la registrazione del produttore se questi ha cessato di esistere.

11. Il produttore o, se del caso, il suo rappresentante [...] autorizzato per la responsabilità estesa del produttore o l'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore designata per conto dei produttori che rappresenta, notifica senza indebito ritardo all'autorità competente eventuali modifiche apportate alle informazioni contenute nella registrazione e l'eventuale cessazione definitiva della messa a disposizione sul mercato, nel territorio dello Stato membro, dei veicoli oggetto della registrazione.
12. Il produttore o, se del caso, il suo rappresentante [...] autorizzato per la responsabilità estesa del produttore o l'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore riferisce all'autorità competente responsabile del registro sull'adempimento degli obblighi di responsabilità estesa del produttore.

Articolo 20

Responsabilità finanziaria dei produttori

1. I contributi finanziari versati dal produttore coprono i seguenti costi relativi ai veicoli che il produttore mette a disposizione sul mercato:
 - a) i costi della raccolta dei veicoli fuori uso, necessaria per soddisfare le prescrizioni di cui agli articoli da 23 a 26, e del loro successivo trasporto dal punto di raccolta all'impianto di trattamento autorizzato che ha rilasciato il certificato di rottamazione, nonché i costi del trattamento dei veicoli fuori uso, necessario per soddisfare le prescrizioni di cui agli articoli da 27 a [...] 31, 34 e [...]36, purché [...] a norma dell'articolo 8 bis, paragrafo 4, lettere da a) a c), della direttiva 2008/98/CE, tengano conto dei proventi dei gestori di rifiuti connessi alla vendita di pezzi di ricambio usati e di componenti di ricambio usati, di veicoli fuori uso depurati o di materie prime secondarie riciclate da veicoli fuori uso;
 - b) i costi delle campagne di sensibilizzazione volte a migliorare la raccolta dei veicoli fuori uso;
 - c) i costi dell'istituzione del sistema di notifica di cui all'articolo 25;

d) i costi di raccolta e comunicazione dei dati alle autorità competenti.

Per i veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2000/53/CE messi a disposizione sul mercato prima dell'entrata in vigore del presente regolamento e in deroga al primo comma, lettera a), e al paragrafo 1 bis del presente articolo, negli Stati membri in cui, a norma dell'articolo 5, paragrafo 4, secondo comma, della direttiva 2000/53/CE, i produttori non erano tenuti a sostenere tutti i costi, ma solo una parte significativa di essi, i contributi finanziari che il produttore di tali veicoli deve versare corrispondono a un livello che costituisce una parte significativa dei costi ivi menzionati.

1 bis. I contributi finanziari versati dai produttori che immettono il veicolo sul mercato coprono anche i costi di cui al paragrafo 1, lettera a), relativi a veicoli per i quali il produttore non può essere identificato o ha cessato di esistere nello Stato membro in cui il veicolo è diventato un veicolo fuori uso, in proporzione alla rispettiva quota di mercato.

2. L'autorità competente, in stretta collaborazione con i produttori, con le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore e con i gestori di rifiuti, monitora:

- a) i costi medi delle operazioni di raccolta, riciclaggio e trattamento e i proventi dei gestori di rifiuti;
- b) il livello dei contributi finanziari che i produttori devono versare alle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore designate in caso di adempimento collettivo degli obblighi di responsabilità estesa del produttore, in modo da ripartire i costi equamente tra tutti gli operatori interessati.

3. I contributi finanziari versati dai produttori che mettono a disposizione sul mercato veicoli per uso speciale coprono solo i costi di cui al paragrafo 1, lettera a), relativi alla raccolta e alla depurazione di tali veicoli.

4. In caso di adempimento individuale degli obblighi di responsabilità estesa del produttore, i produttori forniscono una garanzia per i veicoli che mettono a disposizione sul mercato per la prima volta nel territorio di uno Stato membro. Detta garanzia assicura che le operazioni di cui al paragrafo 1 relative a tali veicoli saranno finanziate.

L'importo della garanzia è determinato dagli Stati membri in cui il veicolo è stato messo a disposizione sul mercato per la prima volta, tenendo conto dei criteri di cui all'articolo 21.

La garanzia può assumere la forma di una partecipazione del produttore a regimi adeguati per il finanziamento della gestione dei veicoli fuori uso, [...] di una garanzia finanziaria o di un'assicurazione equivalente.

5. Fatti salvi gli articoli 107 e 108 TFUE, nel caso di un'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore gestita dallo Stato, tale garanzia può assumere la forma di un fondo pubblico finanziato dai contributi a carico dei produttori e di cui lo Stato membro che gestisce l'organizzazione è garante in solido.

6. Il costruttore del veicolo base è considerato il produttore e può riscuotere contributi proporzionali dai costruttori coinvolti in fasi successive dell'omologazione.

Articolo 21

Modulazione delle tariffe

1. In caso di adempimento collettivo degli obblighi di responsabilità estesa del produttore, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore garantiscono che i contributi finanziari loro versati dai produttori siano modulati tenendo conto almeno di quanto segue:
 - a) il peso del veicolo;
 - b) il tipo di sistema di trazione;
 - c) il tasso di riciclabilità e riutilizzabilità del tipo di veicolo al quale il veicolo appartiene, sulla base delle informazioni presentate all'autorità di omologazione a norma dell'articolo 4;

- d) il tempo necessario per demolire il veicolo in un impianto di trattamento autorizzato, in particolare per le parti e i componenti che devono essere rimossi prima della frantumazione a norma dell'articolo 30;
 - e) la percentuale di materiali e sostanze che impediscono un processo di riciclaggio di alta qualità, quali adesivi, plastica composita o materiali rinforzati con carbonio;
 - f) la percentuale di contenuto riciclato dei materiali elencati agli articoli 6 e 10 utilizzati nel veicolo;
 - g) la presenza e la quantità delle sostanze di cui all'articolo 5, paragrafo 2.
2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare [...] un atto di esecuzione conformemente all'articolo [...] 51, paragrafo 2, al fine di [...] stabilire norme dettagliate sulle modalità di applicazione dei criteri di cui al paragrafo 1. Detto atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 2.

Articolo 22

Meccanismo di ripartizione dei costi per i veicoli divenuti veicoli fuori uso in un altro Stato membro

1. Se il veicolo diventa un veicolo fuori uso in uno Stato membro diverso dallo Stato membro nel cui territorio è stato messo a disposizione sul mercato per la prima volta, e nessun produttore può essere identificato nel territorio dello Stato membro in cui diventa un veicolo fuori uso, il produttore [...] che ha immesso tale veicolo sul mercato o, se designata a norma dell'articolo [...] 17, l'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore di cui al paragrafo 2 del presente articolo garantisce che siano coperti i costi [...] delle operazioni di gestione dei rifiuti di cui all'articolo 20 sostenuti dai gestori di rifiuti in altri Stati membri.
2. Il produttore che immette un veicolo sul mercato o, se designata a norma dell'articolo [...] 17, l'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore nello Stato membro in cui il produttore ha immesso tale veicolo sul mercato:

- a) designa, con mandato scritto, un rappresentante [...] autorizzato per la responsabilità estesa del produttore in ciascuno Stato membro;
- b) istituisce meccanismi di cooperazione transfrontaliera con i gestori di rifiuti che effettuano le operazioni di gestione dei rifiuti di cui all'articolo 20.

2 bis. Gli Stati membri possono chiedere ai proprietari di veicoli di pagare un contributo amministrativo per veicoli usati o veicoli per i quali non è possibile identificare alcun produttore, immatricolati per la prima volta in tale Stato membro, al fine di coprire i costi delle operazioni di gestione dei rifiuti di cui all'articolo 20, paragrafo 1. Il contributo amministrativo non supera il contributo finanziario di cui all'articolo 20, paragrafo 1.

3. Lo Stato membro in cui il veicolo è divenuto un veicolo fuori uso monitora il rispetto dei paragrafi 1 e 2 da parte dei produttori o, se designate a norma dell'articolo [...] 17, delle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore. Il monitoraggio si basa sulle informazioni comunicate e verificate dai produttori o, se designate a norma dell'articolo [...] 17, dalle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore, alle autorità competenti sull'attuazione dei paragrafi 1 e 2 e in particolare sul calcolo e sulla ripartizione dei costi per la gestione dei veicoli fuori uso di cui al paragrafo 1, tenendo debitamente conto della riservatezza commerciale e di altre considerazioni in materia di competitività.
4. Ove necessario per garantire il rispetto del presente articolo ed evitare distorsioni del mercato unico, e tenendo conto delle informazioni fornite dagli Stati membri nell'ambito delle attività di cooperazione e monitoraggio di cui ai paragrafi 2 e 3, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 del presente regolamento per stabilire norme dettagliate sugli obblighi dei produttori, degli Stati membri e dei gestori di rifiuti e sulle caratteristiche dei meccanismi di cui al paragrafo 1.

SEZIONE 3

RACCOLTA DEI VEICOLI FUORI USO

Articolo 23

Raccolta dei veicoli fuori uso

1. I produttori o, se designate a norma dell'articolo [...] 17, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore istituiscono o partecipano all'istituzione di sistemi di raccolta [...] per tutti i veicoli [...] che hanno messo a disposizione per la prima volta sul mercato nel territorio di uno Stato membro e che sono diventati veicoli fuori uso.

Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché i produttori o, se designate a norma dell'articolo [...] 17, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore istituiscano sistemi di raccolta per tutti i veicoli fuori uso.

2. I produttori o, se designate a norma dell'articolo [...] 17, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore, assicurano che i sistemi di raccolta di cui al paragrafo 1:
 - a) coprano l'intero territorio dello Stato membro;
 - b) [...] siano dotati di un'adeguata disponibilità di impianti di trattamento autorizzati o punti di raccolta, tenendo conto dell'entità e della densità della popolazione e del volume previsto di veicoli fuori uso, senza limitarsi alle zone in cui la raccolta e la successiva gestione sono più redditizie;
 - c) garantiscano la raccolta delle parti di scarto provenienti dalle riparazioni dei veicoli;
 - d) consentano la raccolta di veicoli fuori uso di tutte le marche, indipendentemente dall'origine;
 - e) consentano [...] l'accettazione gratuita di tutti i veicoli fuori uso ai punti di raccolta o agli impianti di trattamento autorizzati di cui all'articolo 24, paragrafo 2.

3. I produttori o, se designate a norma dell'articolo [...] 17, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore pubblicano sui propri siti web e aggiornano regolarmente l'elenco dei punti di raccolta e degli impianti di trattamento autorizzati e realizzano campagne educative che promuovono i sistemi di raccolta dei veicoli fuori uso e informano sulle conseguenze ambientali della raccolta e della manipolazione improprie dei veicoli fuori uso. Gli Stati membri possono esigere che le campagne educative siano coordinate all'interno dello Stato membro, in collaborazione con i produttori o, se designate a norma dell'articolo 17, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore e le autorità competenti.

4. Gli Stati membri possono autorizzare [...] punti di raccolta diversi dagli impianti di trattamento autorizzati a [...] raccogliere i veicoli fuori uso.

[...]

I punti di raccolta ottengono un'autorizzazione dall'autorità competente a norma dell'articolo 23 della direttiva 2008/98/CE e rispettano le condizioni stabilite in tale autorizzazione.

Al fine del rilascio dell'autorizzazione, l'autorità competente verifica che l'ente o l'impresa disponga della capacità necessaria per ottemperare ai seguenti obblighi:

a) [...] raccogliere i veicoli fuori uso e conservarli temporaneamente conformemente [...] all'allegato VII, parte A;

b) [...] preparare il trasferimento dei veicoli fuori uso raccolti agli impianti di trattamento autorizzati, prevenendo le perdite accidentali di fluidi e l'accesso non autorizzato al punto di raccolta;

b bis) provvedere al trasporto verso un impianto di trattamento autorizzato quando otto o più veicoli fuori uso sono conservati contemporaneamente nel punto di raccolta; e

c) garantire che tutti i veicoli fuori uso raccolti siano trasferiti a un impianto di trattamento autorizzato entro un [...] mese dal loro ricevimento. [...]

[...] [...]

5. I punti di raccolta [...] rilasciano al proprietario del veicolo un documento in formato elettronico che conferma il ricevimento di un veicolo fuori uso e lo trasmettono alle autorità competenti dello Stato membro, comprese le autorità competenti designate a norma dell'articolo 14, mediante una procedura di notifica elettronica stabilita a norma dell'articolo 25, paragrafo 2.

Articolo 24

Conferimento dei veicoli fuori uso [...]

1. Il proprietario del veicolo che diventa un veicolo fuori uso e qualsiasi operatore economico che agisce per suo conto conferiscono tale veicolo senza indebito ritardo a un impianto di trattamento autorizzato o a un punto di raccolta. [...]
2. Il conferimento del veicolo fuori uso, compresi i pezzi di ricambio aggiunti a seguito della riparazione o manutenzione del veicolo, [...] è gratuito per l'ultimo proprietario del veicolo, salvo se il veicolo fuori uso è privo di parti o componenti essenziali[...] o contiene rifiuti che vi sono stati aggiunti.

Ai fini del presente articolo, le parti essenziali sono:

- a) motori ad azionamento elettrico, compresi gli involucri e qualsiasi centralina, cavo, altra parte, altro componente e materiale che vi sono associati;
- b) batterie per veicoli elettrici quali definite all'articolo 3, punto 14), del regolamento (UE) 2023/1542;
- c) motori;
- d) marmitte catalitiche;
- e) cambi;
- f) carrozzeria.

Se la batteria per veicoli elettrici non è presente, il conferimento del veicolo fuori uso rimane gratuito solo se l'ultimo proprietario del veicolo fornisce la documentazione attestante che la batteria è stata manipolata da un operatore professionale in conformità del regolamento (UE) 2023/1542.

3. I requisiti di cui al paragrafo 2 non si applicano ai veicoli che sono stati dichiarati come perdita tecnica totale dalle compagnie di assicurazione.

Articolo 25

Certificato di rottamazione

1. Gli impianti di trattamento autorizzati rilasciano [...] un certificato di rottamazione all'ultimo proprietario del veicolo al conferimento del veicolo fuori uso all'impianto di trattamento autorizzato. Il certificato di rottamazione è rilasciato [...] conformemente al modello di cui all'allegato IX. Tale obbligo non si applica ai veicoli della categoria L che non sono soggetti a immatricolazione nello Stato membro interessato.
2. Il certificato di rottamazione è rilasciato in formato elettronico e trasmesso mediante una procedura di notifica elettronica alle autorità competenti dello Stato membro, comprese le autorità competenti designate a norma dell'articolo 14. L'impianto di trattamento autorizzato fornisce una copia della notifica elettronica all'ultimo proprietario del veicolo e a qualsiasi operatore economico che agisca per suo conto.
3. Se il veicolo fuori uso, per il quale è stato rilasciato il certificato di rottamazione in uno Stato membro, è immatricolato in un altro Stato membro, le autorità [...] competenti designate dallo Stato membro in cui è stato rilasciato il certificato di rottamazione informano le autorità [...] competenti designate dallo Stato membro in cui il veicolo è immatricolato che è stato rilasciato un certificato di rottamazione per il veicolo interessato.
4. Le autorità di immatricolazione del veicolo competenti [...] annullano l'immatricolazione del veicolo fuori uso solo dopo averne ricevuto il certificato di rottamazione.
5. I certificati di rottamazione rilasciati in uno Stato membro sono riconosciuti in tutti gli altri Stati membri.

Articolo 26

[.../ [...] [...] [...]

SEZIONE 4

TRATTAMENTO DEI VEICOLI FUORI USO

Articolo 27

Obblighi degli impianti di trattamento autorizzati

1. Gli impianti di trattamento autorizzati garantiscono che tutti i veicoli fuori uso e le loro parti, componenti e materiali, nonché le parti scartate in seguito alle riparazioni dei veicoli, siano accettati e trattati nel rispetto delle condizioni stabilite nelle loro autorizzazioni, nonché in conformità del presente regolamento.
2. [...]
3. Gli impianti di trattamento autorizzati:
 - a) conservano, anche temporaneamente, tutti i veicoli fuori uso e le loro parti, componenti e materiali conformemente agli obblighi minimi di cui all'allegato VII, parte A;
 - b) depurano tutti i veicoli fuori uso, conformemente all'articolo 29 e agli obblighi minimi di cui all'allegato VII, parte B;
 - c) rimuovono dal veicolo fuori uso le parti e i componenti elencati nell'allegato VII, parte C, [...] conformemente agli articoli 30 e 31;

- d) trattano tutti i veicoli fuori uso e le loro parti, i loro componenti e materiali conformemente agli articoli 28, 29, 30, 31, 32, 35 e 36 e all'allegato VII del presente regolamento, alla gerarchia dei rifiuti e alle prescrizioni generali di cui all'articolo 4 della direttiva 2008/98/CE [...];
- e) garantiscono che tutti i trattamenti per i veicoli fuori uso di cui al paragrafo 2 consentano di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 34 e, se del caso, applicano le migliori tecniche disponibili quali definite all'articolo 3, paragrafo 10, della direttiva 2010/75/UE.

Oltre ad essere tenuti alle prescrizioni di cui all'articolo 35 della direttiva 2008/98/CE, gli impianti di trattamento autorizzati conservano elettronicamente per 3 anni il registro di tutte le operazioni di trattamento, di cui alle lettere da a) a e), effettuate sui veicoli fuori uso e sono in grado di rilasciare tali informazioni su richiesta delle autorità nazionali competenti.

4.[...] [...]Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 per modificare l'allegato VII adattando gli obblighi minimi di trattamento per i veicoli fuori uso in modo da adeguarli al progresso scientifico e tecnico relativo alle tecnologie di trattamento, tra cui:

- a) aggiungere, sopprimere o rivedere le parti e i componenti elencati nell'allegato VII, parte C;
- b) rivedere i valori-obiettivo relativi alle frazioni derivate di cui all'allegato VII, parte G, punto 2;
- c) ampliare l'elenco dei tipi di leghe di alluminio di cui all'allegato VII, parte G, punto 2 ter;
- d) aggiungere prescrizioni in materia di qualità per migliorare la separazione delle plastiche riciclabili e valori-obiettivo per le successive tecnologie di riciclaggio applicabili all'allegato VII, parte G, punto 2.[...]

5. Gli Stati membri incoraggiano gli impianti di trattamento autorizzati a introdurre sistemi di gestione ambientale certificati a norma del regolamento (CE) n. 1221/2009.

Articolo 28

Prescrizioni generali per la frantumazione

1. Dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a [...]] 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] gli impianti di trattamento autorizzati e gli altri gestori di rifiuti che effettuano operazioni di frantumazione esigono che i veicoli fuori uso loro conferiti per la frantumazione o le parti e i componenti strutturali di grandi dimensioni provenienti dal telaio o dalla carrozzeria dei veicoli fuori uso delle categorie N2, N3, M2, M3 e O loro conferiti per la frantumazione o il taglio siano [...]:
 - a) [...]depurati a norma dell'articolo 29 e le loro parti e i loro componenti siano rimossi a norma dell'articolo 30; e
 - b) corredati di una copia del certificato di rottamazione rilasciato per il veicolo fuori uso.

2. Gli impianti di trattamento autorizzati e i gestori di rifiuti che effettuano operazioni di frantumazione e che ricevono veicoli fuori uso non conformi alle prescrizioni di cui al paragrafo 1:
 - a) segnalano la non conformità all'autorità competente, compresi il nome e il recapito della persona fisica o giuridica che ha conferito il veicolo fuori uso all'impianto di trattamento autorizzato o ad altro gestore di rifiuti per la frantumazione;
 - b) si astengono dall'utilizzare i veicoli fuori uso non conformi nelle loro operazioni di frantumazione, salvo se autorizzati a farlo dall'autorità competente o finché non siano state adottate le misure necessarie per trattare il veicolo fuori uso conformemente agli articoli 29 e 30 e per rilasciare un certificato di rottamazione a norma dell'articolo 25.

3. Gli impianti di trattamento autorizzati e i gestori di rifiuti che effettuano la frantumazione di veicoli fuori uso [...] frantumano i veicoli fuori uso e loro parti, componenti e materiali [...] insieme ad altri rifiuti solo se i criteri e i valori limite di cui all'allegato VII, parte G, punti 1 e 2 sono stati rispettati.

Articolo 29

Depurazione dei veicoli fuori uso

1. [...] Entro 30 giorni dal conferimento del veicolo fuori uso all'impianto di trattamento autorizzato, quest'ultimo depura il veicolo prima di sottoporlo a ulteriore trattamento, conformemente agli obblighi minimi di cui all'allegato VII, parte B.
2. I fluidi e i liquidi elencati nell'allegato VII, parte B, sono raccolti e conservati separatamente, conformemente agli obblighi di cui all'allegato VII, parte A. Gli oli usati sono raccolti e conservati separatamente dagli altri fluidi e liquidi e trattati conformemente all'articolo 21 della direttiva 2008/98/CE.
3. Le parti, i componenti e i materiali contenenti le sostanze di cui all'articolo 5, paragrafo 2, sono rimossi dai veicoli fuori uso e manipolati conformemente all'articolo 17 della direttiva 2008/98/CE.
4. Le batterie sono rimosse separatamente dai veicoli fuori uso e conservate in una zona designata, per ulteriore trattamento conformemente all'articolo 70, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2023/1542.
5. Le parti, i componenti e i materiali che sono stati depurati sono manipolati ed etichettati conformemente agli articoli 18 e 19 della direttiva 2008/98/CE.
6. L'impianto di trattamento autorizzato documenta la depurazione dei veicoli fuori uso registrando le informazioni elencate nell'allegato VII, parte B, punto 3 e per ogni anno civile comunica tali informazioni all'autorità competente dello Stato membro in cui i veicoli fuori uso sono stati raccolti, entro sei mesi dalla fine dell'anno civile e nel formato stabilito dall'autorità competente dello Stato membro.

Articolo 30

Rimozione obbligatoria di parti e componenti per il riutilizzo e il riciclaggio prima della frantumazione

1. Dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] gli impianti di trattamento autorizzati garantiscono che le parti e i componenti elencati nell'allegato VII, parte C, siano rimossi dal veicolo fuori uso prima della frantumazione o compattazione, dopo il completamento delle operazioni di depurazione di cui all'articolo 29, in modo non distruttivo per le parti e i componenti che hanno un potenziale di riutilizzo, rifabbricazione o ricondizionamento a norma dell'articolo 31.

Gli impianti di trattamento autorizzati garantiscono che le parti e i componenti rimossi di cui al primo comma che non hanno un potenziale di riutilizzo, rifabbricazione o ricondizionamento siano avviati al riciclaggio conformemente alle prescrizioni per il trattamento di cui all'allegato VII, parte F.

2. [...] Le parti o i componenti che non hanno un potenziale di riutilizzo, rifabbricazione o ricondizionamento non devono obbligatoriamente essere rimosse prima della frantumazione se l'impianto di trattamento autorizzato dimostra che le tecnologie post-frantumazione separano i materiali dalle parti e dai componenti [...] di cui all'allegato VII, parte C, seconda colonna, con la stessa efficienza dei processi di demolizione manuale o dei processi di smontaggio semiautomatizzati e che sono soddisfatti i criteri e i valori limite di cui all'allegato VII, parte G, punti 1 e 2.

Ai fini del primo comma, l'impianto di trattamento autorizzato fornisce le informazioni elencate nell'allegato VII, parte G, punto 3.

3. In aggiunta agli obblighi di cui all'articolo 35 della direttiva 2008/98/CE, gli impianti di trattamento autorizzati tengono i registri dei veicoli fuori uso che sono trattati senza la previa rimozione di parti, componenti e materiali conformemente al paragrafo 2, compresi il nome e l'indirizzo degli impianti di trattamento e il numero di identificazione (VIN) dei veicoli fuori uso così trattati.

Gli impianti di trattamento autorizzati trasmettono all'autorità competente le informazioni contenute nei registri di cui al primo comma conformemente all'articolo 49, paragrafo 6.

Articolo 31

Prescrizioni relative alle parti e ai componenti rimossi

1. Gli impianti di trattamento autorizzati valutano [...] tutte le parti e i componenti rimossi dal veicolo fuori uso a norma dell'articolo 30, paragrafo 1, [...] per determinare se sono idonei:
 - a) al riutilizzo, conformemente all'allegato VII, parte D, punto 1, lettera a);
 - b) alla rifabbricazione o al ricondizionamento, conformemente all'allegato VII, parte D, punto 1, lettera b);
 - c) riciclaggio; oppure
 - d) ad altre operazioni di trattamento, tenendo conto degli obblighi di trattamento specifici di cui all'allegato VII, parte F.

[...]

La valutazione è effettuata tenendo conto in particolare della fattibilità tecnica dell'esecuzione dei processi di cui al primo comma e dei requisiti di sicurezza dei veicoli.

[...]

2. [...] Gli impianti di trattamento autorizzati:
 - [...] a) etichettano [...] le parti e i componenti rimossi idonei al riutilizzo, alla rifabbricazione o al ricondizionamento a norma dell'allegato VII, parte D, punto 2;

[...] [...]

b) garantiscono un'adeguata protezione dai danni durante il trasporto, il carico e lo scarico delle parti e dei componenti;

c) forniscono una copia della fattura o del contratto relativo al trasferimento delle parti o dei componenti a fini di riutilizzo, rifabbricazione o ricondizionamento.

3. Le parti e i componenti elencati nell'allegato VII, parte E, non sono riutilizzati a meno che la valutazione tecnica effettuata non confermi che il loro uso è conforme alle prescrizioni applicabili ai veicoli di cui al regolamento (UE) 2018/858. Tali pezzi di ricambio possono essere trasferiti a un altro operatore economico per essere riutilizzati solo se è previsto che siano installati da un riparatore-manutentore qualificato.

4. Le parti e i componenti ritenuti idonei al riutilizzo, alla rifabbricazione o al ricondizionamento non sono considerati rifiuti. Gli impianti di trattamento autorizzati mettono a disposizione delle autorità nazionali competenti, su richiesta, la documentazione che conferma l'effettuata valutazione, anche quando le parti e i componenti sono trasportati a fini di riutilizzo, rifabbricazione o ricondizionamento.

5. Le disposizioni di cui al paragrafo 4 non si applicano alle batterie rimosse da un veicolo fuori uso cui si applica il regolamento 2023/1542.

Articolo 32

Commercio di parti e componenti usati, rifabbricati o ricondizionati

1. Dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] [...] qualunque operatore economico che [...] venda pezzi di ricambio e componenti usati, rifabbricati o ricondizionati provvede [...]

[...] affinché le parti e i componenti [...] siano etichettati conformemente all'articolo 31, paragrafo 2, lettera a).

[...].

2. In caso di vendita ai consumatori di parti e componenti usati, rifabbricati o ricondizionati, gli operatori economici garantiscono che tali parti e componenti possono mantenere le funzioni e le prestazioni necessarie, se usati normalmente, e sono conformi ad altre prescrizioni applicabili ai beni venduti a norma della direttiva (UE) 2019/771.
3. Tali prescrizioni si applicano indipendentemente dalle tecniche commerciali utilizzate, comprese le piattaforme online ai sensi dell'articolo 3, punto i) del regolamento (UE) 2022/2065.

Articolo 33

Riutilizzo, rifabbricazione e ricondizionamento di parti e componenti

1. Dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] gli Stati membri adottano gli incentivi necessari per promuovere il riutilizzo, la rifabbricazione e il ricondizionamento di parti e componenti, siano essi rimossi durante la vita utile o nella fase di fine vita di un veicolo.

Gli incentivi di cui al primo comma possono comprendere:

- a) l'obbligo per i riparatori-manutentori di offrire ai clienti la riparazione del veicolo con pezzi di ricambio e componenti usati, rifabbricati o ricondizionati contestualmente all'offerta di riparazione del veicolo con parti e componenti nuovi, a condizione che l'obbligo sia formulato in modo da non creare costi od oneri amministrativi eccessivi per le microimprese e le piccole imprese;
- b) l'impiego di incentivi economici [...].

La Commissione agevola lo scambio di informazioni e la condivisione delle migliori pratiche tra gli Stati membri per quanto riguarda tali incentivi.

2. La Commissione monitora l'efficacia degli incentivi messi in atto dagli Stati membri.

Articolo 34

Obiettivi di riutilizzo, riciclaggio e recupero

1. Dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno dell'anno civile successivo a 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] gli Stati membri [...] adottano le misure necessarie per il conseguimento da parte dei produttori o, se designate a norma dell'articolo [...] 17, delle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore, dei seguenti obiettivi, [...] che devono essere raggiunti dai gestori di rifiuti:
- a) riutilizzo e recupero, calcolati insieme, pari ad almeno il 95 %, in peso medio per veicolo, escluse le batterie, e per anno;
 - b) riutilizzo e riciclaggio, calcolati insieme, pari ad almeno l'85 %, in peso medio per veicolo, escluse le batterie, e per anno.
2. Dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno dell'anno civile successivo a 60 mesi dopo la data di entrata in vigore del regolamento] gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché i produttori o, se designate a norma dell'articolo [...] 17, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore garantiscano che i gestori di rifiuti raggiungano un obiettivo annuale di riciclaggio della plastica pari ad almeno il 30 % del peso medio totale della plastica dei veicoli fuori uso [...].
- [...] Il peso della plastica riciclata e il peso totale della plastica di cui al primo comma escludono gli elastomeri, i termoindurenti diversi dalle schiume di poliuretano utilizzati per le imbottiture e le plastiche che contengono o sono contaminate da qualsiasi sostanza [...] di cui all'articolo 7 del regolamento (UE) 2019/1021 in caso di superamento dei valori limite di cui all'allegato IV di tale regolamento.[...]

Articolo 35

Divieto di collocamento in discarica di rifiuti non inerti

Dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] [...] le frazioni pesanti e leggere di frantumazione di [...] veicoli fuori uso **che rimangono dopo il trattamento**, contenenti rifiuti non inerti, [...] non sono accettate in discarica se superano i valori limite di cui all'allegato VII, parte G, punto 2, lettere c) e d).

Articolo 36

Spedizione di veicoli fuori uso

1. Il trattamento dei veicoli fuori uso può essere effettuato fuori dello Stato membro interessato o fuori dell'Unione, a condizione che la spedizione dei veicoli fuori uso o dei rifiuti prodotti durante il loro trattamento sia conforme al regolamento [...] (UE) 2024/1157.
- 1 bis. Al fine di distinguere tra veicoli usati e veicoli fuori uso, le autorità competenti degli Stati membri possono ispezionare le spedizioni di veicoli usati sospettati di essere veicoli fuori uso per verificarne la conformità ai requisiti di cui all'articolo 37 e all'allegato I e monitorare di conseguenza tali spedizioni.

Se le autorità competenti di uno Stato membro stabiliscono che una spedizione prevista di veicoli usati comporta uno o più veicoli fuori uso, i costi di analisi, ispezioni e stoccaggio adeguati dei veicoli sospettati di essere fuori uso possono essere addebitati alle persone che organizzano la spedizione.
2. Le spedizioni di veicoli fuori uso dall'Unione in un paese terzo a norma del paragrafo 1 sono conteggiate ai fini dell'adempimento degli obblighi e degli obiettivi di cui all'articolo 34 solo se l'esportatore dei veicoli fuori uso fornisce prove documentali approvate dall'autorità competente di destinazione attestanti che il trattamento ha avuto luogo in condizioni sostanzialmente equivalenti alle prescrizioni del presente regolamento e alle prescrizioni in materia di salute umana e di protezione dell'ambiente stabilite in altre normative dell'Unione.

CAPO V

DISTINZIONE TRA VEICOLI USATI E VEICOLI FUORI USO [...]

SEZIONE 1 [...]

[...]ARTICOLO 37

Distinzione tra veicoli usati e veicoli fuori uso

1. Ai fini del trasferimento della proprietà di un veicolo usato, il proprietario del veicolo [...] presenta a qualsiasi persona fisica o giuridica interessata ad acquisirne la proprietà [...] la documentazione attestante che [...] non si tratta di un veicolo fuori uso. [...] Tale documentazione consiste in una valutazione a norma dell'allegato I o in un certificato di revisione valido.

Il primo comma non si applica quando la proprietà di veicoli tecnicamente idonei alla circolazione stradale è trasferita da persone fisiche che non sono operatori economici, per vendite diverse da quelle concluse mediante contratti a distanza o piattaforme online.

Quando la proprietà del veicolo è trasferita da un operatore economico, quest'ultimo conserva la documentazione di cui al primo comma per almeno due anni dalla data del trasferimento di proprietà.

2. Ai fini del trasferimento di proprietà di un veicolo che è stato dichiarato come perdita economica totale, il proprietario del veicolo fornisce la seguente documentazione oltre a quella prevista al paragrafo 1:

- a) una copia della cronologia dei danni basata sulla valutazione della compagnia di assicurazione;
- b) una stima dei costi delle riparazioni necessarie per riportare il veicolo a una condizione tecnica sufficiente per superare il controllo tecnico conformemente alla direttiva 2014/45/UE.

3. Fatto salvo il paragrafo 1, secondo comma, le prescrizioni di cui ai paragrafi 1 e 2 si applicano indipendentemente dalle tecniche commerciali utilizzate, comprese le aste riservate agli operatori economici, i contratti a distanza o le piattaforme online.

4. Nel valutare i danni di un veicolo incidentato, la compagnia di assicurazione o qualsiasi altro esperto automobilistico che effettua la valutazione per conto di quest'ultima esamina anche se il veicolo sia o meno un veicolo fuori uso ai sensi dell'allegato I.

Le compagnie di assicurazione [...] provvedono affinché alle autorità competenti sia fornito almeno una volta all'anno un elenco:

- a) dei numeri di identificazione di tutti i veicoli che sono stati dichiarati come perdita economica totale, con l'indicazione di quelli considerati veicoli fuori uso conformemente all'allegato I;
- b) dei numeri di identificazione di tutti i veicoli che sono stati dichiarati come perdita tecnica totale.

5. Ove sussista il dubbio che un veicolo usato possa essere fuori uso, le autorità competenti possono chiedere al proprietario di presentare la documentazione attestante che il veicolo in questione non è un veicolo fuori uso. Tale documentazione consiste in una valutazione a norma dell'allegato I o in un certificato di revisione valido.

5 bis. Nell'adottare le disposizioni che stabiliscono i requisiti amministrativi e procedurali relativi alla valutazione di cui all'allegato I, gli Stati membri possono anche specificare ulteriormente i criteri per la valutazione dei costi di riparazione.

6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 del presente regolamento per modificare i criteri elencati nell'allegato I, parti A e B e parte C, sezione 1, punto 1, al fine di determinare se un veicolo usato è un veicolo fuori uso, a condizione che il progresso tecnologico in materia di tracciabilità, riparabilità e sicurezza giustifichi la limitazione dei casi in cui il veicolo è considerato un veicolo fuori uso.

SEZIONE 2

[...]

[...] CAPO V BIS

ESPORTAZIONE DI VEICOLI USATI VERSO PAESI TERZI

Articolo 37 bis

Autorità competente

1. Gli Stati membri designano una o più autorità competenti responsabili degli obblighi di cui al presente capo.
2. Entro il [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a 12 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] gli Stati membri comunicano alla Commissione le denominazioni e i recapiti delle autorità competenti designate in applicazione del paragrafo 1. Gli Stati membri comunicano senza indebito ritardo alla Commissione eventuali modifiche delle denominazioni e dei recapiti di dette autorità competenti.

Articolo 38

Controlli e prescrizioni relativi all'esportazione di veicoli usati

1. Dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] i veicoli usati destinati all'esportazione sono soggetti ai controlli e alle prescrizioni di cui al presente [...] capo.

2. Il presente [...] capo lascia impregiudicate eventuali altre disposizioni del presente regolamento e altri atti giuridici dell'Unione che disciplinano lo svincolo per l'esportazione delle merci, in particolare il regolamento (UE) n. 952/2013, articoli 46, 47, 267 e 269.
3. I veicoli usati possono essere esportati soltanto se:
 - a) non sono veicoli fuori uso [...]; e
 - b) [...] sono tecnicamente idonei alla circolazione stradale alla data di presentazione della dichiarazione di esportazione, a meno che non siano stati riconosciuti come veicoli di interesse culturale speciale ai sensi dell'allegato I, parte C, del presente regolamento [...] [...].
4. Per ciascun veicolo usato destinato all'esportazione sono fornite o messe a disposizione delle autorità doganali le informazioni seguenti:
 - a) il numero di identificazione (VIN) del veicolo usato e l'identificazione dello Stato membro dell'ultima immatricolazione;
 - b) una dichiarazione attestante che il veicolo usato soddisfa le prescrizioni di cui al paragrafo 3, o un certificato di cui all'allegato I, parte C, punto 1, ultimo comma.

5. Al fine di verificare se l'autorizzazione dello svincolo per l'esportazione del veicolo usato è conforme al presente [...] capo:
- a) fintanto che l'interconnessione di cui all'articolo 45, paragrafo 4, non sarà operativa, le autorità doganali [...] possono scambiare informazioni e cooperare con le autorità competenti a norma dell'articolo 44 e, se necessario, tengono conto di tale scambio di informazioni e cooperazione al fine di consentire lo svincolo per l'esportazione del veicolo usato;
 - b) una volta operativa l'interconnessione di cui all'articolo 45, paragrafo 4, si applica l'articolo 39, l'articolo 40, paragrafi 2 e 3, e l'articolo 42, paragrafo 3, e le notifiche e altri scambi di cui agli articoli da 41 a 43 avvengono per mezzo di tali sistemi elettronici.
6. Il veicolo usato destinato all'esportazione:
- [...] [...]
- b) non è soggetto all'iscrizione nelle scritture del dichiarante a norma dell'articolo 182 del regolamento (UE) n. 952/2013;
 - c) non è soggetto all'autovalutazione a norma dell'articolo 185 del regolamento (UE) n. 952/2013.
7. [...]

Articolo 39

Verifica automatizzata delle informazioni sulla condizione del veicolo

1. Prima di svincolare un veicolo usato [...] per l'esportazione, le autorità doganali verificano elettronicamente e automaticamente tramite i sistemi elettronici di cui all'articolo 45, paragrafo 4, che, sulla base del numero di identificazione del veicolo e dell'informazione sullo Stato membro dell'ultima immatricolazione, il veicolo sia [...] tecnicamente idoneo alla circolazione stradale [...]. **Tale obbligo non si applica ai veicoli che sono stati riconosciuti come veicoli di interesse culturale speciale ai sensi dell'allegato I, parte C, del presente regolamento.**

2. Se le informazioni fornite o messe a disposizione delle autorità doganali non corrispondono alle informazioni contenute nei registri di immatricolazione nazionali e nei sistemi elettronici nazionali sui controlli tecnici a norma del paragrafo 1, le autorità doganali non svincolano il veicolo per l'esportazione e ne informano [...] la persona fisica o giuridica interessata attraverso i [...] loro sistemi.

Articolo 40

Gestione del rischio e controlli doganali

1. Ai fini dell'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 38, le autorità doganali effettuano controlli sui veicoli usati destinati all'esportazione a norma [...] delle disposizioni in materia di gestione del rischio e di controlli doganali stabilite dal regolamento (UE) n. 952/2013. Fatto salvo l'articolo 39, detti controlli si basano principalmente sull'analisi dei rischi, come stabilito [...] nel regolamento (UE) n. 952/2013.
2. In aggiunta alla gestione del rischio di cui al paragrafo 1, una volta operativa l'interconnessione di cui all'articolo 45, [...] i sistemi elettronici di cui all'articolo 45, paragrafo 1, contengono informazioni per determinare [...] se il veicolo usato destinato all'esportazione soddisfa le condizioni specifiche connesse alla protezione dell'ambiente o alla sicurezza stradale conformemente al paragrafo 3 del presente articolo, e le autorità doganali verificano il rispetto di tali condizioni automaticamente ed elettronicamente, mediante l'interconnessione di cui all'articolo 45, paragrafo 4.
3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo le condizioni di conformità di cui al paragrafo 2, comprese le condizioni specifiche connesse alla tutela dell'ambiente e alla sicurezza stradale applicate dal paese terzo di importazione all'importazione dei veicoli usati, qualora tali condizioni siano state notificate dal paese terzo alla Commissione. Tali condizioni sono verificabili mediante le informazioni disponibili nei sistemi elettronici di cui all'articolo 45, paragrafo 1.

Articolo 41

Sospensione

1. Se esistono fondati motivi di ritenere che il veicolo usato destinato all'esportazione possa non essere conforme alle prescrizioni del presente [...] capo, le autorità doganali ne sospendono lo svincolo per l'esportazione, [...] informano immediatamente le autorità competenti designate a norma dell'articolo 37 bis in merito alla sospensione e trasmettono tutte le informazioni pertinenti necessarie alle autorità competenti per determinare se il veicolo usato sia conforme alle prescrizioni del presente regolamento e possa essere svincolato per l'esportazione.
2. Al fine di determinare se il veicolo usato soggetto alla sospensione di cui al paragrafo 1 è conforme al presente regolamento, le autorità competenti possono esigere da chiunque sia coinvolto nell'esportazione del veicolo usato informazioni supplementari, comprese informazioni sulla vendita o sul trasferimento della proprietà del veicolo, quali una copia della fattura o del contratto, e prove documentali attestanti che il veicolo usato è destinato ad essere ulteriormente utilizzato.

Articolo 42

Svincolo per l'esportazione

1. Il veicolo usato il cui svincolo per l'esportazione sia stato sospeso conformemente all'articolo 41 è svincolato per l'esportazione se sono rispettate tutte le altre prescrizioni e formalità relative allo svincolo ed è soddisfatta una delle condizioni seguenti:
 - a) le autorità competenti designate a norma dell'articolo 37 bis non hanno chiesto alle autorità doganali, entro quattro giorni lavorativi dall'inizio della sospensione, di mantenerla; oppure
 - b) le autorità competenti designate a norma dell'articolo 37 bis hanno comunicato alle autorità doganali che approvano lo svincolo per l'esportazione a norma del presente [...] capo.
2. Lo svincolo per l'esportazione non è considerato prova di conformità al diritto dell'Unione e, in particolare, al presente regolamento o al regolamento (UE) n. 952/2013.

3. [...] Le autorità doganali notificano automaticamente l'uscita del veicolo dall'Unione, attraverso l'interconnessione di cui all'articolo 45, paragrafo 4, [...] all'autorità d'immatricolazione dei veicoli dello Stato membro di ultima immatricolazione [...]. L'autorità d'immatricolazione dei veicoli registra nel suo registro d'immatricolazione nazionale che il veicolo è stato esportato nel paese terzo.

Articolo 43

Rifiuto di svincolo per l'esportazione

1. Se conclude che il veicolo usato per il quale la sospensione è stata notificata a norma dell'articolo 41 non è conforme al presente [...] capo, l'autorità competente impone immediatamente alle autorità doganali di non svincolarlo per l'esportazione e ne dà loro notifica.
2. In seguito al ricevimento della notifica dell'autorità competente a norma del paragrafo 1, le autorità doganali non svincolano il veicolo usato per l'esportazione.
3. Se l'autorità competente conclude che un veicolo usato sospeso è un veicolo fuori uso, si applica il regolamento (UE) 2024/1157.

Articolo 44

Cooperazione tra autorità e scambio di informazioni

1. Le autorità competenti degli Stati membri si prestano reciproca assistenza nell'attuazione del presente [...] capo attraverso lo scambio di informazioni a livello bilaterale, in particolare per verificare la condizione del veicolo, compresa la situazione relativa alla sua immatricolazione nello Stato membro in cui era precedentemente immatricolato.
2. Se del caso, le autorità competenti degli Stati membri cooperano anche con le autorità amministrative di paesi terzi. Tale cooperazione può comprendere la condivisione di informazioni pertinenti, lo svolgimento di ispezioni congiunte e altre forme di assistenza reciproca ritenute necessarie per garantire il rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari vigenti che disciplinano l'esportazione dei veicoli usati.

3. Le autorità doganali e le autorità competenti degli Stati membri cooperano conformemente all'articolo 47, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 952/2013 e si scambiano, anche per via elettronica, le informazioni necessarie ad espletare le proprie funzioni a norma del presente regolamento. Le autorità doganali possono comunicare, a norma dell'articolo 12, paragrafo 1, e dell'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 952/2013, le informazioni riservate, ottenute durante lo svolgimento dei loro compiti o fornite loro in via riservata, all'autorità competente dello Stato membro in cui è stabilito l'operatore o il commerciante.
4. Qualora abbiano ricevuto informazioni in conformità dei paragrafi 1, 2 e 3, le autorità competenti possono comunicarle alle autorità competenti di altri Stati membri.
5. Le informazioni relative al rischio sono scambiate come segue:
 - a) tra le autorità doganali conformemente all'articolo 46, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 952/2013;
 - b) tra le autorità doganali e la Commissione conformemente all'articolo 47, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 952/2013;
 - c) tra le autorità doganali e le autorità competenti, comprese le autorità competenti di altri Stati membri, conformemente all'articolo 47, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 952/2013.

Articolo 45

Sistemi elettronici

1. Il sistema elettronico MOVE-HUB sviluppato dalla Commissione è utilizzato per scambiare il numero di identificazione dei veicoli e le informazioni relative all'immatricolazione e al controllo tecnico dei veicoli tra i registri di immatricolazione nazionali e i sistemi elettronici di controllo tecnico degli Stati membri, nonché per interconnettersi all'ambiente dello sportello unico dell'UE per le dogane, se necessario per i controlli e le prescrizioni di cui al presente [...] capo.

2. Il sistema elettronico MOVE-HUB, di cui al paragrafo 1 è dotato almeno delle seguenti funzionalità:
- a) scambio di dati in tempo reale con i registri di immatricolazione nazionali e i sistemi elettronici nazionali di controllo tecnico degli Stati membri con cui è interconnesso;
 - b) controllo elettronico automatizzato dei dati presenti nel certificato di revisione di cui all'allegato II della direttiva 2014/45/UE, della data di prima immatricolazione del veicolo, nonché dello Stato membro in cui il veicolo è stato immatricolato da ultimo, di cui alla direttiva 1999/37/CE, per determinare se il veicolo usato destinato all'esportazione è conforme alle prescrizioni di cui all'articolo 38, all'articolo 39, paragrafo 1, e all'articolo 40;
 - c) interconnessione all'ambiente dello sportello unico dell'UE per le dogane, conformemente al regolamento (UE) 2022/2399, ai fini dello scambio di dati e supporto al processo di scambio di informazioni di cui all'articolo 39, paragrafo 1, e all'articolo 40, paragrafo 2, nonché alle notifiche di cui agli articoli da 41 a 43;
 - d) ai fini della cooperazione con paesi terzi a norma dell'articolo 44, paragrafo 2, scambio elettronico di informazioni con le autorità competenti dei paesi terzi che hanno notificato alla Commissione, a norma dell'articolo 40, paragrafo 2, le condizioni specifiche da essi applicate per l'importazione dei veicoli usati.
3. Gli Stati membri interconnettono i rispettivi registri di immatricolazione nazionali e i sistemi elettronici nazionali di controllo tecnico con il sistema elettronico MOVE-HUB di cui al paragrafo 1. L'interconnessione è operativa entro due anni dalla data di adozione dell'atto di esecuzione di cui al paragrafo 5.
4. La Commissione interconnette il sistema MOVE-HUB di cui al paragrafo 1 al sistema di scambio di certificati nell'ambito dello sportello unico dell'UE per le dogane istituito dall'articolo 4 del regolamento (UE) 2022/2399, in modo da poter effettuare i controlli automatizzati di cui all'articolo 39 e all'articolo 40, paragrafo 2, e le notifiche di cui agli articoli da 41 a 43. L'interconnessione è operativa entro quattro anni dalla data di adozione dell'atto di esecuzione di cui al paragrafo 5.

5. Entro il [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a 24 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono le disposizioni necessarie per l'attuazione delle funzionalità di MOVE-HUB di cui al paragrafo 2, compresi gli aspetti tecnici necessari per l'interconnessione dei sistemi elettronici nazionali a MOVE-HUB, le condizioni di connessione a MOVE-HUB, i dati che devono essere trasmessi dai sistemi nazionali e il formato per la trasmissione dei dati mediante i sistemi nazionali interconnessi.

Gli atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 2.

CAPO VI

GARANZIA DELL'APPLICAZIONE DELLE NORME E CONFORMITÀ

Articolo 45 bis

Obblighi per talune piattaforme online

13. Ai fini della conformità all'articolo 30, paragrafo 1, lettere d) ed e), del regolamento (UE) 2022/2065, i fornitori di piattaforme online che rientrano nell'ambito di applicazione del capo III, sezione 4, del regolamento (UE) 2022/2065 e che consentono ai consumatori di concludere contratti a distanza con i produttori, ottengono dai produttori che offrono veicoli ai consumatori situati nell'Unione le seguenti informazioni, prima di autorizzarli a utilizzare i loro servizi:
- a) informazioni sulla registrazione a norma dell'articolo 19 dei produttori nello Stato membro in cui ha sede il consumatore e il numero o i numeri di registrazione del produttore in tale registro;
 - b) un'autocertificazione del produttore attestante l'impegno a offrire esclusivamente prodotti o servizi conformi alle norme applicabili del diritto dell'Unione, compresa un'autocertificazione del produttore con cui quest'ultimo conferma di offrire unicamente veicoli per i quali sono soddisfatte le prescrizioni in materia di responsabilità estesa del produttore di cui all'articolo 16 del presente regolamento nello Stato membro in cui si trova il consumatore.

Articolo 46

Ispezioni

0. Ai fini dell'applicazione del presente regolamento, gli Stati membri stabiliscono strategie di ispezione volte a individuare attività illegali nella raccolta, nel trattamento e nell'esportazione di veicoli fuori uso, delle loro parti o dei loro componenti. Tali strategie prevedono le azioni di cui ai paragrafi 1, 2 e 3 del presente articolo.
1. Ai fini dell'applicazione del presente regolamento, gli Stati membri ispezionano:
 - a) gli impianti di trattamento autorizzati;
 - b) [...] i punti di raccolta;
 - c) altri impianti e operatori economici che possono [...] essere coinvolti nella raccolta, nel trattamento e nell'esportazione di veicoli fuori uso o nella vendita di pezzi di ricambio e componenti usati.
2. [...] Il numero totale delle presunte attività illegali e dei soggetti operanti legalmente che sono sottoposti a ispezione ogni anno civile è calcolato come almeno il 10 % degli operatori elencati al paragrafo 1, lettere a) e [...] b) [...].
3. Gli Stati membri effettuano inoltre controlli all'esportazione di veicoli usati per verificare la conformità agli articoli 36 e 38.

Articolo 47

Cooperazione nelle attività a garanzia dell'applicazione delle norme a livello nazionale e tra Stati membri

1. Gli Stati membri istituiscono, per quanto riguarda tutte le autorità competenti chiamate a fare applicare il presente regolamento, meccanismi efficaci per consentire che, a tal fine, cooperino e si coordinino a livello nazionale nello sviluppo e attuazione di politiche e attività relative al monitoraggio dell'immatricolazione dei veicoli, della radiazione dal registro automobilistico, della sospensione e della cancellazione dell'immatricolazione nonché relative alla prevenzione del trattamento illecito dei veicoli fuori uso.

2. Gli Stati membri cooperano, a titolo bilaterale e multilaterale, allo scopo di facilitare la prevenzione e l'individuazione del trattamento illecito dei veicoli fuori uso. Essi si scambiano informazioni utili in materia di immatricolazione, radiazione dal registro automobilistico e sospensione e cancellazione dell'immatricolazione attraverso il sistema di scambio elettronico di cui all'articolo 45. Scambiano inoltre informazioni utili sugli impianti di trattamento autorizzati e sui riparatori-manutentori privi di autorizzazione ad operare come impianti di trattamento autorizzati, nonché su altri impianti e operatori economici che possono effettuare operazioni di trattamento dei veicoli fuori uso. Condividono esperienze e conoscenze sulle misure a garanzia del rispetto dell'applicazione all'interno delle strutture esistenti.

Lo scambio di dati di immatricolazione dei veicoli comprende l'accesso ai dati sulle prestazioni nonché sul tipo e sui risultati dei controlli effettuati e il loro scambio con le autorità competenti di altri Stati membri per facilitare l'applicazione del presente regolamento.

3. Gli Stati membri comunicano alla Commissione i nominativi dei membri del personale di ruolo responsabili della cooperazione di cui al paragrafo 2 del presente articolo e all'articolo 44.

Articolo 48

Sanzioni

Entro il [OP: *inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento*] gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni applicabili in caso di violazione dell'articolo 15, paragrafo 1, dell'articolo 16, dell'articolo [...]18, paragrafo 1, dell'articolo 22, paragrafi 1 e 2, degli articoli 23 e 24, dell'articolo 25, paragrafi 1 e 2, degli articoli da [...] 27 a 32 e degli articoli 34, 35, 37 e 38 e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'applicazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano tali norme e misure alla Commissione, senza ritardo, e provvedono poi a dare immediata notifica delle eventuali modifiche successive.

Articolo 49

Comunicazione alla Commissione

1. Dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] gli Stati membri mettono a disposizione del pubblico, in forma aggregata per ogni anno civile e nel formato stabilito dalla Commissione a norma del paragrafo 5, i seguenti dati, basati su informazioni e dati ricevuti dai produttori, dalle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore e dai gestori di rifiuti:
 - a) il numero di veicoli immatricolati nello Stato membro;
 - b) il numero di veicoli messi a disposizione sul mercato per la prima volta nel territorio dello Stato membro;
 - c) il numero e il peso dei veicoli fuori uso raccolti e depurati nello Stato membro;
 - d) il numero e il peso dei veicoli fuori uso riciclati nel territorio dello Stato membro;
 - e) il numero e il peso dei veicoli fuori uso esportati o spediti per ulteriore trattamento in un altro Stato membro o in un paese terzo;
 - f) il numero di certificati di rottamazione rilasciati;
 - g) [...] il peso totale e, se del caso, la quantità delle parti, dei componenti e dei materiali rimossi dai veicoli fuori uso a fini di:
 - i) riutilizzo;
 - ii) rifabbricazione o ricondizionamento;
 - iii) riciclaggio;
 - iv) recupero, compreso il recupero di energia;
 - v) smaltimento;

- h) la quantità e il peso dei veicoli fuori uso trattati in modo diverso da quanto indicato alla lettera d);
- i) la quantità e il peso dei veicoli fuori uso utilizzati per riempimento;
- j) i tassi degli obiettivi di cui all'articolo 34 raggiunti da tutti i gestori di rifiuti attivi nello Stato membro;
- k) il ricorso all'esenzione di cui all'articolo 30, paragrafo 2, e il modo in cui è stata monitorata dallo Stato membro;
- l) i dati relativi alle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore, comprese le denominazioni delle persone giuridiche che rappresentano;
- m) i dati sull'applicazione dell'articolo 21.

Gli Stati membri mettono a disposizione del pubblico i dati di cui al paragrafo 1 entro 18 mesi dalla fine del periodo di riferimento per il quale sono raccolti. I dati sono presentati in un formato a lettura ottica, classificabile e ricercabile e rispettano gli standard aperti per l'uso da parte di terzi. Gli Stati membri comunicano alla Commissione quando i dati di cui al primo comma sono resi disponibili.

Il primo periodo di riferimento è il primo anno civile dopo l'adozione dell'atto di esecuzione di cui al paragrafo 5.

2. I dati resi disponibili dagli Stati membri in conformità del paragrafo 1 sono corredati di una relazione di controllo della qualità. Tali informazioni sono presentate secondo il formato stabilito dalla Commissione a norma del paragrafo 5.
3. Ogni 5 anni gli Stati membri redigono una relazione che sintetizza:
 - n) gli incentivi introdotti per promuovere il riutilizzo, la rifabbricazione e il ricondizionamento di parti e componenti a norma dell'articolo 33;
 - a) l'applicazione di sanzioni e altri provvedimenti previsti nel loro diritto nazionale per le violazioni del presente regolamento adottate a norma dell'articolo 48, compreso un elenco dei tipi di violazioni notificate e dei tipi di misure adottate;
 - b) i risultati delle ispezioni svolte in conformità dell'articolo 46;

- c) le modalità di applicazione delle definizioni di "veicolo fuori uso" e di "veicolo usato", comprese le difficoltà pratiche incontrate in tale contesto.

Gli Stati membri presentano la relazione alla Commissione entro 6 mesi dalla fine del periodo di cinque anni cui si riferisce. La prima relazione è trasmessa alla Commissione entro il [OP: *inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a sei mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento*].

La Commissione esamina le relazioni presentate dagli Stati membri e, se del caso, redige relazioni sulle informazioni ricevute al fine di agevolare lo scambio di informazioni sulle migliori pratiche applicate negli Stati membri.

4. Ai fini del monitoraggio dell'attuazione del presente regolamento, la Commissione raccoglie ed esamina le informazioni rese disponibili a norma del presente articolo.
5. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono:
- a) la metodologia e le norme per il calcolo, la verifica e la comunicazione dei dati conformemente al paragrafo 1, tra cui:
- i) la metodologia per determinare la quantità e il peso delle parti, dei componenti e dei materiali rimossi ai fini di cui al paragrafo 1, lettere g), h) e i);
 - ii) la metodologia per determinare il peso dei rifiuti riciclati, compresa la determinazione dei punti di calcolo e dei punti di misurazione e, se necessario, i casi in cui è possibile applicare tassi di scarto medio;
 - iii) la metodologia per il calcolo e la verifica del conseguimento degli obiettivi di riutilizzo, riciclaggio e recupero di cui all'articolo 34, compreso il caso di frantumazione combinata di veicoli fuori uso con altri rifiuti di cui all'articolo 28 e all'allegato VII, parte G, punto 1.
- b) il formato per la comunicazione alla Commissione dei dati di cui al paragrafo 1 e il formato della relazione di controllo della qualità.

Detti atti di esecuzione sono adottati entro il [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a 30 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 2.

6. I produttori, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore, i gestori di rifiuti e gli altri operatori economici interessati forniscono alle autorità competenti dati accurati e attendibili che consentano agli Stati membri di adempiere ai loro obblighi di comunicazione a norma del presente articolo.

CAPO VII

DELEGA DI POTERE E PROCEDURA DI COMITATO

Articolo 50

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 gli atti delegati di cui all'articolo 5, paragrafi 2 ter e 4, all'articolo 6, paragrafi 2 ter, 3 e 4, all'articolo 7, paragrafo 3, all'articolo 9, paragrafo 7, all'articolo 11, paragrafo 3, all'articolo 12, paragrafo 3, [...] all'articolo 22, paragrafo 4, all'articolo 27, paragrafo 4/..., [all'articolo 37, paragrafo 6,] [...] all'articolo 40, paragrafo 3, e all'articolo 55, paragrafo 2 bis, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal [*OP: inserire la data corrispondente alla data di entrata in vigore del presente regolamento*]. 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 5, paragrafi 2 ter e 4, all'articolo 6, paragrafi 2 ter, 3 e 4, all'articolo 7, paragrafo 3, all'articolo 9, paragrafo 7, all'articolo 11, paragrafo 3, all'articolo 12, paragrafo 3, [...] all'articolo 22, paragrafo 4, all'articolo 27, paragrafo 4 [...], [all'articolo 37, paragrafo 6,] [...] all'articolo 40, paragrafo 3, e all'articolo 55, paragrafo 2 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 5, paragrafi 2 ter e 4, all'articolo 6, paragrafi 2 ter, 3 e 4, all'articolo 7, paragrafo 3, all'articolo 9, paragrafo 7, all'articolo 11, paragrafo 3, all'articolo 12, paragrafo 3, [...] all'articolo 22, paragrafo 4, all'articolo 27, paragrafo 4 [...], [all'articolo 37, paragrafo 6,] [...] all'articolo 40, paragrafo 3, e all'articolo 55, paragrafo 2 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.

Articolo 51

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita:
 - a) dal comitato istituito dall'articolo 39 della direttiva 2008/98/CE [...];
 - b) dal comitato tecnico per i veicoli a motore, quando l'atto di esecuzione riguarda il costruttore;

- c) dal comitato per il controllo tecnico, quando l'atto di esecuzione riguarda il collegamento dei registri di immatricolazione nazionali e dei registri nazionali dei controlli tecnici.

[...] Essi sono comitati ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta l'atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

CAPO VIII

MODIFICHE

Articolo 52

Modifiche del regolamento (UE) 2023/1542

L'allegato I del regolamento (UE) 2023/1542 è modificato conformemente all'allegato XII del presente regolamento. Le voci 5. a), 5. b) i), 5. b) ii) e 16 dell'allegato II della direttiva 2000/53/CE non si applicano.

Articolo 53

Modifiche dei regolamenti (UE) 2019/1020 e (UE) 2024/1252

1. Nel regolamento (UE) 2019/1020, i punti 10 e 11 dell'allegato II sono soppressi.

2. Il regolamento (UE) 2024/1252 è così modificato:

- 1) all'articolo 2, il punto 43 è soppresso;
- 2) all'articolo 2, il punto 44 è così modificato:

"mezzo di trasporto leggero": qualsiasi veicolo a motore leggero che può essere alimentato dal solo motore elettrico o da una combinazione di motore e forza umana, compresi i monopattini elettrici, le biciclette elettriche e i veicoli omologati [...] delle categorie L_{1e} e L_{2e}, esclusi i veicoli omologati delle categorie da L_{3e} a L_{7e} quali definite nel regolamento n. 168/2013";

- 3) all'articolo 28, il paragrafo 1 è così modificato:

"1. A decorrere da due anni dalla data di entrata in vigore dell'atto di esecuzione di cui al paragrafo 2, qualsiasi persona fisica o giuridica che immetta sul mercato dispositivi per la risonanza magnetica per immagini, generatori di energia eolica, robot industriali, [...] mezzi di trasporto leggeri, generatori di freddo, pompe di calore, motori elettrici, anche se i motori elettrici sono integrati in altri prodotti, lavatrici automatiche, asciugatrici a tamburo, forni a microonde, aspirapolvere o lavastoviglie garantisce che tali prodotti rechino un'etichetta ben visibile, chiaramente leggibile e indelebile che indica:";

- 4) all'articolo 28, il paragrafo 10 è così modificato:

"10. A decorrere dal 24 maggio 2029, il presente articolo si applica ai dispositivi per la risonanza magnetica per immagini, [...] e ai mezzi di trasporto leggeri, [...] compresi i veicoli omologati delle categorie L_{1e} e L_{2e} quali definite nel regolamento (CE) n. 168/2013.";

- 5) all'articolo 28, il paragrafo 11 è così modificato:

"Il presente articolo non si applica alle categorie di veicoli specificate nel [OP: inserire regolamento sui veicoli fuori uso].

[...][...][...]";

- 6) all'articolo 29, il paragrafo 6 è così modificato:

"Per i dispositivi per la risonanza magnetica per immagini [...] e i mezzi di trasporto leggeri, [...] compresi i veicoli omologati delle categorie L_{1e} e L_{2e} quali definite nel regolamento n. 168/2013, le prescrizioni di cui ai paragrafi 1 e 5 si applicano a decorrere da cinque anni dalla data di entrata in vigore dell'atto delegato di cui al paragrafo 2.";

- 7) all'articolo 29, il paragrafo 7 è così modificato:

"Il presente articolo non si applica alle categorie di veicoli specificate nel [OP: regolamento sui veicoli fuori uso].

[...][...][...]";

- 8) gli articoli 40 e 41 e l'articolo 49, paragrafo 2, sono soppressi.

Articolo 54

Modifiche dei regolamenti (UE) 2018/858 e (UE) 168/2013

L'allegato II del regolamento (UE) 2018/858 e l'allegato II del regolamento (UE) n. 168/2013 sono [...] modificati conformemente all'allegato X del presente regolamento.

CAPO IX

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 55

Riesame

1. Entro il 31 dicembre 203 * [OP: *inserire la data corrispondente all'ultimo giorno dell'anno successivo a 95 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento*] la Commissione riesamina l'applicazione del presente regolamento e l'impatto sull'ambiente, sulla salute umana e sul funzionamento del mercato unico, ed elabora una relazione che sottopone al Parlamento europeo e al Consiglio.
2. Tenendo conto del progresso tecnico e dell'esperienza pratica acquisita negli Stati membri, nonché di un'eventuale revisione del regolamento (CE) n. 1907/2006, la Commissione include nella relazione una valutazione dei seguenti aspetti del presente regolamento:
 - a) la necessità di ampliare l'ambito di applicazione del presente regolamento, in particolare delle disposizioni dei capi II e III, [...] per includere i veicoli delle categorie M₂, M₃, N₂, N₃ e O quali definite all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/858, i veicoli delle categorie L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} e L_{7e} quali definite all'articolo 4, paragrafo 2, lettere da c) a g), del regolamento (UE) 168/2013 e i veicoli per uso speciale delle categorie M₂, M₃, N₂, e N₃ [...] quali definite all'articolo [...] 3, punto 31), del regolamento (UE) 2018/858;

- a bis) la necessità di ampliare l'ambito di applicazione del presente regolamento, in particolare delle disposizioni del capo V bis, per includere i veicoli delle categorie L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} e L_{7e} quali definite all'articolo 4, paragrafo 2, lettere da c) a g), del regolamento (UE) n. 168/2013;
- b) le misure relative alla comunicazione di informazioni sulle sostanze che destano preoccupazione presenti nei veicoli e la necessità di introdurre ulteriori disposizioni relative alle sostanze che destano preoccupazione che possono incidere sul riciclaggio di alta qualità dei veicoli alla fine del loro ciclo di vita;
- c) le misure relative alla gestione dei veicoli fuori uso di cui al capo IV, compresi i livelli degli obiettivi di cui all'articolo 34 e la necessità di rivederli;
- c bis) la necessità di ampliare l'ambito di applicazione del presente regolamento per quanto riguarda i livelli-obiettivo di riciclaggio di cui all'articolo 34 alle categorie di veicoli alle quali l'articolo 34 non si applica a norma del presente regolamento;
- d) le violazioni e il carattere effettivo, proporzionato e dissuasivo delle sanzioni stabilite all'articolo 48;
- e) la necessità di modificare l'articolo 5;
- f) la misura in cui è stato risolto il problema dei veicoli scomparsi e la necessità di prevedere ulteriori misure per affrontare la questione della tracciabilità dei veicoli;
- g) le prescrizioni in materia di contenuto di plastica riciclata, compresi **gli obiettivi e gli obblighi** per gli impianti di riciclaggio all'interno e all'esterno dell'Unione di cui all'articolo 6, paragrafi 1 quater e 2, [...] e la necessità di una [...] revisione su tale base. Tale valutazione tiene conto anche degli sviluppi per l'acciaio e l'alluminio previsti all'articolo 6, paragrafo 3, e in altre normative pertinenti dell'UE, quali il regolamento (UE) 2025/40 o il regolamento (UE) 2024/1781, al fine di garantire coerenza e allineamento;
- h) la disposizione relativa al meccanismo di ripartizione dei costi per i veicoli divenuti veicoli fuori uso in un altro Stato membro di cui all'articolo 22 e la necessità di una sua revisione.

2 bis. Entro il 31 dicembre 203* [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno dell'anno successivo a 95 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento], la Commissione riesamina lo stato di sviluppo tecnologico e la prestazione ambientale del contenuto di plastica a base biologica nei veicoli, tenendo conto dei criteri di sostenibilità di cui all'articolo 29 della direttiva (UE) 2018/2001.

2 ter. Se del caso e sulla base di tale riesame, la Commissione presenta una proposta legislativa al fine di:

- i) stabilire prescrizioni di sostenibilità per le materie prime a base biologica nella plastica utilizzata nei veicoli;
- ii) stabilire obiettivi per incrementare l'uso di materie prime a base biologica nella plastica utilizzata nei veicoli;
- iii) valutare in che misura ciò possa combinarsi o aggiungersi agli obiettivi di cui all'articolo 6, paragrafo 1;
- iv) modificare, se del caso, la definizione di plastica a base biologica di cui all'articolo 3, paragrafo 1, punto 43).

Ciò non pregiudica l'articolo 7 bis del regolamento (UE) 2019/631.

Articolo 56

Abrogazione e disposizioni transitorie

1. La direttiva 2000/53/CE è abrogata a decorrere dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a [...] 24 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento].

Tuttavia, rimangono di applicazione le seguenti disposizioni della direttiva 2000/53/CE:

- a) In deroga all'articolo 52 del presente regolamento, l'articolo 4, paragrafo 2, fino al [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a 71 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento];

- b) l'articolo 5, paragrafo 4, secondo comma, l'articolo 6, paragrafo 3, secondo comma, l'articolo 7, paragrafo 1, l'articolo 8, paragrafi 3 e 4, fino al [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a 35 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento];
- b bis) l'articolo 6, paragrafo 3, primo comma, e l'allegato I, fino al [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a [...] 35 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento];
- c) l'articolo 7, paragrafo 2, lettera b), fino al 31 dicembre 20** [OP: inserire l'anno dell'ultimo giorno dell'anno successivo a 35 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento];
- d) l'articolo 9, paragrafo 1 bis, commi 1 e 3, e paragrafi 1 ter e 1 quinquies fino al [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a 35 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento];
- e) l'articolo 9, paragrafo 1 bis, secondo comma, fino al [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a 59 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento].

2. La direttiva 2005/64/CE è abrogata a decorrere dal [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a 71 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento].

Tuttavia, l'articolo 6, paragrafo 3, della direttiva 2005/64/CE è abrogato a decorrere dal [OP: *inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a 35 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento*].

3. I riferimenti alle direttive abrogate si intendono fatti al presente regolamento e si leggono secondo le tavole di concordanza di cui all'allegato XI.

4. In deroga all'articolo 8, paragrafo 2, fino a [72 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento], quando la presente disposizione fa riferimento all'articolo 4, tale riferimento si intende fatto all'articolo 5 della direttiva 2005/64.

In deroga all'articolo 8, paragrafo 2, fino a [72 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento], quando la presente disposizione fa riferimento all'articolo 5, tale riferimento si intende fatto all'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva 2005/64.

Articolo 56 bis

Applicabilità nel e al Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord

1. Gli articoli da 15 a 30, gli articoli da 33 a 35 e l'articolo 36, paragrafo 2 non si applicano nel e al Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord.
2. L'articolo 14 si applica unicamente in relazione agli articoli 31 e 32 e all'articolo 36, paragrafo 1, nel e al Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord.
3. L'articolo 46, paragrafo 1, lettera a) e l'articolo 46, paragrafo 2, non si applicano nel e al Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord.
4. L'articolo 47, paragrafi 1 e 2, non si applica per quanto riguarda la prevenzione del trattamento illecito dei veicoli fuori uso nel e al Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord.
5. L'articolo 47, paragrafo 2, non si applica allo scambio di informazioni utili sugli impianti di trattamento autorizzati nel e al Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord.
6. L'articolo 48 non si applica nel e al Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord per quanto riguarda l'articolo 15, paragrafo 1, l'articolo 16, l'articolo 19, paragrafo 1, l'articolo 22, paragrafi 1 e 2, gli articoli 23 e 24, l'articolo 25, paragrafi 1 e 2, gli articoli da 26 a 30 e gli articoli 34 e 35.
7. L'articolo 49, paragrafo 1, lettere c), d) e f), lettera g), punti iii), iv) e v), lettere h), i), j), k), l) e m), e l'articolo 49, paragrafo 3, lettera n) non si applicano nel e al Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord.

Articolo 57

Entrata in vigore e applicazione

1. Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
2. Esso si applica a decorrere dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a [...] 24 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento].

Tuttavia, l'articolo 54 si applica a decorrere dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a [...] 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento].

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo

Il presidente / La presidente

Per il Consiglio

Il presidente

ALLEGATI

della proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativo alle norme di circolarità per la progettazione dei veicoli e alla gestione dei veicoli fuori uso, che modifica i regolamenti (UE) 2018/858 e (UE) 2019/1020 e abroga le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE

ALLEGATO I

CRITERI PER DETERMINARE SE UN VEICOLO [...] È UN VEICOLO FUORI USO

Il presente allegato stabilisce i criteri che determinano se un veicolo è un veicolo fuori uso e si applica come indicato di seguito.

1. La parte A stabilisce i criteri per valutare la non riparabilità di un veicolo. Se uno o più di questi criteri sono soddisfatti, il veicolo è considerato un veicolo fuori uso.

Per determinare se il veicolo è fuori uso o meno, un esperto automobilistico indipendente valuta se il veicolo soddisfa i criteri di cui all'allegato I, parte A. Gli Stati membri possono stilare un elenco esaustivo di esperti automobilistici indipendenti incaricati di effettuare tali valutazioni.

2. Se non risponde a nessuno dei criteri di cui alla parte A, il veicolo è valutato anche in base ai criteri di cui alla parte B. Se sono soddisfatti uno o più criteri di cui alla parte B, è necessaria un'ulteriore analisi per determinare se il veicolo possa essere riparato in misura sufficiente, entro due anni dalla valutazione, per ottenere un certificato di revisione ai sensi della direttiva 2014/45/UE nello Stato membro in cui il veicolo era immatricolato prima della riparazione.

Se la valutazione stabilisce che il veicolo non può essere riparato entro tale periodo, il veicolo è considerato fuori uso. Se la valutazione stabilisce che il veicolo può essere riparato entro tale periodo, il veicolo non è considerato fuori uso. Se entro due anni dalla valutazione tecnica il proprietario del veicolo non fornisce all'autorità competente un certificato di revisione a norma della direttiva 2014/45/UE, il veicolo è considerato fuori uso.

Per determinare se il veicolo è fuori uso o meno, un esperto automobilistico indipendente lo valuta conformemente al paragrafo 2, primo comma. Gli Stati membri possono stilare un elenco di esperti automobilistici indipendenti incaricati di effettuare tali valutazioni.

3. Un veicolo che soddisfa i criteri di cui alla parte A o alla parte B non è un veicolo fuori uso purché soddisfi i criteri di cui alla parte C.

PARTE A

CRITERI PER VALUTARE [...] I VEICOLI FUORI USO

1. Un veicolo è [...] [...] un veicolo fuori uso se risponde ad almeno uno dei criteri seguenti:
 - a) è stato ridotto in pezzi [...] [...] [...];
 - b) ha uno o più punti di ingresso [...] saldati o chiusi con schiuma isolante;
 - c) è stato bruciato [...] al punto da risultarne completamente distrutto il vano motore o l'abitacolo;
 - d) è stato immerso nell'acqua fin sopra il cruscotto;
 - e) almeno uno dei suoi componenti seguenti non [...] è tecnicamente riparabile o sostituibile:
 - i) componenti di aderenza al terreno (come pneumatici e ruote), sospensioni, sterzo, freni e relativi comandi;

- ii) giunti e dispositivi di fissaggio dei sedili;
- iii) airbag, pretensionatori, cinture di sicurezza e loro componenti periferici;
- iv) la carcassa e il telaio del veicolo;

f) i suoi componenti strutturali e di sicurezza hanno difetti tecnici irreversibili e non sostituibili, quali invecchiamento del metallo, numerose spaccature degli strati di vernice o corrosione perforante eccessiva;

g) la sua riparazione richiede la sostituzione [...] della carcassa o dell'insieme del telaio, con conseguente perdita dell'identità originale del veicolo.

h) è stato consegnato a un punto di raccolta autorizzato per poi essere trattato o a un impianto di trattamento autorizzato, o per tale veicolo è stato rilasciato un certificato di rottamazione;

i) è stato dichiarato come perdita tecnica totale da una compagnia di assicurazione, sulla base della valutazione tecnica effettuata da un esperto automobilistico.

j) mancano mezzi che permettano di identificarlo, in particolare il numero di identificazione del veicolo.

2. [...]

3. [...]

PARTE B

ELENCO [...] DEI CRITERI INDICATIVI PER I VEICOLI FUORI USO

Sono valutati i criteri seguenti [...]:

b) [...] [...] il proprietario del veicolo è sconosciuto o il veicolo è abbandonato;

c) sono trascorsi più di due anni dalla data in cui il veicolo avrebbe dovuto essere sottoposto all'ultimo controllo tecnico nazionale obbligatorio, o il veicolo non è assicurato da almeno due anni;

d) il veicolo non è protetto adeguatamente contro i danni durante lo stoccaggio, il trasporto, il carico e lo scarico; [...]

e) [...]

il veicolo è stato dichiarato come perdita economica totale da una compagnia di assicurazione;

f) i costi di riparazione necessari per riportare il veicolo a una condizione tecnica sufficiente per ottenere un certificato di revisione a norma della direttiva 2014/45/UE e il suo valore attuale superano il valore di mercato stimato dopo la riparazione;

g) il veicolo è stato immerso nell'acqua fin sotto il cruscotto con danni al motore o al sistema elettrico;

h) una o più porte non sono fissate;

i) il veicolo perde carburante o suoi vapori con un rischio di incendio e di esplosione;

j) è avvenuta una fuoriuscita dal sistema a gas liquido che comporta il rischio di incendio e di esplosione;

k) il veicolo perde liquidi di funzionamento (carburante, liquido per freni, liquido antigelo, acido della batteria, soluzione elettrolitica, liquido refrigerante) con un rischio di inquinamento delle acque;

l) i freni e i componenti dello sterzo sono eccessivamente usurati; [...]

m) la riparazione del veicolo richiede la sostituzione del motore o del cambio; oppure

n) il veicolo è stato demolito.

PARTE C

CRITERI PER LE DEROGHE APPLICABILI AI VEICOLI FUORI USO

SEZIONE 1

VEICOLI DI INTERESSE CULTURALE SPECIALE

1. Le autorità competenti dello Stato membro d'immatricolazione di un veicolo, o uno dei suoi organismi di autorizzazione designati, possono riconoscere un veicolo come avente un interesse culturale speciale se soddisfa tutti i seguenti criteri:

- a) il suo valore o stato storico o culturale unico è stato documentato dal proprietario del veicolo o dalle autorità competenti dello Stato membro in cui il veicolo è immatricolato o si tratta di un singolo veicolo modificato o costruito su misura che è stato omologato individualmente conformemente al regolamento (UE) 2018/858 o al diritto nazionale;
- b) il proprietario è noto e identificabile;
- c) le parti del veicolo possono essere identificate da un numero di serie o da un'altra identificazione fornita dal costruttore o assegnata dall'autorità competente;
- d) il veicolo può essere identificato dal numero di identificazione del veicolo (VIN), dal numero di serie o da un'altra identificazione fornita dal costruttore o assegnata da un'autorità competente;

Su richiesta del proprietario del veicolo ai fini e prima dell'eventuale esportazione, le autorità competenti dello Stato membro di immatricolazione rilasciano un certificato che riconosce il veicolo come avente un interesse culturale speciale se sono soddisfatti i criteri di cui sopra.

- 2. Il proprietario del veicolo provvede affinché:
 - a) il veicolo sia protetto adeguatamente contro i danni durante lo stoccaggio, il trasporto, il carico e lo scarico;
 - b) il veicolo sia tenuto e maneggiato in modo adeguato e rispettoso dell'ambiente conformemente al diritto dell'Unione o nazionale;
 - c) il certificato di cui al paragrafo 1 sia fornito o messo a disposizione delle autorità doganali su richiesta.
- 3. La conformità del veicolo ai criteri di cui ai paragrafi 1 e 2 è verificata almeno ogni cinque anni o in caso di cambio di proprietà.

SEZIONE 2
ALTRE DEROGHE

1. Le autorità competenti dello Stato membro d'immatricolazione di un veicolo, o uno dei suoi organismi di autorizzazione designati, possono concedere una deroga a un veicolo considerato fuori uso conformemente alla parte A o alla parte B, quando il veicolo in questione è sottoposto a ripristino, su richiesta del proprietario del veicolo.

Il proprietario del veicolo presenta alle autorità competenti un piano di ripristino comprendente l'indicazione delle necessarie capacità tecniche e finanziarie per riportare il veicolo a una condizione tecnica sufficiente per ottenere un certificato di revisione a norma della direttiva 2014/45/UE. Il piano di ripristino è approvato da un esperto automobilistico indipendente.

Le autorità competenti possono concedere la deroga se il veicolo può essere riportato entro cinque anni a una condizione tecnica sufficiente per superare il controllo tecnico conformemente alla direttiva 2014/45/UE. Se ritengono che il piano di ripristino non fornisca informazioni sufficienti atte a dimostrare che il veicolo può essere riportato alle condizioni richieste, le autorità competenti possono chiedere al proprietario del veicolo di rivedere il piano di ripristino.

2. Il proprietario del veicolo provvede affinché:
 - a) il veicolo sia protetto adeguatamente contro i danni durante lo stoccaggio, il trasporto, il carico e lo scarico;
 - b) il veicolo sia tenuto e maneggiato in modo adeguato e rispettoso dell'ambiente conformemente al diritto dell'Unione o nazionale.

3. Se entro cinque anni dalla presentazione del piano di ripristino il proprietario del veicolo non fornisce all'autorità competente un certificato di revisione a norma della direttiva 2014/45/UE, l'autorità competente dichiara tale veicolo fuori uso e chiede al suo proprietario di conferirlo senza indebito ritardo a un impianto di trattamento autorizzato o a un punto di raccolta. Le autorità competenti possono prorogare il periodo di ripristino per periodi successivi di cinque anni. Ogni proroga si basa su un piano di ripristino aggiornato approvato da un esperto automobilistico indipendente.

4. I costi relativi al ripristino e alle valutazioni effettuate dagli esperti automobilistici indipendenti sono a carico del proprietario del veicolo.

ALLEGATO II

CALCOLO DEI TASSI DI RIUTILIZZABILITÀ, RICICLABILITÀ E RECUPERABILITÀ

Ai fini del presente allegato, "veicolo di riferimento" indica la versione del tipo di veicolo che l'autorità di omologazione, previa consultazione del costruttore e conformemente ai criteri di cui all'allegato II, parte A, ritiene essere la più problematica a fini di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità.

PARTE A

1. È d'obbligo specificare i materiali presenti nel veicolo e indicarne la quota e l'ubicazione, unitamente a tutte le informazioni necessarie per calcolare correttamente i tassi di riciclabilità e recuperabilità.
2. Le masse sono espresse in kg con una cifra decimale. Le quote sono calcolate in percentuale con una cifra decimale e arrotondate come segue:
 - a) se la cifra dopo la virgola è compresa tra 0 e 4, il totale è arrotondato per difetto;
 - b) se la cifra dopo la virgola è compresa tra 5 e 9, il totale è arrotondato per eccesso.
3. Ai fini della scelta dei veicoli di riferimento, si tiene conto dei criteri seguenti:
 - a) tipo di carrozzeria;
 - b) livelli di allestimento disponibili;
 - c) accessori facoltativi disponibili, montabili sotto la responsabilità del costruttore.

4. Se l'autorità di omologazione e il costruttore non riescono a convenire sulla versione più problematica del tipo di veicolo ai fini della riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, si sceglie un veicolo di riferimento per:
 - a) ogni "tipo di carrozzeria" di cui all'allegato I, parte C, punto 2, del regolamento (UE) 2018/858 nel caso dei veicoli M₁;
 - b) ogni "tipo di carrozzeria", vale a dire furgone, telaio cabinato, furgone con vano di carico aperto ecc., nel caso dei veicoli N₁.
5. A fini di controllo dei materiali e delle masse dei componenti, il costruttore mette a disposizione i veicoli e i componenti considerati necessari dall'autorità di omologazione.

PARTE B

1. Per essere considerati riutilizzabili, i componenti o le parti devono poter essere rimossi facilmente e in modo non distruttivo.
2. La massa totale delle parti, dei componenti e dei materiali riutilizzabili è considerata riutilizzabile, riciclabile e recuperabile al 100 %.
3. Le parti e i componenti elencati nell'allegato VII, parte B, punti 1 e 2, sono considerati riutilizzabili allo 0 % e riciclabili e recuperabili al 100 %. Le parti e i componenti elencati nell'allegato VII, parte E, sono considerati riutilizzabili allo 0 % e riciclabili e recuperabili al 100 %. La metodologia garantisce che in caso di modifica dell'allegato VII che ampli l'elenco delle parti e dei componenti di cui alla parte E dell'allegato stesso, le parti e i componenti aggiunti sono considerati riutilizzabili allo 0 % e riciclabili e recuperabili al 100 %.
4. Il calcolo dei tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità è coerente con la strategia di circolarità e rispecchia i progressi compiuti nelle tecnologie di trattamento a fine vita.

ALLEGATO III

CONDIZIONI E VALORI MASSIMI DI CONCENTRAZIONE PER LA PRESENZA DI PIOMBO, MERCURIO, CADMIO E CROMO ESAVALENTE NEI MATERIALI, NELLE PARTI E NEI COMPONENTI

È ammessa una concentrazione massima dello 0,1 %, in peso e per materiale omogeneo, di piombo, cromo esavalente e mercurio, nonché una concentrazione massima dello 0,01 %, in peso e per materiale omogeneo, di cadmio.

Non si applicano le disposizioni dell'articolo 5, paragrafo 2, del presente regolamento ai pezzi di ricambio immessi sul mercato dopo il 1° luglio 2003 e destinati ai veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2003, ad eccezione delle masse di equilibratura delle ruote, delle spazzole in carbonio dei motori elettrici e delle guarnizioni dei freni.

Materiali, parti e componenti omogenei	Ambito di applicazione e data di scadenza dell'esenzione	Da etichettare o rendere identificabili conformemente all'articolo 5, paragrafo 4, lettera d)
<i>Piombo come elemento di lega</i>		
1. a) Acciaio destinato a lavorazione meccanica e componenti di acciaio galvanizzato per rivestimento discontinuo per immersione a caldo, contenenti, in peso, al massimo lo 0,35 % di piombo		
1. b) Lamiera di acciaio galvanizzato di continuo contenente, in peso, al massimo lo 0,35 % di piombo	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e loro pezzi di ricambio	

Materiali, parti e componenti omogenei	Ambito di applicazione e data di scadenza dell'esenzione	Da etichettare o rendere identificabili conformemente all'articolo 5, paragrafo 4, lettera d)
2. a) Alluminio destinato a lavorazione meccanica contenente, in peso, al massimo il 2 % di piombo	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2005	
2. b) Alluminio contenente, in peso, al massimo l'1,5 % di piombo	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2008	
2. c) i) Leghe di alluminio destinate a lavorazione meccanica contenenti, in peso, al massimo lo 0,4 % di piombo	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2028 e loro pezzi di ricambio	
2. c) ii) Leghe di alluminio non incluse nella voce 2. c) i) contenenti, in peso, al massimo lo 0,4 % di piombo (2)	<u>Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2027 e loro pezzi di ricambio</u> [...]	

Materiali, parti e componenti omogenei	Ambito di applicazione e data di scadenza dell'esenzione	Da etichettare o rendere identificabili conformemente all'articolo 5, paragrafo 4, lettera d)
<u>2. c) iii) Piombo in leghe di alluminio per colata contenenti, in peso, al massimo lo 0,3 % di piombo, a condizione che il piombo derivi dal riciclaggio di rottami di alluminio contenenti piombo</u>	<u>Veicoli omologati dopo _____ il 31 dicembre 2026 e loro pezzi di ricambio</u>	
3. Leghe di rame contenenti, in peso, al massimo il 4 % di piombo	(/.../1)	
4. a) Cuscinetti e pistoni	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2008	
4. b) Cuscinetti e pistoni utilizzati nei motori, nelle trasmissioni e nei compressori per impianti di condizionamento	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2011	
<i>Piombo e composti di piombo nei componenti</i>		
[...]	[...]	[...]
[...][...][...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

Materiali, parti e componenti omogenei	Ambito di applicazione e data di scadenza dell'esenzione	Da etichettare o rendere identificabili conformemente all'articolo 5, paragrafo 4, lettera d)
6. Masse smorzanti	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e loro pezzi di ricambio	X
7. a) Agenti di vulcanizzazione e stabilizzanti per elastomeri utilizzati in tubi per freni, tubi per carburante, tubi per ventilazione, parti in elastomero/metallo del telaio, e castelli motore	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2005	
7. b) Agenti di vulcanizzazione e stabilizzanti per elastomeri utilizzati in tubi per freni, tubi per carburante, tubi per ventilazione, parti in elastomero/metallo del telaio, e castelli motore contenenti, in peso, al massimo lo 0,5 % di piombo	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2006	
7. c) Agenti leganti per elastomeri utilizzati nell'apparato propulsore contenenti, in peso, al massimo lo 0,5 % di piombo	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2009	
<i><u>Piombo nelle saldature o nei rivestimenti delle applicazioni elettriche ed elettroniche di cui alle sottovoci seguenti</u></i>		

Materiali, parti e componenti omogenei	Ambito di applicazione e data di scadenza dell'esenzione	Da etichettare o rendere identificabili conformemente all'articolo 5, paragrafo 4, lettera d)
8. a) Piombo nelle saldature per collegare componenti elettrici ed elettronici a schede elettroniche e piombo nelle rifiniture su terminazioni di componenti diversi dai condensatori elettrolitici in alluminio, su pin di componenti e su schede elettroniche	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e loro pezzi di ricambio	X(/.../ 3)
8. b) Piombo nelle saldature in applicazioni elettriche diverse dalle saldature su schede elettroniche o su vetro	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2011 e loro pezzi di ricambio	X(/.../ 3)
8. c) Piombo nelle rifiniture di terminali di condensatori elettrolitici in alluminio	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2013 e loro pezzi di ricambio	X(/.../ 3)
8. d) Piombo utilizzato nelle saldature su vetro nei sensori di flusso di massa dell'aria	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2015 e loro pezzi di ricambio	X(/.../ 3)
8. e) Piombo nelle saldature ad alta temperatura di fusione (ossia leghe a base di piombo contenenti almeno l'85 % di piombo in peso)	(1)	X(/.../ 3)

Materiali, parti e componenti omogenei	Ambito di applicazione e data di scadenza dell'esenzione	Da etichettare o rendere identificabili conformemente all'articolo 5, paragrafo 4, lettera d)
8. f) i) Piombo nei sistemi di connettori a pin conformi	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2017 e loro pezzi di ricambio	X(/.../ 3)
8. f) ii) Piombo nei sistemi di connettori a pin conformi, eccetto nell'area di accoppiamento dei connettori di cablaggio del veicolo	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2024 e loro pezzi di ricambio	X(/.../ 3)
8. g) i) Piombo nelle saldature destinate alla realizzazione di una connessione elettrica valida tra la matrice del semiconduttore e il carrier all'interno dei circuiti integrati secondo la configurazione "Flip Chip"	Veicoli omologati prima del 1° ottobre 2022 e loro pezzi di ricambio	X(/.../ 3)

Materiali, parti e componenti omogenei	Ambito di applicazione e data di scadenza dell'esenzione	Da etichettare o rendere identificabili conformemente all'articolo 5, paragrafo 4, lettera d)
<p>8. g) ii) Piombo nelle saldature destinate alla realizzazione di una connessione elettrica valida tra la matrice del semiconduttore e il carrier all'interno dei circuiti integrati secondo la configurazione "Flip Chip" se la connessione elettrica consiste di uno qualsiasi dei seguenti elementi:</p> <p>1) un nodo tecnologico del semiconduttore di 90 nm o di dimensioni maggiori;</p> <p>2) una matrice unica di 300 mm² o di dimensioni maggiori in qualsiasi nodo tecnologico del semiconduttore;</p> <p>3) package di matrici impilate di 300 mm² o di dimensioni maggiori o interposer di silicio di 300 mm² o di dimensioni maggiori.</p>	<p>[...]Veicoli omologati [...] <u>prima del</u> 1°[...]<u>gennaio 2030</u> e loro pezzi di ricambio</p>	<p>X([...] 3)</p>
<p>8. h) Piombo nelle saldature per fissare i dissipatori di calore al radiatore in assemblaggi di semiconduttori di potenza con un circuito integrato avente un'area di proiezione minima di 1 cm² e una densità di corrente nominale minima di 1 A/mm² di superficie del circuito integrato di silicio</p>	<p>Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e loro pezzi di ricambio</p>	<p>X([...] 3)</p>
<p>8. i) Piombo nelle saldature in applicazioni elettriche su vetro ad eccezione delle saldature su lastre di vetro laminate</p>	<p>Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e loro pezzi di ricambio</p>	<p>X([...] 3)</p>

Materiali, parti e componenti omogenei	Ambito di applicazione e data di scadenza dell'esenzione	Da etichettare o rendere identificabili conformemente all'articolo 5, paragrafo 4, lettera d)
8. j) Piombo nelle saldature di lastre laminate	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2020 e loro pezzi di ricambio	X(/.../ 3)
8. k) Saldatura di applicazioni di riscaldamento con corrente di calore pari o superiore a 0,5 A per relativo giunto saldato a singole lastre laminate con spessore di parete inferiore a 2,1 mm. Questa esenzione non si applica alla saldatura dei contatti integrati nel polimero intermedio.	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2024 e loro pezzi di ricambio	X(/.../ 3)
9. Sedi di valvole	Come pezzi di ricambio per tipi di motore sviluppati prima del 1° luglio 2003	

Materiali, parti e componenti omogenei	Ambito di applicazione e data di scadenza dell'esenzione	Da etichettare o rendere identificabili conformemente all'articolo 5, paragrafo 4, lettera d)
<p>10. a) Componenti elettrici ed elettronici contenenti piombo nel vetro o nella ceramica, in una matrice di vetro o ceramica, in un materiale vetroceramico o in matrici di vetroceramica.</p> <p>Questa esenzione non si applica all'uso di piombo in:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) vetro delle lampadine e smalto vetroso delle candele, (ii) materiali ceramici dielettrici di componenti indicati alle voci 10. b), 10. c) e 10. d). 		X([...]) 4) (per componenti diversi da quelli piezoelettrici dei motori)
10. b) Piombo nei materiali ceramici dielettrici PZT di condensatori appartenenti a circuiti integrati o a semiconduttori discreti		
10. c) Piombo nei materiali ceramici dielettrici di condensatori per una tensione nominale inferiore a 125 V CA o 250 V CC	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e loro pezzi di ricambio	
10. d) Piombo nei materiali ceramici dielettrici di condensatori utilizzati per compensare le deviazioni, dovute all'effetto termico, di sensori in sistemi sonar ultrasonici	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2017 e loro pezzi di ricambio	

Materiali, parti e componenti omogenei	Ambito di applicazione e data di scadenza dell'esenzione	Da etichettare o rendere identificabili conformemente all'articolo 5, paragrafo 4, lettera d)
11. Inneschi pirotecnici	Veicoli omologati prima del 1° luglio 2006 e loro pezzi di ricambio	
12. Materiali termoelettrici contenuti piombo utilizzati nell'industria automobilistica per ridurre le emissioni di CO ₂ mediante il recupero dei gas di scarico	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2019 e loro pezzi di ricambio	X
<i>Cromo esavalente</i>		
13. a) Rivestimenti anticorrosione	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2007	
13. b) Rivestimenti anticorrosione negli insiemi di dadi e bulloni dei telai	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2008	

Materiali, parti e componenti omogenei	Ambito di applicazione e data di scadenza dell'esenzione	Da etichettare o rendere identificabili conformemente all'articolo 5, paragrafo 4, lettera d)
<p>14. Cromo esavalente come anticorrosivo, fino allo 0,75 % in peso nella soluzione refrigerante, nei sistemi di raffreddamento in acciaio al carbonio dei frigoriferi ad assorbimento:</p> <p>a) progettati per funzionare completamente o in parte con un riscaldatore elettrico, con una potenza elettrica utile assorbita media inferiore a 75 W in condizioni di funzionamento costanti;</p> <p>b) progettati per funzionare completamente o in parte con un riscaldatore elettrico, con una potenza elettrica utile assorbita media pari o superiore a 75 W in condizioni di funzionamento costanti;</p> <p>c) progettati per funzionare completamente con riscaldatori non elettrici.</p>	<p>Per a): veicoli omologati prima del 1° gennaio 2020 e loro pezzi di ricambio</p> <p>Per b): veicoli omologati prima del 1° gennaio 2026 e loro pezzi di ricambio</p>	X
<i>Mercurio</i>		
15. a) Lampade a luminescenza per proiettori	Veicoli omologati prima del 1° luglio 2012 e loro pezzi di ricambio	X
15. b) Tubi fluorescenti utilizzati nei display del quadro strumenti	Veicoli omologati prima del 1° luglio 2012 e loro pezzi di ricambio	X

Materiali, parti e componenti omogenei	Ambito di applicazione e data di scadenza dell'esenzione	Da etichettare o rendere identificabili conformemente all'articolo 5, paragrafo 4, lettera d)
[...]		
[...]	[...]	

Note alla tabella:

1. Questa esenzione sarà riesaminata nel 2030 conformemente all'articolo 54, paragrafo 2.
2. Si applica alle leghe di alluminio in cui il piombo non è introdotto intenzionalmente ma è presente a causa dell'uso di alluminio riciclato.

3.[...]

4.[...]

[...]/3. Demolizione se, in correlazione con la voce 10. a), si supera un livello soglia medio di 60 g per veicolo. Ai fini della presente nota non sono presi in considerazione i dispositivi elettronici non installati dal costruttore nella linea di produzione.

[...]/4. Demolizione se, in correlazione con le voci da 8. a) a 8. k), si supera un livello soglia medio di 60 g per veicolo. Ai fini della presente nota non sono presi in considerazione i dispositivi elettronici non installati dal costruttore nella linea di produzione.

ALLEGATO IV

STRATEGIA DI CIRCOLARITÀ

PARTE A

ELEMENTI DELLA STRATEGIA DI CIRCOLARITÀ

1. Descrizione non tecnica delle azioni pianificate per assicurare che i veicoli appartenenti [...] alla categoria di veicolo non vengano mai meno al rispetto delle norme di cui agli articoli da 4 a 7 in tutto il processo di produzione.
2. Descrizione non tecnica delle procedure attuate dal costruttore al fine di:
 - a. raccogliere i dati pertinenti nell'intera catena di approvvigionamento;
 - b. controllare e verificare le informazioni ricevute dai fornitori;
 - c. reagire opportunamente se i dati ricevuti dai fornitori indicano il rischio di mancata conformità con le prescrizioni di cui all'articolo 4, 5 o 6.
3. Informazioni sulle ipotesi su cui il costruttore si è basato per calcolare la riutilizzabilità, la riciclabilità e la recuperabilità del tipo di veicolo in conformità dell'articolo 4 considerando le tecnologie esistenti di trattamento dei veicoli fuori uso, la demolizione e il riutilizzo di parti e componenti, i progressi nelle tecnologie di trattamento dei veicoli fuori uso e gli investimenti in capacità tecnologica, a partire dalla presentazione della domanda di omologazione.
4. Informazioni sulla quota di contenuto riciclato nei veicoli di cui agli articoli 6 e 10.
5. Elenco delle azioni che il costruttore si impegna a intraprendere per assicurare che il trattamento dei veicoli fuori uso [...] della categoria in questione è effettuato conformemente al presente regolamento, con particolare attenzione:
 - a) alle misure intese ad agevolare la rimozione delle parti indicate nell'allegato VII, parte C;
 - b) alle misure che contribuiscono a sviluppare tecnologie di riciclaggio di materiali, utilizzati nei veicoli, per i quali tali tecnologie non sono ampiamente disponibili su scala commerciale al momento della presentazione della domanda di omologazione;

- a) al monitoraggio del modo in cui sono riutilizzati, riciclati e recuperati nella pratica le parti, i componenti e i materiali contenuti nei veicoli appartenenti [...] alla categoria di veicolo;
 - b) alle misure per sormontare le difficoltà poste dall'uso di materiali e tecniche che rendono difficile la demolizione o molto arduo il riciclaggio, ad esempio adesivi o materiali rinforzati con fibre;
 - c) alle misure per promuovere il riutilizzo di parti e componenti.
6. Descrizione della natura e della forma delle azioni di cui al punto 5, ad esempio investimenti in ricerca e sviluppo, investimenti nello sviluppo di tecnologie o infrastrutture di riciclaggio e modalità di cooperazione con i gestori di rifiuti coinvolti nel riutilizzo, nel riciclaggio e nel recupero dei veicoli e nella rimozione delle loro parti.
7. Descrizione del modo in cui sarà valutata l'efficacia delle azioni di cui al punto 6.

Prima che gli articoli da 4 a 7 siano d'applicazione, la strategia di circolarità illustra il modo in cui il costruttore rispetta le norme di circolarità stabilite dalla direttiva 2005/64/CE verificate durante la procedura di omologazione, in particolare l'articolo 5, e le norme di cui alla direttiva 2000/53/CE, in particolare l'articolo 4, paragrafo 2.

PARTE B

SEGUITO E AGGIORNAMENTO DELLA STRATEGIA DI CIRCOLARITÀ

1. I costruttori aggiornano la strategia di circolarità almeno ogni cinque anni.
2. La strategia di circolarità aggiornata include:
 - a) la descrizione del modo in cui sono state intraprese le azioni di cui alla parte A, punto 6, e, se una o più azioni indicate nella strategia non sono state realizzate, le ragioni del caso;
 - b) la valutazione dell'efficacia delle azioni di cui alla parte A, punto 6;
 - c) la descrizione del modo in cui si è tenuto o si terrà conto delle azioni di cui alla parte A, punto 6, nella progettazione dei nuovi tipi di veicoli.

3. In caso di modifiche sostanziali della progettazione e della produzione del tipo di veicolo, la strategia di circolarità aggiornata si sofferma in particolare sui seguenti aspetti:
- a) modifiche, nei veicoli nuovi, dell'uso di parti e componenti perché siano facili da smontare a fini di riutilizzo o riciclaggio di alta qualità;
 - b) modifiche, nei veicoli nuovi, dell'uso di materiali perché siano facili da riciclare;
 - c) caratteristiche di progettazione atte a sormontare le difficoltà poste dall'uso di materiali e tecniche che rendono difficile la rimozione facile o molto arduo il riciclaggio, ad esempio adesivi, plastiche accoppiate o materiali rinforzati con fibre;
 - d) modifiche dell'uso dei materiali riciclati nei veicoli nuovi, di parti e componenti rifabbricati o ricondizionati nei veicoli e della compatibilità di parti e componenti provenienti da altri tipi di veicoli; e
 - e) modifiche dell'uso, nei veicoli nuovi, delle sostanze di cui all'articolo 5.

ALLEGATO V

OBBLIGHI DI INFORMAZIONE SU RIMOZIONE E SOSTITUZIONE

1. Batterie per veicoli elettrici e batterie per mezzi di trasporto leggeri incorporate nel veicolo:
 - a) numero;
 - b) ubicazione;
 - c) peso;
 - d) tipo di composizione chimica;
 - e) istruzioni per scaricare la batteria in sicurezza;
 - f) istruzioni tecniche per la rimozione e la sostituzione, comprese la sequenza di tutte le fasi e le tecniche di giunzione, fissaggio e sigillatura;
 - g) attrezzi o tecnologie necessari per accedere alle batterie dei veicoli elettrici, rimuoverle e sostituirle.

2. Motori ad azionamento elettrico (e-drive) incorporati nel veicolo:
 - a) numero;
 - b) ubicazione;
 - c) peso;
 - d) tipi di magneti permanenti presenti nei motori ad azionamento elettrico, se appartengono ai seguenti tipi:
 - i) neodimio-ferro-boro;
 - ii) samario-cobalto;
 - iii) alluminio-nichel-cobalto;
 - iv) ferrite;
 - e) istruzioni tecniche per la rimozione e la sostituzione, comprese la sequenza di tutte le fasi e le tecniche di giunzione, fissaggio e sigillatura;

f) attrezzi o tecnologie necessari per accedere ai motori ad azionamento elettrico, rimuoverli e sostituirli.

3. Componenti, parti e materiali elencati nell'allegato VII, parte B:

a) presenza delle sostanze di cui all'articolo 5, paragrafo 2, che devono essere etichettate nel veicolo come indicato nell'allegato III;

b) numero;

c) ubicazione;

d) peso;

e) istruzioni tecniche sulla rimozione, compresa la sequenza di tutte le fasi;

f) disponibilità delle migliori tecniche di trattamento.

4. Componenti, parti e materiali elencati nell'allegato VII, parte C:

a) numero;

b) ubicazione;

c) istruzioni tecniche sulla rimozione e sulla sostituzione, compresa la sequenza di tutte le fasi;

5. Componenti e parti del veicolo con codici digitali:

a) numero;

b) ubicazione;

c) istruzioni tecniche sull'accesso, sulla rimozione e sulla sostituzione, compresi i codici e il software necessari per attivare pezzi di ricambio e componenti affinché funzionino in un altro veicolo;

d) descrizione della funzionalità, dell'intercambiabilità e della compatibilità con parti e componenti specifici di altre marche e modelli;

e) punto di contatto del costruttore per l'assistenza tecnica.

ALLEGATO VI

OBBLIGHI DI ETICHETTATURA

1. Parti, componenti e materiali di materia plastica del veicolo di peso superiore a 100 grammi:
 - a) ISO 1043-1 Materie plastiche - Simboli ed abbreviazioni. Parte 1: Polimeri di base e loro caratteristiche speciali;
 - b) ISO 1043-2 Materie plastiche - Simboli ed abbreviazioni. Parte 2: Cariche e materiali di rinforzo;
 - c) ISO 11469 Materie plastiche - Identificazione generica e marcatura di prodotti di materie plastiche.
2. Parti, componenti e materiali in elastomero del veicolo di peso superiore a 200 grammi, tranne gli pneumatici: ISO 1629 Gomme e lattici - Nomenclatura.
3. I simboli "<" e ">" utilizzati nelle norme ISO possono essere sostituiti da parentesi.

Le informazioni sull'etichetta [...]/delle parti e dei componenti del veicolo contenenti materiali magnetici permanenti sono fornite conformemente all'articolo 28 del regolamento (UE) 2024/1252.

[...]

ALLEGATO VII

OBBLIGHI DI TRATTAMENTO

PARTE A

OBBLIGHI MINIMI PER I SITI DI STOCCAGGIO E I SITI DI TRATTAMENTO

1. I siti di stoccaggio, compresi quelli nei punti di raccolta, dei veicoli fuori uso, prima del trattamento, e dei loro componenti, parti e materiali devono:
 - a) avere superfici impermeabili con sistemi di raccolta degli spandimenti, di decantazione e di sgrassaggio;
 - b) essere attrezzati per il trattamento delle acque, comprese le acque piovane, in osservanza delle vigenti prescrizioni sanitarie e ambientali.
 - c) disporre di uno spazio di stoccaggio adeguato dei veicoli fuori uso e impilare soltanto i veicoli fuori uso depurati, a meno che non siano utilizzate scaffalature, a un'altezza adeguata;
 - d) rimuovere immediatamente i fluidi e i liquidi che fuoriescono dai veicoli fuori uso e raccogliere i fluidi e i liquidi fuoriusciti con materiale di assorbimento.

2. Lo stoccaggio è organizzato in modo da evitare danni a:
 - a) componenti e parti contenenti i liquidi e i fluidi elencati nella parte B, punti 1 e 2;
 - b) componenti, parti e materiali elencati nella parte C.

3. I siti in cui sono trattati i veicoli fuori uso e i loro componenti, parti e materiali devono avere:
 - a) area adeguata, dotata di superficie impermeabile e di sistemi di raccolta degli spandimenti, di decantazione e di sgrassaggio;
 - b) stoccaggio adeguato delle parti, dei componenti e dei materiali che sono stati rimossi dal veicolo fuori uso, ivi compreso stoccaggio impermeabile delle parti, dei componenti e dei materiali contaminati da oli;

- c) contenitori appositi per lo stoccaggio delle batterie (la neutralizzazione elettrolitica può essere effettuata sul posto o altrove), dei filtri dell'olio e dei condensatori contenenti policlorobifenili o policlorotrifenili;
 - d) serbatoi appositi per lo stoccaggio separato dei fluidi dei veicoli fuori uso: [...] carburanti, oli (olio motore, olio del cambio, olio dello sterzo, olio della trasmissione, olio idraulico), filtri dell'olio, liquido di raffreddamento, antigelo, liquido dei freni, [...] refrigeranti, fluido di scarico diesel e altri fluidi o [...] gas contenuti nel veicolo fuori uso;
 - e) attrezzature per il trattamento delle acque, comprese le acque piovane, secondo le vigenti norme sanitarie e ambientali;
 - f) stoccaggio adeguato degli pneumatici usati, che tiene conto della necessità di prevenire gli incendi ed evitare l'accumulo eccessivo di materiale.
4. Gli impianti di trattamento autorizzati a trattare i veicoli elettrici rispettano i requisiti di cui all'allegato XII del regolamento (UE) 2023/1542 [...]. Gli impianti di trattamento autorizzati che accettano i veicoli elettrici con presunti danni alla batteria procedono a una valutazione di tali batterie entro 24 ore dal conferimento. Tali veicoli e batterie sono stoccati separatamente nell'area di quarantena di cui al paragrafo 1. L'area di quarantena è dotata di impianti adeguati per prevenire, rilevare e contenere gli incendi causati da batterie di veicoli elettrici che si propagano verso altre zone, altri veicoli elettrici e altre batterie.

PARTE B

OBBLIGHI MINIMI DI DEPURAZIONE

1. I fluidi e liquidi seguenti sono rimossi dal veicolo fuori uso, a meno che non siano necessari per il riutilizzo delle parti in cui sono presenti:
- a) carburante;
 - b) olio motore;
 - c) olio della trasmissione;
 - d) olio del cambio;

(d bis) olio dello sterzo;

- e) olio idraulico;
- f) liquido di raffreddamento;
- g) antigelo;
- h) liquido dei freni;
- i) [...] refrigeranti; [...]

(i bis) fluidi di scarico diesel; e

- j) [...] altri fluidi o gas contenuti nel veicolo fuori uso.

Dopo la rimozione dei fluidi e dei liquidi vengono applicati tappi di scarico per evitare perdite. I contenitori di raccolta sono etichettati in modo da indicare il tipo di liquido che vi è contenuto e sono riposti in un luogo sicuro, separati l'uno dall'altro, conformemente alla parte A, al fine di evitare spandimenti accidentali, perdite o accesso non autorizzato.

1 bis. I componenti, le parti e i materiali seguenti sono neutralizzati:

- a) sistema eCall
- b) parti pirotecniche degli airbag;
- c) parti pirotecniche delle cinture di sicurezza;
- d) altre parti pirotecniche.

2. I componenti, le parti e i materiali seguenti sono rimossi dai veicoli fuori uso:

- a) airbag, serbatoi di gas di petrolio liquefatto (GPL), serbatoi di gas naturale compresso (GNC), serbatoi di idrogeno, e qualsiasi altra parte e altro componente potenzialmente esplosivi sono neutralizzati;
 - a1) filtri dell'olio;
 - b) [...] i refrigeranti sono trattati conformemente al regolamento (UE) [...] 2024/573;
 - c) i componenti riconosciuti come contenenti mercurio sono separati durante il trattamento in un flusso identificabile, che deve essere immobilizzato e smaltito in modo sicuro conformemente all'articolo 17 della direttiva 2008/98/CE;
 - d) i materiali contenenti le sostanze di cui all'articolo 5, paragrafo 2, che devono essere etichettati come stabilito all'allegato III, sono separati durante il trattamento in un flusso identificabile, che deve essere immobilizzato e smaltito in modo sicuro conformemente all'articolo 17 della direttiva 2008/98/CE.

Tutte le parti, componenti e materiali raccolti durante la depurazione sono collocati in appositi contenitori. I contenitori di raccolta sono etichettati in modo da indicare i componenti, le parti e i materiali che vi sono contenuti e sono riposti in un luogo sicuro conformemente alla parte A, al fine di evitare spandimenti accidentali, perdite o accesso non autorizzato.

3. Si registrano le informazioni seguenti sulla depurazione dei veicoli fuori uso:
- a) [...] numero totale di veicoli fuori uso trattati;
 - b) [...] peso medio dei veicoli fuori uso prima e dopo la depurazione e la rimozione;
 - c) quantità totale [...] di ciascun tipo di fluido, parte, componente o materiale depurati [...];
 - d) nome e recapito del trasportatore dei rifiuti, se del caso;
 - e) nome, informazioni di contatto e percentuale conseguita di riutilizzo, recupero, riciclaggio, recupero di energia, incenerimento o smaltimento del sito di [...] trattamento finale dei [...] fluidi, delle parti, dei componenti o dei materiali raccolti durante il processo di depurazione.

PARTE C

RIMOZIONE OBBLIGATORIA DI PARTI E COMPONENTI DAI VEICOLI FUORI USO

	<u>Esenzione a norma dell'articolo 30, paragrafo 2, se si applicano le condizioni di cui all'allegato VII, parte G</u>
1. <u>a Batterie per veicoli elettrici quali definite all'articolo 3, punto 14), del regolamento (UE) 2023/1542, compresi i loro sistemi di gestione delle batterie, caricatori di bordo [...], involucri o custodie, se presenti</u>	
1. <u>b Batterie per mezzi di trasporto leggeri quali definite all'articolo 3, punto 11), del regolamento (UE) 2023/1542, compresi i loro sistemi di gestione delle batterie, caricatori di bordo per i veicoli elettrici, involucri o custodie, se presenti</u>	
<u>[.../2. Batterie per autoveicoli quali definite all'articolo 3, punto 12), del regolamento (UE) 2023/1542 [...]</u>	
<u>2. a Batterie portatili quali definite all'articolo 3, punto 9), del regolamento (UE) 2023/1542</u>	
<u>[.../3. Motori ad azionamento elettrico, compresi gli involucri, i generatori, gli alternatori e i motori delle ventole di raffreddamento, se presenti[...]/ [...]</u>	
4. [...] <u>Blocchi di motori a combustione</u>	X
5. <u>Marmitte catalitiche</u>	
6. <u>Cambi, comprese le centraline</u>	X <u>In caso di esenzione, alla centralina si applica il punto 20</u>
7. <u>Almeno il 70 % del vetro totale proveniente dai parabrezza e dai finestrini posteriori e laterali in vetro, inclusi i pannelli in vetro sul tetto</u>	
8. [...] <u>Cerchioni</u>	
9. <u>Pneumatici di gomma</u>	
10.[...]	

11. Parti direttamente accessibili del sistema di informazione e intrattenimento, compresi i comandi audio, di navigazione — tra cui centraline e sensori radar e lidar, se presenti — e multimediali, come pure i display di superficie superiore a 100 cm ²	
12. Fari e luci di coda e relativi attuatori	
13. Cablaggio principale, compresi i cavi di ricarica interni ed esterni, se presenti	X
14. Sistema di gestione degli urti, compresi copri paraurti, traverse e crash box	X
[...] Serbatoi per carburante in plastica	
16. Scambiatori di calore	
[...]	
[...]	
19. [...] Parti di materie plastiche rinforzate con fibre di carbonio	
[...] 20. Componenti elettrici ed elettronici: <ul style="list-style-type: none"> a) invertitori e convertitori CC/CC con tensione elettrica di almeno 24 V o peso superiore a 1 kg dei veicoli elettrici; b) circuito stampato contenente schede con un tenore particolarmente elevato di metalli preziosi [...]; c) pannelli fotovoltaici di superficie superiore a 0,2 m²; d) moduli di comando e scatole valvole per la trasmissione automatica [...]; e) sensori di ossigeno, radar e lidar, se presenti 	X
21. Sistema eCall	
22. Pile di celle a combustibile	

PARTE D

RIUTILIZZO, RIFABBRICAZIONE E RICONDIZIONAMENTO DI PARTI E COMPONENTI

1. Valutazione tecnica delle parti e dei componenti rimossi:
 - a) per il riutilizzo:
 - i) la parte o componente è funzionale;
 - ii) è adatto ad essere utilizzato, agevolmente, per lo scopo principale per il quale è stato concepito;
 - b) per la rifabbricazione o il ricondizionamento:
 - i) la parte o componente è completo;
 - ii) valutazione dei danni, della riduzione di funzionalità o prestazioni e delle riparazioni necessarie per riportare la parte o il componente allo stato in cui è adatto all'uso;
 - iii) assenza di corrosione importante.
2. Informazioni minime da fornire nell'etichettatura delle parti e dei componenti:
 - a) nome del componente o della parte;
 - b) riferimento al numero di identificazione del veicolo (Vehicle Identification Number, VIN) dal quale la parte o il componente è stato rimosso; e
 - c) nome, indirizzo postale, indicante un unico punto di contatto, con indirizzo di posta elettronica e indirizzo web, se del caso, che identificano [...] l'impianto di trattamento autorizzato che ha rimosso il componente o la parte.

PARTE E

COMPONENTI E PARTI DA NON RIUTILIZZARE

1. Tutti gli airbag, tra cui i cuscini, gli attuatori pirotecnici, le centraline e i sensori elettronici.
2. [...]
3. [...]
4. Gruppi automatici, o non automatici, delle cinture di sicurezza, cioè corregge, ganci, avvolgitori, attuatori pirotecnici.
5. Sedili a cui sono incorporati gli ancoraggi delle cinture di sicurezza e/o gli airbag.
6. Bloccasterzi agenti sulla colonna dello sterzo.
7. Immobilizzatori compresi transponder e centraline elettroniche.

PARTE F

PRESCRIZIONI SPECIFICHE PER IL TRATTAMENTO DELLE PARTI, DEI COMPONENTI E DEI MATERIALI RIMOSSI

1. Le batterie per autoveicoli sono trattate conformemente all'articolo 70 del regolamento (UE) 2023/1542 [...].
2. Le batterie per veicoli elettrici sono trattate conformemente all'articolo 70 del regolamento (UE) 2023/1542 [...].
- 2 bis. Le batterie per mezzi di trasporto leggeri sono trattate conformemente all'articolo 70 del regolamento (UE) 2023/1542.
- 2 ter. Le batterie portatili sono trattate conformemente all'articolo 70 del regolamento (UE) 2023/1542.

3. I materiali magnetici permanenti contenenti neodimio, disprosio o praseodimio (neodimio-ferro-boro, NdFeB) quali definiti all'articolo 28 del regolamento (UE) 2024/1252 [...] e il rame proveniente dai motori ad azionamento elettrico non idonei ad essere riutilizzati, rifabbricati o ricondizionati sono rimossi se il processo di rimozione è fattibile senza costi eccessivi in impianti di trattamento autorizzati. In assenza di progressi tecnici che consentono di riciclare i materiali NdFeB del magnete permanente, i motori ad azionamento elettrico o il loro materiale magnetico permanente contenente parti sono stoccati ed etichettati conformemente all'articolo 27, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE) 2024/1252 [...]. A fini di riciclaggio futuro, non si applicano i requisiti relativi allo stoccaggio temporaneo di cui alla direttiva 1999/31/CE.
4. Le parti e i componenti elettronici rimossi che non sono riutilizzati, rifabbricati o ricondizionati e le frazioni non ferrose, compresi i circuiti stampati frantumati, sono trattati dai gestori del trattamento come specificato all'articolo 8, paragrafo 3, della direttiva 2012/19/UE.
5. Il vetro rimosso dal veicolo fuori uso è, come minimo, riciclato in vetro per contenitori, in fibra di vetro o in materiale di qualità equivalente.
6. I refrigeranti rimossi sono riciclati, rigenerati o distrutti conformemente all'articolo 8 del regolamento (UE) 2024/573.
7. La plastica e le frazioni di residui sono trattate conformemente all'articolo 7 e all'allegato IV del regolamento (UE) 2019/1021.
8. Gli pneumatici di gomma sono trattati conformemente alla gerarchia dei rifiuti e alle prescrizioni generali di cui all'articolo 4 della direttiva 2008/98/CE per dare priorità alle opzioni di prevenzione che offrono i migliori risultati ambientali complessivi[, compresa la ricostruzione].
9. I materiali di alluminio provenienti dagli scambiatori di calore di cui all'allegato VII, parte C, punto 12, sono stoccati e riciclati separatamente dalle frazioni di alluminio per getti e per semilavorati di cui all'allegato VII, parte G, punto 2, lettera b.

PARTE G

[...]CRITERI PER LA FRANTUMAZIONE COMBINATA E L'APPLICAZIONE DI TECNOLOGIE POST FRANTUMAZIONE

1. 1. Criteri per consentire la frantumazione dei veicoli fuori uso e delle loro parti, componenti e materiali insieme ad altri rifiuti:
 - a) prima della frantumazione insieme ai veicoli fuori uso, i rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche sono stati trattati selettivamente conformemente all'allegato VII della direttiva 2012/19/UE;
 - b) prima della frantumazione insieme ai veicoli fuori uso, tutte le batterie sono rimosse da tutti i tipi di rifiuti come precisato nel regolamento (UE) 2023/1542;
 - c) prima della frantumazione insieme ai veicoli fuori uso, gli imballaggi di plastica sono rimossi dai rifiuti di imballaggio e i rifiuti di imballaggio contenenti metallo di cui al regolamento (UE) 2025/40[...] non sono ancora smistati in specifiche famiglie di leghe;
 - d) il trattamento congiunto di diverse frazioni di rifiuti non comporta un deterioramento della qualità dei flussi di rifiuti derivanti dal trattamento rispetto al trattamento separato delle frazioni di rifiuti;
 - e) il contributo individuale dei flussi di rifiuti misti alle frazioni derivate deve poter essere determinato per i rispettivi obblighi di comunicazione riguardanti l'efficienza del trattamento dei veicoli fuori uso e per altri obblighi relativi ad altri flussi di rifiuti di cui ad esempio al regolamento (UE) 2023/1542, al regolamento (UE) 2025/40[...] e alle direttive 2012/19/UE e 2008/58/CE.

2. 2. Requisiti di qualità per le frazioni derivate:
 - a. il contenuto totale di rame della frazione principale di acciaio non supera lo 0,25 % in peso; a partire dal ... [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 60 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento], il contenuto totale di rame della frazione principale di acciaio non supera lo 0,15 % in peso;

- b. l'alluminio è smistato come minimo in una frazione di leghe per getti quali definite nella norma EN 1706:2020 e in una frazione di leghe per semilavorati quali definite nella norma EN 573-3:2019;
 - c. la frazione pesante di frantumazione ottenuta dopo la separazione pneumatica e la separazione del ferro è ulteriormente trattata al fine di separare i metalli ferrosi, i metalli non ferrosi, la plastica e altri materiali organici per il riciclaggio o il recupero. I residui di tali processi contengono meno dell'1 % di contenuto di metallo in peso e, conformemente alla decisione 2003/33/CE del Consiglio, meno del 5 % di contenuto organico totale in peso; il limite di contenuto organico totale, ossia meno del 5 % in peso, non si applica se la frazione pesante di frantumazione adeguatamente selezionata e ricondizionata è biologicamente stabile ai sensi della legislazione vigente;
 - d. la frazione leggera di frantumazione è ulteriormente trattata al fine di separare i metalli ferrosi, i metalli non ferrosi, la plastica e altri materiali organici per il riciclaggio o il recupero. I residui di tali processi contengono meno dell'1 % di contenuto di metallo in peso e, conformemente alla decisione 2003/33/CE del Consiglio, meno del 5 % di contenuto organico totale in peso; il limite di contenuto organico totale, ossia meno del 5 % in peso, non si applica se la frazione leggera di frantumazione adeguatamente selezionata e ricondizionata è biologicamente stabile ai sensi della legislazione vigente.
3. Documentazione da fornire per l'esenzione dall'obbligo di rimuovere parti, componenti e materiali:
- (a) [...] La copia del contratto scritto concluso tra l'impianto di trattamento autorizzato e l'impianto che effettua le operazioni di frantumazione e usa o subappalta tecnologie post frantumazione, comprese le specifiche di qualità dei materiali secondari idonei al riciclaggio e le specifiche tecniche applicate per trattare le frazioni dei veicoli fuori uso.
 - (b) [...] La documentazione fornita da un organismo indipendente comprovante la qualità e la quantità delle frazioni trattate [...] idonee al riciclaggio per una configurazione rappresentativa del trattamento [...].

- (c) Qualsiasi altro tipo di documentazione comprovante che la qualità e la quantità dei materiali provenienti dai veicoli fuori uso non sono inferiori alla qualità e alla quantità delle parti e dei componenti rimossi separatamente prima della frantumazione in conformità delle prescrizioni stabilite nella parte C.

ALLEGATO VIII

INFORMAZIONI PER L'ISCRIZIONE NEL REGISTRO DEI PRODUTTORI

1. Informazioni che il produttore o il suo rappresentante [...] autorizzato deve presentare per la responsabilità estesa del produttore:
 - a) il nome e, se disponibile, il marchio commerciale con cui il produttore opera nello Stato membro e i recapiti del produttore, compresi il codice postale e il luogo, la via e il numero civico, il paese, il numero di telefono, se del caso, l'indirizzo web e di posta elettronica, indicando un unico punto di contatto;
 - b) il codice di identificazione nazionale del produttore, compreso il numero di iscrizione nel registro delle imprese, o un numero di registrazione ufficiale equivalente, e il codice di identificazione fiscale europeo o nazionale;
 - c) le categorie di veicoli che il produttore intende mettere a disposizione sul mercato per la prima volta nel territorio dello Stato membro;
 - d) informazioni sul modo in cui il produttore ottempera alle responsabilità di cui all'articolo 16, comprese informazioni per iscritto su:
 - i) le misure messe in atto dal produttore per adempiere i propri obblighi di responsabilità di cui agli articoli 16 e 20;
 - ii) le misure messe in atto per adempiere l'obbligo di raccolta di cui all'articolo 23 con riferimento alla quantità di veicoli che il produttore mette a disposizione sul mercato nello Stato membro; e
 - iii) il sistema atto a garantire che i dati comunicati alle autorità competenti siano affidabili;
 - e) la dichiarazione del produttore o, se del caso, del rappresentante [...] autorizzato dal produttore per la responsabilità estesa del produttore o dell'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore, attestante che le informazioni fornite sono veritiere.

2. Informazioni da fornire in aggiunta a quelle di cui al punto 1 nel caso in cui sia designata un'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore che assume i relativi obblighi:
 - a) il nome e i recapiti, compresi il codice postale e il luogo, la via e il numero civico, il paese, il numero di telefono, l'indirizzo web e di posta elettronica e il codice di identificazione nazionale, dell'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore;
 - b) il codice di identificazione nazionale o un numero di registrazione ufficiale equivalente e il codice di identificazione fiscale europeo o nazionale dell'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore; e
 - c) il mandato del produttore rappresentato.

3. Informazioni che l'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore è tenuta a fornire in aggiunta a quelle di cui al punto 1 nel caso di un'autorizzazione in conformità dell'articolo [...] 17, paragrafo 1:
 - a) i nomi e i recapiti, compresi il codice postale e il luogo, la via e il numero civico, il paese, il numero di telefono, l'indirizzo web e di posta elettronica, dei produttori rappresentati;
 - b) il mandato di ogni produttore rappresentato, se del caso;
 - c) l'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore che rappresenta più di un produttore indica separatamente in che modo ciascuno dei produttori rappresentati adempie le responsabilità di cui all'articolo 16.

4. Se gli obblighi di cui all'articolo 16 sono ottemperati per conto del produttore da un rappresentante autorizzato per la responsabilità estesa del produttore che rappresenti più di un produttore, tale rappresentante autorizzato, oltre alle informazioni di cui al punto 1, fornisce separatamente il nome e il recapito di ciascuno dei produttori rappresentati.

ALLEGATO IX

[...] CERTIFICATO DI ROTTAMAZIONE

Rilasciato a norma dell'articolo 25 del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio [...] relativo alle norme di circolarità per la progettazione dei veicoli e alla gestione dei veicoli fuori uso.

1.	Stabilimento o impresa che rilascia il presente certificato	
1.1	Nome	
1.2	Indirizzo	
1.3	Numero di telefono	
1.4	E-mail [se disponibile]	
1.5	Numero di registrazione o di identificazione*	
2.	Autorità competente che ha rilasciato l'autorizzazione per lo stabilimento o l'impresa di cui al punto 1	
2.1	Stato membro	
2.2	Nome	
2.3	Indirizzo	
3.	Certificato di rottamazione	
3.1	Data di rilascio	
3.2	Numero	
4.	Informazioni sul veicolo per il quale è rilasciato il presente certificato di rottamazione	
4.1	Segno distintivo del paese	
4.2	(A) Numero d'immatricolazione**	
4.3	(J) Categoria**	
4.4	(D.1) Marca**	
4.5	(D.3) Denominazione commerciale**	
4.6	(E) Numero di identificazione del veicolo**	
4.7	Numero di carta di circolazione	
5.	Informazioni sul proprietario del veicolo	
5.1	(C.2.1) Cognome o ragione sociale**	

5.2	(C.2.2) Altro/i nome/i**	
5.3	(C.2.3) Indirizzo**	
5.4	Numero di telefono	
5.5	E-mail [se disponibile]	
6.	Osservazioni	
* È possibile derogare a questo requisito se il sistema di registrazione o identificazione nazionale non prevede l'attribuzione di tale numero.		
** Codici comunitari armonizzati di cui alla direttiva 1999/37/CE.		

5. [...]

6. [...]

7. [...]

8. [...]

9. [...]

10. [...]

ALLEGATO X

MODIFICHE DEI REGOLAMENTI (UE) 2018/858 E (UE) N. 168/2013

1. L'allegato II del regolamento (UE) 2018/858 è così modificato:

(19)

(1) alla parte I, la voce G13 è sostituita dalla seguente:

(20) "

G13	Circularità	Regolamento [OP: inserire il numero del presente regolamento]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
-----	-------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

";

l'appendice 1 è così modificata:

a) alla tabella 1, la voce G13 è sostituita dalla seguente:

"G13	Circularità	Regolamento [OP: inserire il numero del presente regolamento]	n.a. Si applica tuttavia l'allegato VII, parte E, sul divieto di riutilizzo dei componenti specificati."
------	-------------	---	---

b) alla tabella 2, la voce G13 è sostituita dalla seguente:

"G13	Circularità	Regolamento [OP: inserire il numero del presente regolamento]	n.a. Si applica tuttavia l'allegato VII, parte E, sul divieto di riutilizzo dei componenti specificati.
------	-------------	---	--

";

all'appendice 2, il punto 4 è così modificato:

a) alla tabella "Parte I: Veicoli appartenenti alla categoria M1", la voce 59 è sostituita dalla seguente:"

59	Regolamento [OP: inserire il numero del presente regolamento] (Circularità)	Le prescrizioni di tale regolamento non si applicano.
----	---	---

";

b) alla tabella "Parte II: Veicoli appartenenti alla categoria N1", la voce 59 è sostituita dalla seguente:

"

59	Regolamento [OP: inserire il numero del presente regolamento] (Circolarità)	Le prescrizioni di tale regolamento non si applicano.";
----	---	---

la parte III è così modificata:

a) all'appendice 1, la voce 59 è sostituita dalla seguente:"

59	Circolarità	Regolamento [OP: inserire il numero del presente regolamento]	N.a.	N.a.															
----	-------------	---	------	------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

b) all'appendice 2, la voce 59 è sostituita dalla seguente:

59	Circolarità	Regolamento [OP: inserire il numero del presente regolamento]	N.a.					N.a.												
----	-------------	---	------	--	--	--	--	------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

c) all'appendice 3, la voce 59 è sostituita dalla seguente:

59	Circolarità	Regolamento [OP: inserire il numero del presente regolamento]	N.a.
----	-------------	---	------

d) all'appendice 4, la voce 59 è sostituita dalla seguente:

59	Circolarità	Regolamento [OP: inserire il numero del presente regolamento]	N.a.					N.a.												
----	-------------	---	------	--	--	--	--	------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

2. L'allegato II del regolamento (UE) n. 168/2013 è così modificato:

Nella sezione C1 della tabella dell'allegato II del regolamento (UE) n. 168/2013, la voce 15 bis è sostituita dalla seguente:

				L1e- A	L1e- B	L2e	L3e	L4e	L5e- B	L6e- A	L7e- A1	L7e- A2	L7e- B1	L7e- B2
15 bis	18	Prescrizioni in materia di circolarità	in Regolamento di (UE) 2024/1252 del Parlamento europeo e del Consiglio (*1)	x	x	x								
15 ter	18	Prescrizioni in materia di circolarità	in [OP: inserire il presente regolamento (UE) n. 2025/XXXX relativo ai veicoli fuori uso]				x	x	x	x	x	x	x	x

ALLEGATO XI

TAVOLA DI CONCORDANZA

2. Direttiva 2000/53/CE

<i>Direttiva 2000/53/CE</i>	<i>Presente regolamento</i>
Articolo 1	Articolo 1
Articolo 2, punto 1)	Articolo 3, paragrafo 1, punto 1)
Articolo 2, punto 2)	Articolo 3, paragrafo 1, punto 2)
Articolo 2, punto 3)	Articolo 3, paragrafo 1, punto 22)
Articolo 2, punto 4)	Articolo 3, paragrafo 2, lettera a)
Articolo 2, punto 5)	Articolo 3, paragrafo 1, punto 16)
Articolo 2, punto 6)	Articolo 3, paragrafo 1, punto 5)
Articolo 2, punto 7)	Articolo 3, paragrafo 2, lettera a)
Articolo 2, punto 8)	Articolo 3, paragrafo 2, lettera a)
Articolo 2, punto 9)	Articolo 3, paragrafo 2, lettera a)
Articolo 2, punto 10)	Articolo 3, paragrafo 1, punto 35)
Articolo 2, punto 11)	-
Articolo 2, punto 11), lettera a)	-
Articolo 2, punto 11), lettera b)	-
Articolo 2, punto 11), lettera c)	-
Articolo 2, punto 11), lettera d)	-
Articolo 2, punto 12)	-

<i>Direttiva 2000/53/CE</i>	<i>Presente regolamento</i>
Articolo 2, punto 13)	-
Articolo 3, paragrafo 1	Articolo 2, paragrafo 1, lettera a)
Articolo 3, paragrafo 2	-
Articolo 3, paragrafo 3	-
Articolo 3, paragrafo 4	Articolo 2, paragrafo 2, lettera a), e articolo 2 paragrafo 5
Articolo 3, paragrafo 5	Articolo 2, paragrafo 1, lettera c), e articolo 2, paragrafi 5 e 6
Articolo 4, paragrafo 1, lettera a)	Articolo 5, paragrafo 1
Articolo 4, paragrafo 1, lettera b)	Articolo 7, paragrafo 1
Articolo 4, paragrafo 1, lettera c)	Articolo 6
Articolo 4, paragrafo 2, lettera a)	Articolo 5, paragrafi 2 e 3
Articolo 4, paragrafo 2, lettera b), punto i)	Articolo 5, paragrafo 4, lettera a)
Articolo 4, paragrafo 2, lettera b), punto ii)	Articolo 5, paragrafo 4, lettera b)
Articolo 4, paragrafo 2, lettera b), punto iii)	Articolo 5, paragrafo 4, lettera c)
Articolo 4, paragrafo 2, lettera b), punto iv)	Articolo 5, paragrafo 4, lettera d)
Articolo 4, paragrafo 2, lettera c)	--
Articolo 5, paragrafo 1, primo trattino	Articolo 23, paragrafo 1, e paragrafo 2, lettera c)
Articolo 5, paragrafo 1, secondo trattino	Articolo 23, paragrafo 2, lettera b)
Articolo 5, paragrafo 2	Articolo 23, paragrafo 4, primo comma, e paragrafo 4, secondo comma, lettera c)
Articolo 5, paragrafo 3, primo comma	Articolo 25
Articolo 5, paragrafo 3, secondo comma	--

<i>Direttiva 2000/53/CE</i>	<i>Presente regolamento</i>
Articolo 5, paragrafo 3, terzo comma	--
Articolo 5, paragrafo 4, primo comma	Articolo 24, paragrafo 2
Articolo 5, paragrafo 4, secondo comma	Articolo 16 e articolo 20, paragrafo 1, lettera a)
Articolo 5, paragrafo 4, terzo comma	Articolo 24, paragrafo 2
Articolo 5, paragrafo 4, quarto comma	--
Articolo 5, paragrafo 5, primo comma	Articolo 25, paragrafo 1, e allegato IX
Articolo 5, paragrafo 5, secondo comma	Articolo 25, paragrafo 5
Articolo 6, paragrafo 1	Articolo 27, paragrafi 1 e 3
Articolo 6, paragrafo 2, primo comma	Articolo 15, paragrafo 1
Articolo 6, paragrafo 2, secondo comma	--
Articolo 6, paragrafo 3, primo comma	Articolo 30, paragrafo 1, e allegato VII, parte C
Articolo 6, paragrafo 3, secondo comma	Articolo 29, paragrafo 1
Articolo 6, paragrafo 4	Articolo 15, paragrafo 2
Articolo 6, paragrafo 5	Articolo 27, paragrafo 5
Articolo 6, paragrafo 6	Articolo 27, paragrafo 4
Articolo 7, paragrafo 1	Articolo 33, paragrafo 1
Articolo 7, paragrafo 2, lettera a)	--
Articolo 7, paragrafo 2, lettera b)	Articolo 34, paragrafo 1, lettere a) e b)
Articolo 7, paragrafo 2, secondo comma	--
Articolo 7, paragrafo 2, terzo comma	Articolo 49, paragrafo 5

<i>Direttiva 2000/53/CE</i>	<i>Presente regolamento</i>
Articolo 7, paragrafo 3	--
Articolo 7, paragrafo 4	--
Articolo 7, paragrafo 5	--
Articolo 8, paragrafo 1	Articolo 12, paragrafo 1
Articolo 8, paragrafo 2	Articolo 12, paragrafo 3
Articolo 8, paragrafo 3	Articolo 11, paragrafo 1
Articolo 8, paragrafo 4	Articolo 11, paragrafi 1 e 2
Articolo 9, paragrafo 1 bis, primo comma	Articolo 49, paragrafo 1, lettera j)
Articolo 9, paragrafo 1 bis, secondo comma	Articolo 49, paragrafo 1, secondo comma
Articolo 9, paragrafo 1 bis, terzo comma	Articolo 49, paragrafo 1, terzo comma
Articolo 9, paragrafo 1 ter	Articolo 49, paragrafo 2
Articolo 9, paragrafo 1 quater	--
Articolo 9, paragrafo 1 quinquies	Articolo 49, paragrafo 5
Articolo 9, paragrafo 2	Articolo 9
Articolo 9 bis, paragrafo 1	Articolo 50, paragrafo 1
Articolo 9 bis, paragrafo 2	Articolo 50, paragrafo 2
Articolo 9 bis, paragrafo 3	Articolo 50, paragrafo 3
Articolo 9 bis, paragrafo 4	Articolo 50, paragrafo 4
Articolo 9 bis, paragrafo 5	Articolo 50, paragrafo 5
Articolo 9 bis, paragrafo 6	Articolo 50, paragrafo 6

<i>Direttiva 2000/53/CE</i>	<i>Presente regolamento</i>
Articolo 10, paragrafo 1	--
Articolo 10, paragrafo 2	--
Articolo 10, paragrafo 3	--
Articolo 10 bis	Articolo 55
Articolo 11, paragrafo 1	Articolo 51, paragrafo 1
Articolo 11, paragrafo 2	Articolo 51, paragrafo 2
Articolo 12, paragrafo 1	Articolo 57, paragrafo 1
Articolo 12, paragrafo 2	Articolo 57, paragrafo 2
Articolo 12, paragrafo 3	--
Articolo 13	--
Allegato I	Allegato VII
Allegato II	Allegato III

3. Direttiva 2005/64/CE

<i>Direttiva 2005/64/CE</i>	<i>Presente regolamento</i>
Articolo 1, primo comma	Articolo 1
Articolo 1, secondo comma	--
Articolo 2	Articolo 2, paragrafo 1, lettera a)
Articolo 3, lettera a)	Articolo 2, paragrafo 2, lettera a)
Articolo 3, lettera b)	Articolo 2, paragrafo 2, lettera b)
Articolo 3, lettera c)	Articolo 2, paragrafo 2, lettera c)
Articolo 4, punto 1)	Articolo 3, paragrafo 1, punto 1)
Articolo 4, punto 2)	Articolo 3, paragrafo 2, lettera b)
Articolo 4, punto 3)	Articolo 3, paragrafo 1, punto 3)
Articolo 4, punto 4)	Articolo 3, paragrafo 1, punto 2)
Articolo 4, punto 5)	Allegato II
Articolo 4, punto 6)	Articolo 3, paragrafo 2, lettera b), in combinato disposto con articolo 3, paragrafo 1, punto 1)
Articolo 4, punto 7)	Articolo 3, paragrafo 2, lettera b)
Articolo 4, punto 8)	Articolo 3, paragrafo 2, lettera b)
Articolo 4, punto 9)	Articolo 3, paragrafo 1, punto 5)
Articolo 4, punto 10)	Articolo 3, paragrafo 2, lettera a)
Articolo 4, punto 11)	--
Articolo 4, punto 12)	Articolo 3, paragrafo 2, lettera a)

Articolo 4, punto 13)	Articolo 3, paragrafo 1, punto 4)
Articolo 4, punto 14)	Articolo 3, paragrafo 1, punto 6)
Articolo 4, punto 15)	Articolo 3, paragrafo 1, punto 7)
Articolo 4, punto 16)	--
Articolo 4, punto 17)	--
Articolo 4, punto 18)	Articolo 9
Articolo 4, punto 19)	--
Articolo 4, punto 20)	--
Articolo 5, paragrafo 1	--
Articolo 5, paragrafo 2	Articolo 8, paragrafo 1, seconda frase
Articolo 5, paragrafo 3	Articolo 8, paragrafo 4
Articolo 5, paragrafo 4	Articolo 24
Articolo 6, paragrafo 1	Articolo 4, paragrafo 2
Articolo 6, paragrafo 2, secondo comma	Articolo 5, paragrafo 8
Articolo 6, paragrafo 3	Articolo 11
Articolo 6, paragrafo 4	--
Articolo 6, paragrafo 5	--
Articolo 6, paragrafo 6	--
Articolo 6, paragrafo 7	--
Articolo 6, paragrafo 8	--
Articolo 7, lettera a)	Allegato VII, parte E

Articolo 7, lettera b)	Allegato VII, parte E
Articolo 8	--
Articolo 9	--
Articolo 10, paragrafo 1	--
Articolo 10, paragrafo 2	--
Articolo 10, paragrafo 3	--
Articolo 10, paragrafo 3	--
Articolo 10, paragrafo 4	--
Articolo 11, paragrafo 1	--
Articolo 11, paragrafo 2	--
Articolo 12	--
Articolo 13	--
Allegato I	Articolo 4, paragrafo 1
Allegato II	--
Allegato III	--
Allegato VII	--
Allegato V	Allegato VII, parte E
Allegato VI	--

ALLEGATO XII

MODIFICHE DEL REGOLAMENTO (UE) 2023/1542

Nell'allegato I del regolamento (UE) 2023/1542 la tabella è così modificata:

Colonna 1 Denominazione della sostanza o del gruppo di sostanze	Colonna 2 Restrizioni
Mercurio N. CAS 7439-97-6 N. CE 231-106-7 e suoi composti	Le batterie, anche incorporate in apparecchi, mezzi di trasporto leggeri o altri veicoli, non contengono più dello 0,0005 % di mercurio (espresso come mercurio metallico) in peso.
2. Cadmio N. CAS 7440-43-9 N. CE 231-152-8 e suoi composti	<p>1. Le batterie portatili, anche incorporate in apparecchi, mezzi di trasporto leggeri o altri veicoli, non contengono più dello 0,002 % di cadmio (espresso come cadmio metallico) in peso.</p> <p>2. <u>Le batterie per veicoli elettrici e per autoveicoli incorporate nei veicoli, compresi i veicoli per uso speciale, delle categorie M1 e N1 quali definite nel regolamento (UE) 2018/858 non contengono più dello 0,01 % di cadmio (espresso come cadmio metallico) in peso e per materiale omogeneo.</u></p> <p>3. <u>Il punto 2 non si applica alle batterie per veicoli elettrici utilizzate come pezzi di ricambio per veicoli elettrici, compresi i veicoli per uso speciale, delle categorie M1 e N1 quali definite nel regolamento (UE) 2018/858 che sono state immesse sul mercato prima del 31 dicembre 2008.</u></p>

Colonna 1 Denominazione della sostanza o del gruppo di sostanze	Colonna 2 Restrizioni
<p>3. Piombo</p> <p>N. CAS 7439-92-1</p> <p>N. CE 231-100-4 e suoi composti</p>	<p>1. A decorrere dal 18 agosto 2024, le batterie portatili, anche incorporate in apparecchi, non contengono più dello 0,01 % di piombo (espresso come piombo metallico) in peso.</p> <p>2. La restrizione di cui al punto 1 non si applica alle pile zinco-aria a bottone portatili fino al 18 agosto 2028.</p> <p>3. <u>Le batterie portatili incorporate nei veicoli, compresi i veicoli per uso speciale, delle categorie M1 e N1 quali definite nel regolamento (UE) 2018/858 non contengono più dello 0,1 % di piombo (espresso come piombo metallico) in peso e per materiale omogeneo.</u></p> <p>4. <u>Il punto 3 non si applica alle batterie portatili incorporate o utilizzate come pezzi di ricambio nei veicoli, compresi i veicoli per uso speciale, delle categorie M1 e N1 quali definite nel regolamento (UE) 2018/858, che sono stati omologati prima del 1° gennaio 2024.</u></p> <p>5. <u>Le batterie per veicoli elettrici incorporate nei veicoli, compresi i veicoli per uso speciale, delle categorie M1 e N1 quali definite nel regolamento (UE) 2018/858 non contengono più dello 0,1 % di piombo (espresso come piombo metallico) in peso e per materiale omogeneo.</u></p> <p>6. <u>Il punto 5 non si applica:</u> <u>alle batterie per veicoli elettrici incorporate o utilizzate come pezzi di ricambio nei veicoli</u></p>

Colonna 1 Denominazione della sostanza o del gruppo di sostanze	Colonna 2 Restrizioni
	<p><u>delle categorie M1 e N1 quali definite nel regolamento (UE) 2018/858, che sono stati omologati prima del 1° gennaio 2019;</u></p> <p><u>alle batterie per veicoli elettrici incorporate o utilizzate come pezzi di ricambio nei veicoli per uso speciale delle categorie M1 e N1 quali definite nel regolamento (UE) 2018/858, che sono stati omologati prima del 1° gennaio 2024.</u></p> <p><u>7. Le batterie per autoveicoli incorporate nei veicoli, compresi i veicoli per uso speciale, delle categorie M1 e N1 quali definite nel regolamento (UE) 2018/858 non contengono più dello 0,1 % di piombo (espresso come piombo metallico) in peso e per materiale omogeneo.</u></p> <p><u>8. Il punto 7 non si applica:</u></p> <p><u>i) alle batterie per autoveicoli utilizzate in applicazioni a 12 V nei veicoli, compresi i veicoli per uso speciale, delle categorie M1 e N1 quali definite nel regolamento (UE) 2018/858;1</u></p> <p><u>ii) alle batterie per autoveicoli utilizzate in applicazioni a 24 V nei veicoli per uso speciale delle categorie M1 e N1 quali definite nel regolamento (UE) 2018/858;2</u></p> <p><u>(iii) alle batterie per autoveicoli utilizzate in applicazioni diverse da quella di cui al punto 8, punti i) e ii), nei veicoli, compresi i veicoli per uso speciale, delle categorie M1 e N1, quali</u></p>

¹ Questa esenzione sarà riesaminata nel 2030.

² Questa esenzione sarà riesaminata nel 2030.

Colonna 1 Denominazione della sostanza o del gruppo di sostanze	Colonna 2 Restrizioni
	<u>definite nel regolamento (UE) 2018/858, che sono stati omologati prima del 1° gennaio 2024.</u>
4. <u>Cromo esavalente N. CAS 18540-29-9 N. CE 606-053-1 e suoi composti</u>	<u>Le batterie incorporate nei veicoli, compresi i veicoli per uso speciale, delle categorie M1 e N1 quali definite nel regolamento (UE) 2018/858 non contengono più dello 0,1 % di cromo esavalente (espresso come cromo metallico) in peso e per materiale omogeneo.</u>

ALLEGATO XIII

REQUISITI PER I CERTIFICATORI E I REVISORI E CRITERI CHE GLI IMPIANTI CHE EFFETTUANO LA PRODUZIONE DI MATERIALE RICICLATO DEVONO SODDISFARE

PARTE A

Prescrizioni dettagliate per i terzi che effettuano audit

1. Un terzo che effettua gli audit di cui all'articolo 6, paragrafo 2, è indipendente dal fornitore, dal fabbricante o dalla persona coinvolta nella produzione del materiale riciclato e dell'impianto controllato. A tal fine, dovrebbe essere in grado di documentare che:
 - a. non è parte o non è sotto il controllo di tali soggetti;
 - b. ha istituito e applica procedure che ne garantiscono l'imparzialità, tra cui: i) valutazione continuativa dei rischi per la sua imparzialità; ii) individuazione, eliminazione e attenuazione dei rischi per l'imparzialità derivanti da pressioni finanziarie, commerciali e di altro tipo; iii) valutazione dei rischi per l'imparzialità derivanti dalle relazioni del suo personale;
 - c. è strutturato e gestito in modo da garantirne l'indipendenza e l'imparzialità, in particolare: i) è chiaramente identificabile all'interno del soggetto giuridico, se il soggetto giuridico svolge anche attività non connesse alle ispezioni; ii) dispone di norme in materia di relazioni sull'attività di audit svolta; iii) il suo personale ha responsabilità chiaramente identificabili per quanto riguarda lo svolgimento degli audit.

2. Si considera che un terzo che effettua audit a norma dell'articolo 6, paragrafo 2, possiede qualifiche adeguate nel settore degli audit e del trattamento dei rifiuti se dispone di un numero sufficiente di membri del personale qualificati, direttamente o tramite subappalto, che seguono formazioni periodiche, e se il personale che partecipa alla realizzazione di tali audit ha un'esperienza professionale documentata in tutti i settori seguenti: a) svolgimento di audit su impianti di trattamento dei rifiuti; b) operazioni di trattamento dei rifiuti; c) sistemi di gestione dell'ambiente e della salute e sicurezza sul lavoro; d) produzione di materiale riciclato.

3. Al fine di dimostrare la conformità ai criteri di cui ai paragrafi 1 e 2, l'organismo di valutazione della conformità che effettua audit o certificazioni fa riferimento alla propria certificazione rispetto a norme dell'Unione o a norme equivalenti riconosciute a livello internazionale pertinenti per l'esecuzione degli audit, quali la norma ISO 19011:2018 o la norma ISO/IEC 17020:2012.

PARTE B

CRITERI PER DIMOSTRARE CHE IL MATERIALE RICICLATO È STATO PRODOTTO IN UN IMPIANTO CHE SODDISFA LE PRESCRIZIONI IN MATERIA DI PROTEZIONE DELLA SALUTE UMANA, DEL CLIMA E DELL'AMBIENTE PREVISTE DAL DIRITTO DELL'UNIONE O PRESCRIZIONI EQUIVALENTI (A NORMA DELL'ARTICOLO 6, PARAGRAFO 1 TER)

1. L'audit di cui all'articolo 6, paragrafo 2, verifica che l'impianto in cui ha luogo la produzione di materiale riciclato soddisfi le seguenti condizioni durante il suo funzionamento effettivo:
- a. rispetta i requisiti per il riciclaggio dei rifiuti e svolge le proprie attività conformemente alla legislazione nazionale applicabile in materia di protezione dell'ambiente;
 - b. è progettato, costruito e gestito in modo sicuro e rispettoso dell'ambiente e, in particolare, dispone dei processi, della tecnologia di gestione dei rifiuti adeguata, dell'organizzazione e dell'infrastruttura necessari per riciclare i rifiuti in questione;
 - b bis. si approvvigiona di rifiuti di plastica provenienti da un paese che rispetta norme equivalenti a quelle dei paesi dell'Unione europea in termini di protezione dell'ambiente e di sicurezza dei lavoratori e opera in tale paese conformemente ai criteri definiti al punto 4 della presente parte;
 - c. prevede e gestisce sistemi, procedure e tecniche di gestione e di monitoraggio che hanno lo scopo di prevenire, ridurre, minimizzare nonché, nella misura del possibile, eliminare: i) i rischi per la salute e la sicurezza dei lavoratori interessati e di coloro che vivono in prossimità dell'impianto; e ii) gli effetti negativi sull'ambiente causati dalle sue attività (in particolare attraverso misure adeguate adottate per monitorare e affrontare l'inquinamento);

- d. assicura la rintracciabilità di tutti i rifiuti ricevuti e trattati presso l'impianto, compresa la garanzia che tutti i rifiuti residui prodotti dalle sue attività siano documentati e siano trasferiti soltanto verso impianti di gestione dei rifiuti autorizzati a trattare tali rifiuti residui;
 - e. ha adottato misure destinate al risparmio di energia nonché alla limitazione delle emissioni di gas a effetto serra legate alle sue attività;
 - f. stabilisce ed è in grado di fornire le registrazioni delle sue attività di gestione dei rifiuti effettuate negli ultimi cinque anni; se un impianto è in funzione da meno di cinque anni, stabilisce ed è in grado di fornire le registrazioni delle sue attività di gestione effettuate da quando è in funzione;
 - g. non è stato oggetto di condanna a causa di attività illecite connesse alla gestione dei rifiuti negli ultimi cinque anni.
2. Nel verificare la conformità di un impianto ai criteri di cui sopra e ai requisiti di cui all'articolo 6, paragrafo 1 ter, il terzo che effettua l'audit o rilascia la certificazione prende in particolare in considerazione, come punto di riferimento e se pertinente:
- a. prescrizioni specifiche per il trattamento di determinati rifiuti, nonché relative al calcolo della quantità di rifiuti trattati, obbligatorie ai sensi della legislazione dell'Unione, e relative alla contabilizzazione delle quantità di materiali riciclati prodotti;
 - b. le conclusioni sulle migliori tecniche disponibili adottate per talune attività nel contesto del regime della direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativa alle emissioni industriali.
3. I nomi e i recapiti delle persone che hanno effettuato gli audit sono chiaramente indicati nelle relazioni di audit.

4. I revisori verificano che i rifiuti di plastica siano trattati in modo equivalente a quanto previsto dalle norme dell'UE e verificano che provengano da un paese dotato di un quadro globale per la gestione dei rifiuti che copra l'intero territorio e che dimostri la capacità e la volontà di garantire una gestione ecologicamente corretta dei rifiuti, tenendo conto in particolare dei seguenti criteri:
- a. le misure attuate e previste per garantire una gestione ecologicamente corretta dei rifiuti nel suo territorio, come l'introduzione di un sistema di responsabilità estesa del produttore o di un sistema equivalente che attui il principio "chi inquina paga";
 - b. le misure attuate e previste per aumentare la percentuale di plastica post-consumo riciclata dai veicoli e gli indicatori per il monitoraggio di tali misure;
 - c. le misure attuate e previste per aumentare la percentuale di plastica riciclata post-consumo incorporata nei veicoli immessi sul mercato nazionale e gli indicatori per il monitoraggio di tali misure.

PARTE C

CRITERI PER DIMOSTRARE CHE IL MATERIALE RICICLATO È STATO PRODOTTO CONFORMEMENTE ALLE PRESCRIZIONI DI CUI ALL'ARTICOLO 6, PARAGRAFI 1, 1 BIS

E 1 TER

L'audit di cui all'articolo 6, paragrafo 2, verifica che l'impianto in cui ha luogo la produzione di materiale riciclato soddisfi le seguenti condizioni durante il suo funzionamento effettivo:

1. l'impianto è in grado di dimostrare di produrre materiali riciclati a partire da rifiuti post-consumo. Se produce anche materiali derivati da rifiuti pre-consumo o da materie prime, è in grado di dimostrare di distinguere chiaramente tra i diversi tipi di materiali. L'impianto garantisce di fornire solo materiali riciclati da rifiuti post-consumo, come condizione affinché tali materiali siano contabilizzati nell'ambito degli obiettivi di cui all'articolo 6;

2. un impianto che produce materiali riciclati da rifiuti post-consumo derivati da veicoli fuori uso o da veicoli riparati è in grado di dimostrare che tali rifiuti sono stati raccolti separatamente e non sono stati mescolati con materiali di altra origine prima del loro arrivo nell'impianto e durante l'intero processo di riciclaggio.
