



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 14 luglio 2023
(OR. en)

11888/23

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

**MI 622
ENT 165
ENV 862
CODEC 1377
IA 189**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	14 luglio 2023
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2023) 451 final
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

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2023) 451 final.

All.: COM(2023) 451 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 13.7.2023
COM(2023) 451 final

2023/0284 (COD)

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)

{SEC(2023) 292 final} - {SWD(2023) 255 final} - {SWD(2023) 256 final} -
{SWD(2023) 257 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

Il Green Deal europeo è la strategia di crescita dell'Europa, che mira a garantire entro il 2050 un'economia climaticamente neutra, pulita e circolare, in cui la gestione delle risorse è ottimizzata e l'inquinamento è ridotto al minimo. Il piano d'azione per l'economia circolare¹ e la nuova strategia industriale per l'Europa² tracciano una tabella di marcia per guidare l'industria europea verso la realizzazione degli obiettivi del Green Deal. Il piano d'azione contiene l'impegno di rivedere la normativa sui veicoli fuori uso 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 piano d'azione dell'UE "Verso l'inquinamento zero per l'aria, l'acqua e il suolo"³ ha evidenziato la necessità che la Commissione proponga nuove misure per affrontare la questione dell'impronta ambientale esterna dell'UE legata all'esportazione dei veicoli fuori uso e usati.

Il Consiglio europeo⁴ e il Parlamento europeo⁵ hanno entrambi riconosciuto l'importanza dell'iniziativa. L'importanza del settore automobilistico per un approvvigionamento sostenibile delle materie prime critiche e per una maggiore autonomia strategica dell'UE è sottolineata anche nella comunicazione che accompagna la proposta di Normativa europea sulle materie prime critiche⁶.

La produzione di veicoli è uno dei settori a più forte intensità di risorse: al settore automobilistico europeo si deve il 19 % della domanda dell'industria siderurgica dell'UE (oltre 7 milioni di tonnellate/anno), il 10 % del consumo totale di plastica (6 milioni di tonnellate/anno), una percentuale significativa della domanda di alluminio (il 42 % per tutti i mezzi di trasporto, circa 2 milioni di tonnellate/anno), di rame (il 6 % per le parti di automobili), di gomma (il 65 % della produzione di articoli generici in gomma) e di vetro (1,5 milioni di tonnellate di vetro piano prodotto nell'UE).

Con il crescere della mobilità a zero emissioni e dell'elettronica integrata nei veicoli, crescerà la domanda di rame e di materie prime critiche, tra le quali le terre rare, che il settore automobilistico usa copiosamente nei magneti permanenti dei motori elettrici. Il settore automobilistico usa anche materiali più avanzati e leggeri, come la plastica accoppiata, l'acciaio a elevato tenore di carbonio e le leghe di alluminio.

La produzione di veicoli può quindi avere una forte impronta ambientale, principalmente a causa delle emissioni di gas a effetto serra rilasciate per produrre l'energia necessaria a estrarre e lavorare materie primarie quali il carbone e il minerale di ferro (per l'acciaio), la bauxite (per l'alluminio), il rame e il petrolio (per la plastica). La crescente diffusione di materiali sofisticati e compositi pone poi particolari difficoltà per la demolizione, il riutilizzo e il riciclaggio dei veicoli fuori uso.

¹ https://environment.ec.europa.eu/strategy/circular-economy-action-plan_it (solo in EN).

² https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/industry-and-green-deal_it.

³ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_it (solo in EN).

⁴ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-13852-2020-INIT/it/pdf>.

⁵ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0040_IT.html.

⁶ COM(2023) 165 final.

Alla luce di queste constatazioni, l'obiettivo della presente proposta è favorire la transizione del settore automobilistico verso l'economia circolare, in tutte le fasi della vita del veicolo, dalla progettazione al trattamento finale una volta fuori uso. La proposta si basa sulla valutazione della legislazione vigente, che consiste in due direttive: la direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso ("direttiva Veicoli fuori uso")⁷ e la direttiva 2005/64/CE sull'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità ("direttiva Omologazione 3R")⁸.

La direttiva Veicoli fuori uso, adottata nel 2000, è stato il primo quadro normativo armonizzato dell'UE concepito per garantire che i veicoli giunti a fine vita e considerati rifiuti siano trattati in modo ecocompatibile. Disciplina la raccolta e la depurazione dei veicoli fuori uso, limita l'uso di sostanze pericolose nei veicoli nuovi e pone obiettivi di riutilizzo e riciclaggio (85 %) e di riutilizzo e recupero (95 %) basati sul peso medio dei veicoli fuori uso per veicolo e anno. Dalla sua adozione non è stata modificata in modo sostanziale.

Nel 2018, durante la revisione della direttiva quadro Rifiuti, i colegislatori hanno concordato⁹ che *la Commissione "riesamina la direttiva [Veicoli fuori uso] entro il 31 dicembre 2020 e, a tal fine, presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio, corredata, se opportuno, di una proposta legislativa"*. Ne è emerso che il processo di revisione della direttiva Veicoli fuori uso avrebbe dovuto determinare se era fattibile stabilire obiettivi di riciclaggio per materiali specifici e affrontare il problema dei veicoli fuori uso "scomparsi".

La direttiva Omologazione 3R, adottata nel 2005, stabilisce un legame molto stretto tra le disposizioni della direttiva Veicoli fuori uso e le disposizioni sulla progettazione relative alla riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità nell'ambito della procedura di omologazione dei tipi di veicoli. In particolare la direttiva Omologazione 3R sancisce l'obbligo di costruire i veicoli in modo che siano riciclabili/riutilizzabili per l'85 % e riutilizzabili/recuperabili per il 95 %, e la direttiva Veicoli fuori uso impone agli Stati membri i medesimi obiettivi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dei veicoli. La direttiva Omologazione 3R rientra nel quadro per l'omologazione¹⁰, nell'ambito del quale i nuovi tipi di veicoli sono collaudati e ottengono l'omologazione prima di essere immessi sul mercato dell'UE, a condizione che soddisfino una serie di prescrizioni tecniche.

Il regolamento proposto abroga sia la direttiva Omologazione 3R sia la direttiva Veicoli fuori uso e le sostituisce con uno strumento giuridico unico. L'obiettivo generale della proposta è modernizzare la normativa vigente dell'UE e migliorare il funzionamento del mercato unico, riducendo al contempo gli effetti ambientali negativi connessi alla progettazione, alla produzione, alla vita utile dei veicoli e al loro trattamento una volta fuori uso, e contribuendo alla sostenibilità dei settori automobilistico e del riciclaggio.

La presente iniziativa rientra nel programma di controllo dell'adeguatezza della regolamentazione (REFIT).

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

In primo luogo il regolamento proposto si colloca nell'ambito della legislazione generale dell'UE in materia di omologazione dei veicoli a motore, intesa a favorire la libera

⁷ Direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 settembre 2000, relativa ai veicoli fuori uso.

⁸ 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.

⁹ Cfr. articolo 10 bis della direttiva 2018/849/UE (GU L 150 del 30.5.2018, pag. 93).

¹⁰ Regolamento (UE) 2018/858 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.

circolazione dei prodotti automobilistici nel mercato unico stabilendo prescrizioni comuni pensate per realizzare gli obiettivi ambientali, di prestazione energetica e di sicurezza. Il regolamento (UE) 2018/858¹¹ istituisce il quadro procedurale centrale per gli obblighi in materia di omologazione e vigilanza del mercato dei veicoli a motore. Stabilisce le norme relative alla conformità dei tipi di veicoli alle prescrizioni di vari atti legislativi, elencati nei suoi allegati; il regolamento proposto stabilisce obblighi sia di progettazione circolare sia di produzione dei veicoli a motore e sarà inserito in tali allegati, affinché gli obblighi siano controllati e applicati attraverso la procedura di omologazione¹².

Il regolamento proposto è complementare a e coerente con le recenti proposte legislative della Commissione intese a migliorare la progettazione ecocompatibile dei prodotti e a garantire la gestione sostenibile dei rifiuti.

È il caso della proposta di nuovo regolamento sulle batterie¹³, nel cui campo d'applicazione rientrano le batterie per gli autoveicoli e che prevede un nuovo regime giuridico generale che disciplina l'intero ciclo di vita di questi prodotti, pensato per diminuirne l'impronta ambientale. Il regolamento proposto in materia di omologazione 3R e veicoli fuori uso non contiene disposizioni sulla progettazione, la produzione e il fine vita delle batterie, ma disciplina i veicoli nel loro complesso, così come le loro parti e componenti (tranne le batterie), in modo da essere complementare alla proposta di regolamento sulle batterie e coprire tutti gli aspetti dell'impronta ambientale dei veicoli. Il regolamento contiene anche disposizioni intese a favorire la rimozione delle batterie dai veicoli fuori uso per garantirne il riutilizzo o il riciclaggio a norma del regolamento sulle batterie.

Oltre a quella sulle batterie, la Commissione ha presentato ulteriori proposte per regolare l'impronta ambientale di altri settori ad alta intensità di risorse (come il settore dei prodotti da costruzione¹⁴ e il tessile¹⁵), e la proposta di regolamento sull'omologazione 3R e sui veicoli fuori uso va nella stessa direzione: rivolta al settore automobilistico, intende garantire l'applicazione di norme comuni per i costruttori di veicoli che saranno immessi sul mercato dell'Unione, favorire la transizione del settore verso un'economia circolare e rafforzarne la sostenibilità.

Il regolamento proposto è inoltre coerente con la proposta di regolamento sulla progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili¹⁶, intesa a stabilire specifiche di prestazioni sostenibili

¹¹ 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).

¹² Un costruttore può ottenere la certificazione per un tipo di veicolo in un paese dell'UE e commercializzarlo in tutto il territorio dell'UE senza sottoporlo a ulteriori prove. La certificazione è rilasciata da un'autorità di omologazione nazionale e le prove sono effettuate dai servizi tecnici designati: https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry/technical-harmonisation/technical-harmonisation-eu_it (solo in EN).

¹³ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle batterie e ai rifiuti di batterie, che abroga la direttiva 2006/66/CE e modifica il regolamento (UE) 2019/1020 (2020/0353(COD)).

¹⁴ Proposta di regolamento che fissa condizioni armonizzate per la commercializzazione dei prodotti da costruzione (COM(2022)144).

¹⁵ https://environment.ec.europa.eu/strategy/textiles-strategy_en (solo in EN).

¹⁶ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce il quadro per l'elaborazione delle specifiche di progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili e abroga la direttiva 2009/125/CE (COM(2022) 142 final, 2022/0095 (COD)).

e obblighi di informazione per un'ampia gamma di prodotti fisici. A differenza di altri prodotti, come indicato in precedenza, gli obblighi di progettazione circolare e di produzione dei veicoli a motore si basano attualmente su un quadro giuridico specifico e sono definite e applicate attraverso la procedura di omologazione. Si tratta dunque di un quadro giuridico distinto da quello definito dal futuro regolamento sulla progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili, nel cui campo di applicazione non rientra il fine vita del veicolo, che rientra invece nella presente proposta di regolamento su omologazione 3R e veicoli fuori uso.

Infine la proposta di regolamento non ha a oggetto le spedizioni dei veicoli fuori uso, che sono disciplinate dal regolamento sulle spedizioni di rifiuti¹⁷. I veicoli fuori uso sono considerati rifiuti pericolosi e, in base al regolamento sulle spedizioni di rifiuti, ne è vietata l'esportazione dall'UE verso paesi terzi non appartenenti all'OCSE. Le altre disposizioni del suddetto regolamento si applicano anche ad altre spedizioni di veicoli fuori uso, ivi compreso tra gli Stati membri dell'UE.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

Esistono sinergie anche tra la presente proposta di regolamento e altre politiche dell'UE, in particolare quelle in materia di cambiamenti climatici. La transizione del settore automobilistico verso la circolarità è fondamentale per il conseguimento degli obiettivi di neutralità climatica al 2050 stabiliti nella Normativa europea sul clima¹⁸, **a complemento di varie altre iniziative del pacchetto "Pronti per il 55 %"**¹⁹. L'iniziativa integra altri sviluppi legislativi recenti pensati per trasformare l'industria automobilistica, come le norme recentemente rivedute in materia di CO₂ per le autovetture e i furgoni²⁰, la proposta di norma Euro 7 in materia di emissioni dei nuovi veicoli a motore²¹ e la revisione in corso delle tre direttive del pacchetto Controlli tecnici²². Il regolamento integra infine la normativa sulle materie prime critiche²³, in quanto introduce misure specificamente intese a raggiungere un livello più elevato di circolarità di queste materie utilizzate nei veicoli, in particolare attraverso la rimozione, il riutilizzo e il riciclaggio di parti, componenti e materiali che le contengono.

¹⁷ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle spedizioni di rifiuti e che modifica i regolamenti (UE) n. 1257/2013 e (UE) 2020/1056 (COM(2021) 709 final, 2021/0367(COD)).

¹⁸ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/european-green-deal/european-climate-law_it (solo in EN).

¹⁹ Ulteriori informazioni sul pacchetto sono disponibili all'indirizzo:

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/it/IP_21_3541.

²⁰ Regolamento (UE) 2023/851 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 aprile 2023, che modifica il regolamento (UE) 2019/631 per quanto riguarda il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, in linea con la maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima (GU L 110 del 25.4.2023, pag. 5).

²¹ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio 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).

²² https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13132-Sicurezza-dei-veicoli-revisione-del-pacchetto-sui-controlli-tecnici-dellUE_it.

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 n. 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 e (UE) 2019/1020 (COM(2023)160 final, 2023/0079 (COD)).

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

• Base giuridica

La proposta legislativa si fonda sull'articolo 114 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), inteso ad assicurare il funzionamento del mercato unico²⁴. Ciò è essenziale perché la proposta stabilisce obblighi chiari e uniformi che disciplinano sia l'immissione dei veicoli sul mercato dell'UE sia la loro raccolta e il loro trattamento una volta fuori uso, impostazione necessaria per favorire la transizione del settore verso un'economia circolare. L'articolo 114 TFUE è la base giuridica del quadro normativo generale in materia di omologazione dei veicoli a motore, che comprende la direttiva Omologazione 3R, mentre la direttiva Veicoli fuori uso ha una base giuridica ambientale (articolo 192 TFUE).

La proposta affronta una serie di problemi fondamentali connessi al mercato unico, tra cui: i) un'attuazione disomogenea della direttiva Omologazione 3R e della direttiva Veicoli fuori uso, in quanto le loro disposizioni sono soggette a interpretazione e determinano situazioni diverse per gli operatori a seconda del luogo in cui essi immettono i veicoli sul mercato e trattano i veicoli fuori uso; ii) un mercato dell'UE poco sviluppato per i materiali secondari destinati al settore automobilistico; iii) ostacoli al funzionamento dei mercati del riciclaggio e al miglioramento delle economie di scala; iv) il problema persistente dei "veicoli scomparsi" e la distinzione poco chiara tra veicoli fuori uso e veicoli usati nel contesto delle esportazioni; e v) la necessità di un quadro normativo stabile e pienamente armonizzato che consenta di migliorare le prestazioni, compresi gli investimenti necessari, di tutti gli operatori economici coinvolti nella produzione dei veicoli e nel trattamento dei veicoli fuori uso.

Allo stesso tempo l'obiettivo principale della proposta è stabilire un legame più stretto tra gli obblighi di progettazione dei veicoli e le disposizioni relative alla loro gestione quando diventano fuori uso, e consentire quindi il buon funzionamento del mercato unico. Gli obblighi di progettazione dei veicoli sono pertanto formulati in modo da costituire effettivamente condizioni preve alla corretta esecuzione delle disposizioni sulla gestione dei veicoli fuori uso: vanno così di pari passo i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità con gli obiettivi di riutilizzo, recupero e riciclaggio; le prescrizioni sulle sostanze presenti nei veicoli con l'obbligo di rimuovere parti e componenti che le contengono prima della frantumazione dei veicoli fuori uso; gli obblighi relativi al contenuto riciclato con l'obiettivo di riciclaggio della plastica; la progettazione per la rimozione delle parti con l'obbligo di rimuovere le parti prima della frantumazione dei veicoli fuori uso.

L'articolo 114 TFUE è dunque la base giuridica adeguata alla presente proposta, in quanto fa degli obblighi di carattere ambientale il nucleo delle condizioni che regolano l'omologazione e l'immissione sul mercato dell'UE dei veicoli, e consente di armonizzare le prescrizioni relative al trattamento dei veicoli fuori uso. La logica o il baricentro della proposta consiste nell'uniformare le prescrizioni per l'immissione sul mercato (o meglio, le prescrizioni in materia di omologazione dei veicoli) e, di conseguenza, nel garantire che, quando raggiungono la fine del ciclo di vita, i veicoli siano trattati in modo ecocompatibile e vi si possano recuperare efficacemente materie prime secondarie di qualità. L'obiettivo ambientale

²⁴ Si noti che la presente proposta si colloca sulla scia di altre proposte legislative recentemente presentate dalla Commissione, il cui obiettivo è racchiudere le norme di sostenibilità/circularità che si applicano all'intero ciclo di vita dei prodotti all'interno di un atto legislativo unico e la cui base giuridica è l'articolo 114. Alcuni esempi: proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle batterie e ai rifiuti di batterie; proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce il quadro per l'elaborazione delle specifiche di progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili; proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli imballaggi e i rifiuti di imballaggio.

non è qui a sé stante, ma è piuttosto il motore dell'armonizzazione delle prescrizioni di progettazione relative alla riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dei veicoli.

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

Per armonizzare e far funzionare bene il mercato unico nell'UE e trasformare senza intoppi il settore automobilistico adeguandolo all'economia circolare, in linea con l'obiettivo stabilito nel Green Deal europeo, è fondamentale introdurre una serie di norme comuni a livello dell'UE che prevedano prescrizioni e obblighi chiari per gli Stati membri e le imprese. Gli obiettivi del lavoro di revisione delle norme dell'UE in materia di veicoli fuori uso non possono essere conseguiti in misura sufficiente dai singoli Stati membri; data la portata e gli effetti delle misure, il modo migliore per realizzarli è attraverso un intervento a livello dell'UE.

L'armonizzazione delle prescrizioni contrasterebbe i problemi di attuazione derivanti dalle diverse interpretazioni della normativa vigente. In assenza di un intervento a livello dell'UE, vi è il rischio di una frammentazione del mercato unionale e che i progressi da compiersi nell'economia circolare dipendano dall'azione volontaria delle imprese o dei singoli Stati membri.

- **Proporzionalità**

Il principio di proporzionalità trova riscontro nella concezione di tutte le misure contenute nella proposta di regolamento: ad esempio, l'ambito di applicazione della normativa vigente è esteso ai nuovi veicoli in modo graduale, prevedendo per tutti gli obblighi nuovi dei periodi di transizione che diano agli operatori economici il tempo di adattarsi.

Nell'allegato 8 della relazione sulla valutazione d'impatto figura una descrizione più dettagliata della valutazione della proporzionalità di ciascuna opzione strategica.

- **Scelta dell'atto giuridico**

È stato scelto un regolamento per creare un quadro armonizzato che si applichi alla progettazione, alla produzione e al fine vita dei veicoli. In tal modo sarà possibile garantire la certezza del diritto di cui necessitano gli operatori e le autorità degli Stati membri. L'accorpamento di tutte le prescrizioni in un unico atto semplificherà il panorama normativo attuale e contribuirà a una maggiore integrazione del mercato unico dell'UE. Rispetto a una direttiva, la scelta di un regolamento riduce i costi amministrativi connessi al recepimento delle disposizioni nella legislazione nazionale e permette di applicare prima le nuove prescrizioni unionali. La scelta di un regolamento è coerente con il quadro normativo in materia di omologazione, nel quale le direttive sono trasformate in regolamenti come misura adottata dall'Unione in seguito allo scandalo delle emissioni "Dieselgate".

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

La valutazione della direttiva Veicoli fuori uso²⁵ e della direttiva Omologazione 3R²⁶ individua nella natura generica delle disposizioni in esse contenute una delle carenze principali che impediscono la transizione dell'intera filiera automobilistica verso l'economia

²⁵ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-Veicoli-fuori-uso-valutazione-delle-norme-dellUE_it.

²⁶ Cfr. allegato 11 della relazione sulla valutazione d'impatto.

circolare. Queste carenze sono state discusse nel parere della piattaforma "Fit for future"²⁷, individuando i problemi seguenti che ostacolano il funzionamento del mercato unico dell'UE e impediscono di raggiungere il livello di protezione dell'ambiente che l'UE si prefigge:

- la progettazione e la produzione di nuovi veicoli non contribuiscono in misura sufficiente agli obiettivi del Green Deal europeo per un'economia climaticamente neutra, pulita e circolare;
- il trattamento dei veicoli fuori uso è subottimale rispetto alle possibilità che offre per contribuire a un'economia climaticamente neutra, pulita e circolare;
- una percentuale importante dei veicoli oggetto della direttiva Veicoli fuori uso nell'UE non è raccolta ai fini di un trattamento ecocompatibile, contribuendo potenzialmente all'inquinamento nei paesi terzi;
- l'assenza di un approccio armonizzato a livello dell'UE per la progettazione, la produzione e il trattamento a fine vita dei veicoli che attualmente non rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva Veicoli fuori uso, con il conseguente mancato sfruttamento del potenziale di realizzazione degli obiettivi di economia circolare del Green Deal europeo.

Al fine di affrontare questi nodi, la proposta di regolamento si concentra su tre aspetti principali: norme di circolarità per l'omologazione dei veicoli, la gestione dei veicoli fuori uso e l'esportazione dei veicoli usati.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

I portatori di interessi sono stati consultati in diverse occasioni nel corso dei processi di valutazione e di valutazione d'impatto. Queste consultazioni sono la base della proposta di regolamento, in particolare le consultazioni pubbliche aperte, le consultazioni mirate, i seminari con i portatori di interessi²⁸ e le riunioni bilaterali.

I portatori di interessi e gli Stati membri in generale concordano sulle conclusioni principali della valutazione della direttiva Veicoli fuori uso e sulla necessità di rivedere le norme unionali in materia per dare seguito a tali conclusioni.

Molti portatori di interessi dell'industria automobilistica hanno sottolineato di aver già iniziato a integrare i principi di circolarità nelle loro pratiche commerciali e ritengono necessario apportare solo modifiche minime alla legislazione in vigore per migliorarne l'attuazione. Non vedono pertanto ragioni per accorpate in un testo unico la direttiva Veicoli fuori uso e la direttiva Omologazione 3R. Altri costruttori si sono espressi a favore di un intervento volto ad adattare, nella nuova legislazione, la progettazione per il riciclaggio, allo scopo di garantire parità di condizioni e una maggiore trasparenza. I settori della demolizione e del riciclaggio, costituiti principalmente da PMI, hanno auspicato una legislazione più ambiziosa per quanto riguarda la progettazione per la demolizione/il riciclaggio e la condivisione delle informazioni

²⁷ <https://cor.europa.eu/it/our-work/Pages/Fit-for-Future-opinion-on-End-of-life-vehicles-and-3R-type-approval.aspx> (solo in EN).

²⁸ Durante la valutazione della direttiva si è tenuta una consultazione pubblica (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-Veicoli-fuori-uso-valutazione-delle-norme-dellUE_it). Il 15 ottobre 2020 è stata pubblicata una valutazione d'impatto iniziale allo scopo di raccogliere le osservazioni dei cittadini e, successivamente, nel corso della valutazione d'impatto, si è tenuta una consultazione pubblica aperta di 14 settimane tra il 20 luglio e il 26 ottobre 2021 (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12633-End-of-life-vehicles-revision-of-EU-rules/public-consultation_it).

fornite dai costruttori. Le ONG ambientali, le autorità di gestione dei rifiuti e le autorità pubbliche si sono espresse unanimemente a favore di una concezione e un approccio orientati all'intero ciclo di vita per le misure di circolarità.

I settori del riciclaggio e della demolizione e le organizzazioni della società civile si sono mostrati fortemente a favore della definizione di obiettivi relativi al contenuto riciclato nei nuovi veicoli, mentre l'industria automobilistica ha espresso pareri contrastanti sulla definizione di obiettivi per la plastica, nutrendo timori sulla possibile carenza dell'offerta necessaria e caldeggiando il riciclaggio chimico (come l'industria della plastica). L'industria siderurgica era contraria a un obiettivo di contenuto riciclato per l'acciaio nei nuovi veicoli.

Per quanto riguarda il trattamento dei veicoli fuori uso, i portatori di interessi erano a favore di misure intese a migliorare e aumentare la qualità dei materiali provenienti dai veicoli fuori uso per facilitare il riutilizzo dei pezzi di ricambio e dei componenti, nonché del riciclaggio di alta qualità dei materiali provenienti dai veicoli fuori uso. Tuttavia il settore della gestione dei rifiuti ha espresso preoccupazione per l'aumento dei costi che potrebbe essere innescato dalle nuove misure che disciplinano il trattamento dei veicoli fuori uso e dei loro rifiuti.

Nel complesso, i portatori di interessi hanno mostrato un forte sostegno all'adozione di misure ambiziose per affrontare il problema persistente dei "veicoli scomparsi". Vi è stato sostegno anche per obblighi più severi in materia di esportazione dei veicoli usati, per evitare che dall'UE siano esportati verso paesi terzi veicoli usati non idonei alla circolazione stradale, inquinanti e pericolosi per la sicurezza stradale.

I costruttori di veicoli ritenevano che il settore della demolizione fosse già autosufficiente e non fosse necessario compensare i costi di trattamento istituendo regimi di responsabilità estesa del produttore; nel caso in cui regimi di questo tipo siano istituiti, hanno sottolineato l'importanza di accordare ai costruttori di veicoli il diritto di esercitare la propria responsabilità individualmente. I settori della demolizione, della frantumazione e del riciclaggio hanno auspicato una maggiore responsabilità finanziaria dell'industria automobilistica per coprire i costi aggiuntivi legati al miglioramento della qualità, con garanzie intese a proteggere la loro indipendenza.

La maggior parte dei portatori di interessi, tra cui ONG ambientali, autorità pubbliche e gestori dei rifiuti (principalmente PMI), era favorevole ad estendere l'ambito di applicazione della direttiva Veicoli fuori uso ad altre categorie di veicoli. I produttori e i fornitori dell'industria automobilistica hanno espresso opinioni diverse, non ritenendo auspicabile un'estensione completa dell'ambito di applicazione a nuove categorie di veicoli nel breve termine, a causa delle loro differenze.

- **Assunzione e uso di perizie**

Per corroborare l'analisi delle diverse opzioni normative, la Commissione ha incaricato alcuni consulenti esterni mediante un contratto di assistenza²⁹.

Sono stati raccolti elementi utili dalle relazioni di valutazione della direttiva Veicoli fuori uso³⁰ e dalla valutazione mirata della direttiva Omologazione 3R, condotta parallelamente alla valutazione d'impatto e presentata nell'allegato 11 della relazione sulla valutazione d'impatto.

²⁹ Baron, Y., Kosińska-Terrade, I., Loew, C., Köhler, A., Moch, K., Sutter, J., Graulich, K., Adjei, F., Mehlhart, G., Oeko-Institut, *Study to support the impact assessment for the review of Directive 2000/53/EC on End-of-Life Vehicles*, giugno 2023.

³⁰ SWD(2021) 60 final.

Il Centro comune di ricerca (JRC), il servizio della Commissione europea per la scienza e la conoscenza, ha prodotto una relazione tecnica sugli obiettivi di contenuto di plastica riciclata nelle autovetture nuove³¹ e una relazione sulle materie prime critiche nel settore automobilistico³². I risultati di queste relazioni sono stati integrati nella valutazione d'impatto a sostegno della proposta di regolamento.

La proposta inoltre tiene conto dei suggerimenti forniti nel parere della piattaforma "Fit for future"³³.

Ulteriori elementi di prova a sostegno della proposta sono confluiti nel processo attraverso studi compilativi specifici e raccolta dati, anch'essi integrati nel lavoro generale di valutazione d'impatto.

• **Valutazione d'impatto**

La proposta si basa su una valutazione d'impatto, pubblicata insieme alla proposta stessa. In linea con gli orientamenti per legiferare meglio della Commissione, il comitato per il controllo normativo ha formulato due pareri in merito alle bozze di relazione sulla valutazione d'impatto, incentrati sulla giustificazione delle misure per l'esportazione dei veicoli usati, sulla descrizione degli effetti dell'opzione prescelta, sulle scelte di alcune misure relative al contenuto riciclato e ai regimi di responsabilità estesa del produttore, e su alcuni punti dubbi della metodologia seguita nella relazione. I pareri sono stati presi in considerazione nella relazione finale della valutazione d'impatto.

La valutazione d'impatto ha individuato quattro aspetti problematici da affrontare a livello dell'UE:

1. **la non integrazione della circolarità nella progettazione e produzione dei veicoli** determina una forte dipendenza dalle materie prime primarie;
2. **la qualità del trattamento dei veicoli fuori uso è subottimale** rispetto alle possibilità che offre per conservare più valore ambientale ed economico;
3. una percentuale importante dei **"veicoli scomparsi"** oggetto della direttiva Veicoli fuori uso non è raccolta e trattata correttamente sotto il profilo ambientale e ogni anno **dall'UE è esportato un grande volume di veicoli usati non idonei alla circolazione stradale e inquinanti**;
4. esiste un **potenziale di circolarità non sfruttato dei veicoli che attualmente non rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva Veicoli fuori uso** e che potrebbero invece contribuire agli obiettivi del Green Deal europeo.

Per sciogliere questi nodi sono state elaborate e analizzate opzioni strategiche specifiche per ciascuno degli aspetti seguenti:

1. **"progettazione circolare"**: rendere circolari la progettazione e la produzione;
2. **"uso di contenuto riciclato"**: aumentare il contenuto riciclato nei veicoli nuovi;

³¹ Maury, T., Tazi, N., Torres De Matos, C., Nessi, S., Antonopoulos, I., Pierri, E., Baldassarre, B., Garbarino, E., Gaudillat, P. e Mathieux, F., *Towards recycled plastic content targets in new passenger cars*, EUR 31047 EN, Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, Lussemburgo, 2022, ISBN 978-92-76-51784-9 (online, doi:10.2838/834615 (online), JRC129008.

³² Tazi, N., Orefice, M., Marmy, C., Baron, Y., Ljunggren, M., Wäger, P. e Mathieux, F., *Initial analysis of selected measures to improve the circularity of Critical Raw Materials and other materials in passenger cars*, EUR 31468 EN, Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, Lussemburgo, 2023, ISBN 978-92-68-01625-1, doi: 10.2760/207541, JRC132821.

³³ <https://cor.europa.eu/it/our-work/Pages/Fit-for-Future-opinion-on-End-of-life-vehicles-and-3R-type-approval.aspx> (solo in EN).

3. **"trattamento migliore"**: migliorare il trattamento dei veicoli fuori uso;
4. **"maggiore raccolta"**: raccogliere un maggior numero di veicoli fuori uso nell'UE e migliorare la qualità dei veicoli usati esportati;
5. **"responsabilità estesa del produttore"**: fornire i giusti incentivi per aumentare la raccolta dei veicoli fuori uso e migliorare il trattamento dei rifiuti attraverso regimi di responsabilità estesa del produttore;
6. **"inclusione di più veicoli"**: estendere l'ambito di applicazione della legislazione ad altre categorie di veicoli.

Le misure previste da ciascuna opzione sono presentate nella tabella seguente. L'ultima colonna indica le misure scelte in seguito alla valutazione d'impatto.

Opzioni strategiche	N.	Misure	Opzione prescelta
OS1 – <i>Progettazione circolare</i>	1A	M1 - garantire che le nuove norme di omologazione 3R consentano un'attuazione adeguata delle norme di circolarità per i nuovi tipi di veicoli M2 - conferire alla Commissione il potere di perfezionare la metodologia per determinare la conformità alle norme di omologazione 3R M3 - fornire informazioni di base sulla demolizione agli operatori del trattamento dei veicoli fuori uso M4a - dichiarazione delle sostanze potenzialmente pericolose verificata dalle autorità di omologazione 3R M5a - limitare l'uso delle sostanze ai sensi della direttiva Veicoli fuori uso rivista	Sì Sì Sì No No
	1B	<i>Comprende le misure M1, M2, M3 dell'OS1A.</i> M4b - dichiarazione obbligatoria del contenuto riciclato di plastica, acciaio e alluminio M5b - limitare l'uso delle sostanze ai sensi della normativa REACH o di altre normative vigenti M6 - obbligare i costruttori di veicoli a sviluppare strategie di circolarità M7 - specifiche di progettazione dei veicoli nuovi per facilitare la rimozione dei componenti	Sì No Sì Sì
	1C	<i>Comprende le misure da M1 a M3, M6 e M7 dell'OS1A e dell'OS1B.</i> M4c - dichiarazione obbligatoria del contenuto di materiale riciclato, diverso dalla plastica, tra cui materie prime critiche, acciaio, alluminio M5c - approccio ibrido: mantenere le restrizioni in vigore ai sensi della direttiva Veicoli fuori uso insieme a nuove restrizioni ai sensi del regolamento REACH (<i>analizzate separatamente nell'allegato 9</i>) M8 - introdurre un passaporto digitale di circolarità del veicolo	Sì Sì Sì
OS2 - <i>Uso di contenuto riciclato</i>	2A	M9a - obiettivi obbligatori di contenuto riciclato per la plastica utilizzata nei veicoli: 6 % di plastica riciclata entro il 2031, 10 % entro il 2035 a livello di flotta, di cui 25 % di materiale riciclato proveniente da produzione a circuito chiuso, norme di calcolo e verifica M10a – conferire alla Commissione il potere di stabilire un obiettivo di contenuto riciclato obbligatorio per l'acciaio, che include norme di calcolo e verifica, sulla base di un apposito studio di fattibilità	No Sì
	2B	M9b – contenuto di plastica riciclata: 25 % nel 2031 solo per i veicoli di nuova omologazione, di cui 25 % proveniente da produzione a circuito chiuso, norme di verifica e calcolo M10b - contenuto di acciaio riciclato: 20 % nei veicoli di nuova omologazione, norme di calcolo e verifica	Sì No
	2C	M9c – contenuto di plastica riciclata: 30 % nel 2031 solo per i veicoli di nuova omologazione, di cui 25 % proveniente da produzione a circuito chiuso, norme	No

		di verifica e calcolo M10c - contenuto di acciaio riciclato: 30 % nei veicoli di nuova omologazione, di cui 15 % proveniente da produzione a circuito chiuso, norme di verifica e calcolo M11 - conferire alla Commissione il potere di stabilire obiettivi di contenuto riciclato obbligatorio per altri materiali (leghe di alluminio, materie prime critiche), studi di fattibilità, livelli obiettivo e norme di calcolo e verifica	No Sì
OS3 - <i>Trattamento o migliore</i>	3A	M12 - allineare la definizione di riciclaggio e la metodologia di calcolo per i tassi di riciclaggio con altra legislazione in materia di rifiuti M13a - obbligo di rimuovere determinati componenti/parti prima della frantumazione per incoraggiarne il riciclaggio o il riutilizzo, "elenco A" M14a - nuova definizione di "rifabbricazione" e nuovi obblighi di monitoraggio per il riutilizzo/la rifabbricazione M16a - divieto di smaltimento in discarica dei rifiuti residui delle automobili provenienti dalla frantumazione	Sì Sì Sì Sì
	3B	<i>Comprende tutte le misure dell'OS3A (cumulativa)</i> M13b - obbligo di rimuovere un numero maggiore di componenti, compresi quelli con un'alta concentrazione di metalli di valore o materie prime critiche, "elenco B" M14b - sostenere il mercato per l'uso dei pezzi di ricambio M15b - obiettivi di riciclaggio della plastica: 30 % M16b - divieto di frantumazione mista di veicoli fuori uso con RAEE e rifiuti di imballaggio	Sì Sì Sì Sì
	3C	<i>Comprende tutte le misure dell'OS3A e dell'OS3B (cumulativa)</i> M13c - obbligo di rimuovere i componenti aggiuntivi, "elenco C" M15c - vetro: riciclaggio del 70 % come vetro di qualità adatta per contenitori o equivalente M16c - definire prescrizioni sulle tecnologie da usare dopo la frantumazione per migliorare la quantità e la qualità dei rottami metallici recuperati dai veicoli fuori uso	No No No
SO4 - <i>Maggiore raccolta</i>	4A	M17a - gli Stati membri riferiscono in merito a veicoli scomparsi, immatricolazione dei veicoli, importazione ed esportazione dei veicoli usati, incentivi per incoraggiare la consegna presso un impianto di trattamento autorizzato e sanzioni M18 - obbligare le imprese di demolizione e di riciclaggio a controllare e comunicare i veicoli fuori uso, i certificati di rottamazione M19a - definire requisiti minimi per svolgere ispezioni settoriali e far rispettare la legislazione (tra cui l'orientamento dei corrispondenti n. 9 non vincolante)	No Sì Sì
	4B	M17b - stabilire sanzioni per il settore dei veicoli fuori uso in caso di vendita di un veicolo fuori uso a imprese di demolizione illegali e per i rivenditori (e le piattaforme elettroniche) che trattano pezzi di ricambio smontati (usati) provenienti da impianti non autorizzati M19b - definire in modo più chiaro i veicoli fuori uso per distinguerli con maggiore precisione dai veicoli usati (orientamento dei corrispondenti n. 9 vincolante) M20 - migliorare le informazioni contenute nei registri di immatricolazione nazionali e renderle interoperabili	Sì Sì Sì
	4C	M19c - fornire alle autorità doganali o mettere a loro disposizione le informazioni sull'identificazione e sull'idoneità alla circolazione stradale del veicolo (numero di identificazione del veicolo) M21 - prescrizioni di esportazione dei veicoli usati legate all'idoneità alla circolazione stradale	Sì Sì
	4D	Comprende le misure M17b, M18, da M19a a M19c, M20, M21 dell'OS4A, dell'OS4B e dell'OS4C (cumulativa)	Sì
OS5 - <i>Responsabilità estesa del</i>	5A	M22 - obbligare gli Stati membri a istituire regimi collettivi o individuali di responsabilità estesa del produttore, compresi i costi di monitoraggio della conformità e gli obblighi finanziari minimi M23 - obblighi di comunicazione per i produttori	Sì Sì
	5B	<i>Comprende le misure M22, M23 dell'OS5A (cumulativa)</i>	

<i>produttore</i>		M24 - modulazione armonizzata dei contributi finanziari relativi alla responsabilità estesa del produttore M25 - trasferimento dei contributi finanziari/garanzie relativi alla responsabilità estesa del produttore (responsabilità estesa transfrontaliera del produttore)	Si Si
	5C	<i>Comprende le misure da M22 a M25 dell'OS5A e dell'OS5B (cumulativa)</i> M26 – istituire sistemi nazionali di restituzione su cauzione M27 - criteri armonizzati per gli appalti pubblici verdi (volontaria)	No No
OS6 – <i>Inclusione di più veicoli</i>	6A	M28 - fornire informazioni alle imprese di demolizione e di riciclaggio	Si
	6B	<i>Comprende la misura M28 dell'OS6A (cumulativa)</i> M30a - trattamento obbligatorio dei veicoli fuori uso di categoria da L3e a L7e, autocarri (N2, N3), autobus (M2, M3) e rimorchi (O) presso impianti di trattamento autorizzati M30b – prescrizioni di esportazione dei veicoli usati legate all'idoneità alla circolazione stradale degli autocarri (N2, N3), degli autobus (M2, M3) e dei rimorchi (O) M31b – prescrizioni minime di responsabilità estesa del produttore per i veicoli fuori uso di categoria da L3e a L7e, gli autocarri (N2, N3), gli autobus (M2, M3) e i rimorchi (O) M32 – clausola di riesame sull'estensione dell'ambito di applicazione dell'omologazione 3R ai veicoli nuovi	Si Si Si Si
	6C	<i>Comprende le misure M28, da M30a a M30b, M31b dell'OS6A e dell'OS6B (cumulativa)</i> M31c – piena applicazione della responsabilità estesa del produttore e maggiori incentivi economici M33 – applicazione integrale delle nuove prescrizioni di omologazione 3R e di trattamento dei veicoli fuori uso ad altre categorie di veicoli	No No

Gli effetti di ciascuna opzione strategica sono stati analizzati nel dettaglio, così come gli effetti cumulativi e le sinergie tra le opzioni. Gli effetti sulle piccole e medie imprese (PMI) sono stati considerati e sintetizzati in un apposito test. L'impatto ambientale, economico e sociale è stato calcolato fino al 2040 e paragonato allo scenario di riferimento. L'anno di riferimento principale è il 2035, anno entro il quale tutte le misure a lungo termine dovrebbero aver preso effetto.

Il pacchetto strategico prescelto contiene una combinazione delle opzioni seguenti.

Progettazione circolare. L'opzione prescelta contiene obblighi a breve termine per i costruttori di veicoli di rendere disponibili informazioni dettagliate e di facile comprensione sulla demolizione e il riciclaggio, ivi compreso sull'uso e sull'ubicazione delle materie prime critiche nei veicoli, e informazioni sulla percentuale di contenuto riciclato nei veicoli nuovi. Tra le misure previste nel medio termine figura la revisione della metodologia per calcolare la riciclabilità e la riutilizzabilità dei veicoli nuovi nella fase di omologazione e lo sviluppo di un passaporto di circolarità del veicolo. Così facendo le norme di circolarità sono ancorate alla procedura di omologazione dei nuovi tipi di veicoli.

Contenuto riciclato. L'opzione prescelta stabilisce un livello medio di ambizione, con l'obiettivo di un contenuto di plastica riciclata del 25 % entro il 2030, di cui il 25 % proveniente dal trattamento dei veicoli fuori uso a circuito chiuso. Per quanto riguarda l'acciaio, questa opzione conferisce alla Commissione il potere di stabilire un obiettivo per il contenuto di acciaio riciclato nei veicoli di nuova omologazione entro tre anni dall'entrata in vigore del regolamento, sulla base di uno studio di fattibilità. L'opzione di stabilire obiettivi di contenuto riciclato per altri materiali, come l'alluminio e le materie prime critiche, sarà valutata in futuro, in base all'evoluzione della progettazione dei veicoli e alla disponibilità della capacità di riciclaggio.

Trattamento migliore. L'opzione prescelta prevede una definizione più rigorosa di riciclaggio, il divieto di smaltimento in discarica per le frazioni di residui della frantumazione degli autoveicoli e un livello medio di ambizione per gli obblighi di rimozione allo scopo di migliorare il recupero di componenti chiave dai veicoli fuori uso senza costi sproporzionati per gli operatori del trattamento. Aumenterà in tal modo il recupero delle materie prime (critiche) e migliorerà la qualità delle frazioni di plastica, acciaio e alluminio.

Maggiore raccolta. L'opzione strategica prescelta è la più ambiziosa. Misure quali un'attribuzione più chiara della responsabilità dei certificati di rottamazione, criteri vincolanti per distinguere i veicoli usati da quelli fuori uso e nuove disposizioni per far rispettare le norme aumenteranno significativamente il numero di veicoli fuori uso legalmente sottoposti a trattamento nell'UE. L'opzione prescelta vieterebbe l'esportazione di veicoli non più idonei alla circolazione stradale, conformemente al principio "non arrecare un danno significativo".

Fornire incentivi per aumentare la raccolta di veicoli fuori uso e migliorare il trattamento dei rifiuti. L'opzione prescelta prevede incentivi finanziari e organizzativi stabilendo obblighi di responsabilità estesa del produttore al fine di aumentare la raccolta dei veicoli fuori uso e compensare i costi del miglioramento della qualità del trattamento che non possono essere compensati dal valore dei materiali e dei componenti recuperati.

Inclusione di più veicoli. L'opzione prescelta consiste in un approccio graduale inteso a includere progressivamente un maggior numero di veicoli nell'ambito di applicazione delle nuove norme dell'UE imponendo ai costruttori di fornire informazioni sulla composizione dei loro veicoli. Introduce una serie di obblighi minimi di trattamento per i veicoli fuori uso di categoria da L_{3e} a L_{7e}, gli autocarri, gli autobus e i rimorchi. Si prevede che l'opzione prescelta abbia un impatto positivo sull'ambiente riducendo l'impronta ambientale grazie alle prescrizioni in materia di produzione dei veicoli e di veicoli fuori uso.

Nell'insieme si valuta che i benefici ambientali corrispondano a una riduzione annuale di 12,3 milioni di tonnellate di CO₂ equivalente nel 2035 (da 10,8 milioni di tonnellate nel 2030 a 14,0 milioni di tonnellate nel 2040); questi risparmi di CO₂, fondamentali per decarbonizzare l'industria automobilistica, monetizzati rappresentano 2,8 miliardi di EUR. Ciò si deve: a una migliore valorizzazione di 5,4 milioni di tonnellate di materiali (plastica, acciaio, alluminio, rame, materie prime critiche) che sarebbero riciclati con una qualità superiore o riutilizzati; ai 3,8 milioni di veicoli fuori uso in più che sarebbero raccolti e sottoposti a trattamento nell'UE; e alle 350 tonnellate di terre rare contenute nei materiali dei magneti permanenti che nel 2035 (e 1 500 tonnellate nel 2040) sarebbero raccolte separatamente per essere riutilizzate e riciclate, con il conseguente notevole contributo all'obiettivo unionale dell'autonomia strategica nelle materie prime critiche. L'opzione prescelta contribuisce principalmente agli obiettivi di sviluppo sostenibile relativi a innovazioni sostenibili (OSS9), consumo e produzione responsabili (OSS12) e azione per il clima (OSS13).

Le entrate annue totali derivanti dall'opzione prescelta sono pari a 5,2 miliardi di EUR nel 2035, di cui 2,8 miliardi di EUR corrispondenti ai risparmi di CO₂, a fronte di un costo di 3,3 miliardi di EUR, il che risulta in 1,8 miliardi di EUR di entrate nette.

Secondo le stime l'opzione prescelta genera un costo dell'ordine di 66 EUR per veicolo immesso sul mercato nel 2035, e crea 22 100 nuovi posti di lavoro, di cui 14 200 nelle PMI, in particolare nelle imprese di demolizione e riciclaggio.

Se da un lato ci saranno dei costi a breve termine per l'industria automobilistica dell'UE, dall'altro l'opzione prescelta genererà anche risparmi energetici, ridurrà la dipendenza dell'UE dai materiali provenienti dai paesi terzi e garantirà che la transizione verso l'elettrificazione

dei veicoli avvenga sulla base di modelli commerciali sostenibili e circolari, contribuendo alla competitività a lungo termine del settore.

L'opzione prescelta genererà sia costi (connessi agli investimenti in nuove tecnologie) che ricavi (grazie al maggior valore dei pezzi di ricambio e dei materiali riciclati) per il settore della gestione dei rifiuti. Anche se la situazione varierà da uno Stato membro e un operatore all'altro a causa delle differenze nelle tecnologie utilizzate e nei costi del lavoro, le modifiche previste rafforzeranno e modernizzeranno in modo significativo i comparti della demolizione, della frantumazione e del riciclaggio dell'UE.

Si prevede che i costi a carico degli Stati membri per monitorare e garantire il rispetto della nuova legislazione saranno limitati, dovuti principalmente alle ispezioni, ai controlli delle esportazioni di veicoli fuori uso e usati e alla necessità di adattare i sistemi di immatricolazione; in compenso, una maggiore digitalizzazione (per la comunicazione sul certificato di rottamazione, per lo scambio delle informazioni estratte dai registri nazionali di immatricolazione dei veicoli sull'esportazione di veicoli fuori uso e usati, e per l'interoperabilità con il sistema dello sportello unico) aumenterà l'efficienza sia per le autorità di contrasto sia per le imprese e ne ridurrà gli oneri. Il costo totale stimato a carico delle autorità pubbliche per la sorveglianza dei regimi di responsabilità estesa del produttore, l'attività a garanzia del rispetto delle norme e l'adeguamento dei sistemi nazionali di immatricolazione dei veicoli è di circa 24 milioni di EUR, vale a dire meno di 2 EUR per veicolo.

I consumatori potrebbero assistere a un aumento di circa 39 EUR del prezzo di acquisto di un veicolo nuovo e una riduzione (di 12 EUR) del prezzo di vendita di un veicolo usato a causa del calo delle esportazioni. Al contrario, si prevede che le misure a sostegno del recupero e della vendita dei pezzi di ricambio usati si traducano in prezzi di acquisto più bassi e in riparazioni e manutenzioni più economiche, il tutto a vantaggio dei consumatori.

I requisiti avanzati per il trattamento dei veicoli fuori uso possono rappresentare una sfida per le PMI in termini di maggiori costi di attuazione a breve e medio termine e di adattamento alle nuove tecnologie di trattamento. Allo stesso tempo, maggiori investimenti nel settore del riciclaggio automobilistico, il sostegno al mercato del riutilizzo delle parti secondarie e un accesso più facile alle informazioni sulla demolizione del veicolo stimoleranno l'innovazione, creeranno nuove opportunità per le PMI e contribuiranno a creare nuovi posti di lavoro nel settore. L'impatto sulle PMI è attenuato dalle prescrizioni più severe di responsabilità estesa del produttore, che consentono di compensare i costi con tassi di raccolta e qualità del trattamento più elevati.

Si stima che i costi ricorrenti generati dall'approccio "one in, one out" per veicolo siano di 81,8 milioni di EUR o 5,45 EUR per nuovo veicolo per il pacchetto prescelto di opzioni. L'opzione prescelta sfrutta al massimo il potenziale di digitalizzazione per garantire con efficienza il rispetto delle nuove prescrizioni secondo il principio "digitale per default". In assenza di digitalizzazione, si stima un impatto pari a 32,2 milioni di EUR o a un valore del 40 % più alto.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

Si prevede che il regolamento proposto migliori l'efficienza e l'armonizzazione. Tiene conto della maggior parte dei suggerimenti espressi nel parere della piattaforma "Fit for future"³⁴. Le specifiche delle procedure di omologazione dei veicoli relative alla definizione di norme

³⁴ Per maggiori informazioni sui suggerimenti indicati nel parere "Fit for future" che sono stati accolti, si vedano gli allegati 1 e 5 della relazione sulla valutazione d'impatto.

chiare di circolarità snelliranno le procedure del mercato unico per i costruttori. Un'ulteriore semplificazione sarà ottenuta centralizzando le restrizioni sulle sostanze chimiche ai sensi del regolamento REACH, il principale atto legislativo dell'UE che disciplina le sostanze chimiche. Per la gestione dei veicoli fuori uso, l'allineamento delle definizioni di riciclaggio alla direttiva quadro Rifiuti armonizzerà e faciliterà l'interpretazione giuridica e renderà più comparabili i dati comunicati. L'istituzione di regimi di responsabilità estesa del produttore specifici per i veicoli fuori uso eviterà approcci disomogenei tra gli Stati membri. Ciò migliorerà la trasparenza e l'equa ripartizione delle responsabilità finanziarie tra le imprese coinvolte nel trattamento dei veicoli fuori uso.

La digitalizzazione contribuirà a migliorare la raccolta dei veicoli fuori uso e a sormontare il problema dei veicoli scomparsi, introducendo la comunicazione digitale negli impianti di trattamento autorizzati e condividendo le informazioni di immatricolazione dei veicoli tra gli Stati membri. L'interconnessione con l'ambiente dello sportello unico dell'UE per le dogane consentirà alle autorità doganali di far rispettare le nuove condizioni per l'esportazione dei veicoli usati. Sfruttare il potenziale della digitalizzazione sarà essenziale per consentire alle PMI, in particolare alle imprese più piccole e spesso a conduzione familiare, di raggiungere nuovi mercati, permettendo loro di connettersi alle piattaforme online e ai mercati lontani, sia a livello locale che internazionale. Inoltre si prevede che l'effetto di richiamo derivante dalla definizione di un obiettivo obbligatorio sul contenuto di plastica riciclata possa aumentare la competitività delle imprese di demolizione, che diventerebbero la fonte primaria di approvvigionamento di materiali secondari di alta qualità e altamente richiesti. Si è prestata particolare attenzione a limitare gli obblighi di comunicazione a quanto strettamente necessario per valutare e monitorare l'attuazione della normativa, privilegiando le soluzioni digitali e lasciando un margine di discrezionalità sulle modalità di comunicazione degli operatori alle autorità nazionali.

- **Diritti fondamentali**

La proposta non ha conseguenze sulla tutela dei diritti fondamentali.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

L'attuazione della proposta richiederà personale e risorse finanziarie per l'acquisto di servizi. Si prevede di far fronte al fabbisogno di personale in parte attraverso gli attuali stanziamenti per la Commissione, in parte con personale aggiuntivo esterno come illustrato nella scheda finanziaria legislativa che accompagna la proposta. Alcune risorse extra saranno necessarie presso l'Agenzia europea per le sostanze chimiche, e vi si provvederà in sede di una prossima proposta legislativa sulle sostanze chimiche.

Nella proposta figurano diversi articoli che descrivono in dettaglio i flussi di lavoro necessari per integrare il regolamento e che sfoceranno nell'adozione di atti di esecuzione/delegati nei prossimi 1-8 anni.

I compiti tecnici principali comprendono:

- migliorare la metodologia per il calcolo dei tassi di riciclabilità, riutilizzabilità e recuperabilità (tassi 3R);
- migliorare la valutazione del rischio delle rimanenti esenzioni per le sostanze pericolose (sostegno dell'ECHA);
- calcolare e verificare le norme sul contenuto di plastica riciclata, svolgere uno studio di fattibilità per l'introduzione di obiettivi di contenuto riciclato per l'acciaio nelle

applicazioni automobilistiche e uno studio di fattibilità più ampio, comprendente una valutazione economica per definire gli obiettivi di contenuto riciclato per altri materiali e formati di dichiarazione (sulla base delle competenze e della metodologia del JRC, sebbene questa attività non è necessariamente svolta dal JRC);

- specificare i requisiti di rimovibilità per le batterie dei veicoli elettrici e i motori elettrici, le informazioni generali sulla rimozione di altri componenti pertinenti e allineare le prescrizioni della Normativa sulle materie prime critiche con il regolamento sulle batterie (come sopra, sulla base delle competenze del JRC);
- aggiornare i formati di omologazione e il fascicolo informativo da fornire alle autorità di omologazione;
- elaborare i criteri per il passaporto di circolarità del veicolo;
- istituire meccanismi transfrontalieri di responsabilità estesa del produttore;
- modificare le norme per calcolare e verificare la qualità del trattamento dei veicoli (come sopra, sulla base delle competenze del JRC);
- digitalizzazione: creare registri di immatricolazione interoperabili ed eseguire controlli delle esportazioni in tempo reale attraverso l'ambiente dello sportello unico dell'UE per le dogane, basati in primo luogo su prescrizioni valide di idoneità alla circolazione stradale e, in secondo luogo, su una valutazione basata sul rischio (stretta collaborazione tra la DG ENV, la DG MOVE e la DG TAXUD);
- adottare un approccio graduale per ampliare l'ambito di applicazione ad altre categorie di veicoli e preparare il riesame otto anni dopo l'entrata in vigore.

Al fine di svolgere questi compiti tecnici, la Commissione necessiterà di personale aggiuntivo, come segue:

- 0,5 agenti contrattuali equivalenti a tempo pieno (ETP) nel 2024;
- 3,0 agenti contrattuali ETP nel 2025;
- 4,0 agenti contrattuali ETP nel 2026 e nel 2027, più un esperto nazionale distaccato ETP.

Complessivamente i costi di attuazione totali, comprensivi dei costi del personale della Commissione, si stimano a 4,346 milioni di EUR, in base alle ultime tabelle salariali.

5. ALTRI ELEMENTI

• Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione

L'attuazione della proposta di regolamento sarà monitorata mediante diversi indicatori che tengono traccia di informazioni quali il volume dei materiali riciclati utilizzati nei nuovi veicoli, i tassi di riciclaggio di materiali specifici provenienti dai veicoli fuori uso, i materiali/componenti/parti rimossi prima della frantumazione, la quota di mercato dei pezzi di ricambio usati, il numero di veicoli fuori uso raccolti e sottoposti a trattamento in linea con le relative prescrizioni e il volume dei veicoli usati esportati. Maggiori informazioni relative a tali indicatori sono disponibili nella relazione sulla valutazione d'impatto.

Il riesame generale di un regolamento è previsto otto anni dopo la sua entrata in vigore.

• Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta

Il *capo I* contiene le disposizioni generali.

L'*articolo 1* stabilisce l'oggetto del regolamento e l'*articolo 2* ne indica l'ambito di applicazione. La maggior parte delle disposizioni si applica ai veicoli delle categorie M₁ e N₁ (autovetture e furgoni). Alcune disposizioni sulla gestione dei veicoli fuori uso e sulle prescrizioni di esportazione si applicano anche ad alcuni veicoli di categoria L (veicoli di categoria L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} e L_{7e}), agli autocarri, agli autobus e ai rimorchi (veicoli di categoria M₂, M₃, N₂, N₃ e O).

L'*articolo 3* contiene le definizioni necessarie ai fini del regolamento. Diverse definizioni sono riprese dalle direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE abrogate o dalla normativa dell'UE vigente, come le direttive 1999/37/CE, 2008/98/CE e 2014/45/UE o il regolamento (UE) 2018/858.

Al *capo II* figurano le norme di circolarità riguardanti la progettazione dei veicoli, da verificare nella procedura di omologazione.

L'*articolo 4* fissa i requisiti minimi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dei tipi di veicoli, specificando i tassi da raggiungere per ciascun tipo. Conferisce alla Commissione il potere di adottare atti di esecuzione che stabiliscano la metodologia di calcolo e di verifica dei tassi.

L'*articolo 5* limita l'uso di piombo, cadmio, mercurio e cromo esavalente nei veicoli e nell'allegato III si trovano le esenzioni da questa restrizione. La Commissione adotterà atti delegati che modificheranno l'allegato adeguandolo al progresso tecnico e scientifico.

L'*articolo 6* impone che ogni tipo di veicolo contenga almeno il 25 % di plastica riciclata proveniente da rifiuti di plastica post consumo e che il 25 % di questo materiale provenga da veicoli fuori uso riciclati. L'articolo inoltre conferisce alla Commissione il potere di adottare atti delegati che fissino obiettivi di contenuto riciclato per altri materiali. La definizione di questi obiettivi potenziali deve essere corroborata da una valutazione dettagliata.

L'*articolo 7* stabilisce un obbligo generale per cui la progettazione di veicoli nuovi non deve ostacolare la rimozione di parti e componenti che hanno un forte potenziale di riutilizzo una volta che i veicoli diventano rifiuti. L'articolo stabilisce l'obbligo di progettare i veicoli in modo tale da consentire la rimozione e la sostituzione delle batterie per veicoli elettrici e dei motori elettrici dal tipo di veicolo durante la fase d'uso e quella in cui diventa un rifiuto.

Il *capo III* stabilisce gli obblighi di informazione ed etichettatura per i costruttori.

L'*articolo 8* stabilisce le modalità con cui i costruttori sono tenuti a dimostrare la conformità dei loro tipi di veicoli agli obblighi del presente regolamento durante la procedura di omologazione.

L'*articolo 9* stabilisce l'obbligo di preparare una strategia di circolarità per ogni nuovo tipo di veicolo, contenente gli aspetti elencati nell'allegato IV. I costruttori dovrebbero aggiornare le strategie ogni cinque anni, sintetizzando i risultati delle azioni intraprese per rispettare gli impegni assunti.

L'*articolo 10* prevede l'obbligo per i costruttori di dichiarare nella documentazione di omologazione la percentuale di contenuto riciclato dei materiali indicati presenti nei veicoli.

L'*articolo 11* prevede l'obbligo per i costruttori di fornire informazioni sulla rimozione e la sostituzione sicura di parti, componenti e materiali contenuti nei veicoli. Queste informazioni devono essere accessibili gratuitamente ai gestori dei rifiuti e ai riparatori-manutentori.

L'*articolo 12* riguarda l'etichettatura di parti, componenti e materiali presenti nei veicoli in linea con le norme di codifica dei materiali. Le norme dettagliate di etichettatura dei motori elettrici contenenti magneti permanenti figurano nell'allegato VI.

L'*articolo 13* introduce il passaporto di circolarità del veicolo, uno strumento digitale utilizzato per migliorare la comunicazione delle informazioni in merito alla rimozione e alla sostituzione sicura di parti e componenti del veicolo, in modo che sia coerente con altri strumenti e piattaforme informativi digitali già esistenti o in fase di sviluppo nel settore automobilistico.

Il *capo IV* stabilisce le norme di gestione dei veicoli fuori uso.

La *sezione 1* contiene disposizioni che impongono agli Stati membri di designare le autorità responsabili di attuare e far rispettare i capi IV e V (*articolo 14*) e di stabilire le condizioni generali per il rilascio delle autorizzazioni agli impianti di trattamento autorizzati (*articolo 15*).

La *sezione 2* stabilisce gli obblighi di responsabilità estesa del produttore.

L'*articolo 16* stabilisce l'obbligo generale di responsabilità dei produttori e ne indica la portata. L'*articolo 17* impone agli Stati membri di creare un registro inteso a monitorare il rispetto di questi obblighi da parte dei produttori. I produttori non registrati non possono rendere disponibili i veicoli sul mercato all'interno del territorio dello Stato membro. L'*articolo 18* riguarda le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore. L'*articolo 19* stabilisce le condizioni per l'autorizzazione dei produttori, in caso di adempimento individuale degli obblighi di responsabilità estesa del produttore, e delle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore. L'*articolo 20* indica i costi relativi alla gestione dei veicoli fuori uso che dovrebbero essere coperti dai contributi finanziari dei produttori. L'*articolo 21* stabilisce criteri armonizzati per la modulazione di tali contributi. L'*articolo 22* stabilisce le norme sul meccanismo di ripartizione dei costi per i veicoli che diventano veicoli fuori uso in un altro Stato membro. Conferisce alla Commissione il potere di adottare atti delegati contenenti norme dettagliate relative all'applicazione dei criteri di modulazione dei contributi e al meccanismo di ripartizione dei costi della responsabilità estesa del produttore a livello transfrontaliero.

La *sezione 3* riguarda la raccolta dei veicoli fuori uso.

L'*articolo 23* stabilisce l'obbligo per i produttori di istituire sistemi di raccolta dei veicoli fuori uso e di prendervi parte, e stabilisce le prescrizioni relative a tali sistemi. Impone poi agli Stati membri di garantire il corretto funzionamento di questi sistemi.

L'*articolo 24* stabilisce l'obbligo di consegnare tutti i veicoli fuori uso a impianti di trattamento autorizzati.

L'*articolo 25* specifica l'obbligo per gli impianti di trattamento autorizzati di rilasciare i certificati di rottamazione di tutti i veicoli fuori uso sottoposti a trattamento.

L'*articolo 26* enuncia gli obblighi in capo ai proprietari di veicoli di a) consegnarli agli impianti di trattamento autorizzati quando giungono a fine vita e b) di presentare il certificato di rottamazione per cancellare i veicoli dal registro automobilistico.

La *sezione 4* riguarda il trattamento dei veicoli fuori uso.

L'*articolo 27* stabilisce gli obblighi per gli impianti di trattamento autorizzati in relazione alle azioni specifiche necessarie per il corretto trattamento dei veicoli.

L'*articolo 28* definisce le prescrizioni generali applicabili alla frantumazione dei veicoli fuori uso. Vieta di mescolare i veicoli fuori uso, i loro componenti, materiali e parti con i rifiuti di imballaggio e i rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche.

L'*articolo 29* stabilisce le prescrizioni relative alla depurazione dei veicoli fuori uso, indicando che i fluidi e i liquidi rimossi devono essere stoccati separatamente, così come le parti, i componenti e i materiali contenenti piombo, cadmio, mercurio e cromo esavalente. Precisa che le batterie per i veicoli elettrici rimosse devono essere stoccate e sottoposte a trattamento in linea con il regolamento (UE) 2023/[Batterie].

L'*articolo 30* impone agli impianti di trattamento autorizzati di rimuovere le parti e i componenti elencati nell'allegato VII, parte C, prima della frantumazione e stabilisce le condizioni per autorizzare l'esenzione da questo obbligo.

L'*articolo 31* stabilisce gli obblighi relativi alle parti e ai componenti rimossi per valutarne l'idoneità al riutilizzo, alla rifabbricazione, al ricondizionamento, al riciclaggio o ad altre operazioni di trattamento e le modalità di etichettatura. Contiene l'elenco delle parti che non devono essere riutilizzate, rifabbricate o ricondizionate.

L'*articolo 32* stabilisce le prescrizioni che regolano il commercio delle parti e dei componenti usati, rifabbricati e ricondizionati. Tali parti e componenti devono essere adeguatamente etichettati e coperti da garanzia.

L'*articolo 33* stabilisce che gli Stati membri devono adottare incentivi per promuovere il riutilizzo, la rifabbricazione e il ricondizionamento di parti e componenti.

L'*articolo 34* stabilisce tre obiettivi: sul riutilizzo e il riciclaggio dei veicoli fuori uso, sul loro riutilizzo e recupero e sul riciclaggio della plastica.

L'*articolo 35* introduce il divieto di smaltimento in discarica di rifiuti non inerti e non trattati mediante tecnologie post frantumazione.

L'*articolo 36* stabilisce le norme per calcolare gli obiettivi di riutilizzo, riciclaggio e recupero nei casi in cui i veicoli fuori uso sono spediti in un altro paese per essere sottoposti a trattamento.

Il *capo V* contiene le norme sui veicoli usati e sulla loro esportazione.

La *sezione 1* riguarda lo stato dei veicoli usati. L'*articolo 37* impone al proprietario del veicolo che ne trasferisce la proprietà di poter dimostrare che non è un veicolo fuori uso.

La *sezione 2* contiene diverse disposizioni che disciplinano l'esportazione dei veicoli usati.

L'*articolo 38* stabilisce le condizioni per l'esportazione dei veicoli usati: non devono essere veicoli fuori uso secondo i criteri di cui all'allegato I e devono essere idonei alla circolazione stradale. Vi sono spiegate le modalità con cui le autorità doganali verificheranno se e come i veicoli soddisfano queste prescrizioni.

L'*articolo 39* impone alle autorità doganali di verificare automaticamente ed elettronicamente la conformità dei veicoli da esportare alle prescrizioni in materia di esportazione.

L'*articolo 40* stabilisce quando le autorità doganali devono effettuare controlli sui veicoli usati da esportare.

L'*articolo 41* indica quando le autorità doganali devono sospendere lo svincolo per l'esportazione di un veicolo usato, l'*articolo 42* riguarda le situazioni in cui un veicolo usato

deve essere svincolato per l'esportazione e l'*articolo 43* indica i motivi del rifiuto dello svincolo del veicolo per l'esportazione.

L'*articolo 44* riguarda la cooperazione tra le autorità e lo scambio di informazioni doganali, e l'*articolo 45* indica il sistema elettronico da utilizzare a tale scopo.

Il *capo VI* contiene le disposizioni relative alla garanzia del rispetto delle norme contenute nel regolamento.

L'*articolo 46* impone agli Stati membri di effettuare ispezioni regolari degli impianti di trattamento autorizzati, dei riparatori-manutentori, degli altri impianti e degli operatori economici che potrebbero trattare i veicoli fuori uso.

L'*articolo 47* impone agli Stati membri di istituire meccanismi di cooperazione efficaci a livello nazionale e internazionale, consentendo lo scambio dei dati necessari ai sensi del regolamento.

L'*articolo 48* prescrive che gli Stati membri stabiliscano sanzioni efficaci, proporzionate e dissuasive per le violazioni del regolamento.

L'*articolo 49* stabilisce le norme relative alla comunicazione da parte degli Stati membri alla Commissione dei dati sulla raccolta e sul trattamento dei veicoli fuori uso, e sull'attuazione degli obblighi di responsabilità estesa del produttore.

Il *capo VII* è un capo standard contenente gli articoli sugli atti delegati (*articolo 50*) e sugli atti di esecuzione (*articolo 51*).

Il *capo VIII* contiene le modifiche dei regolamenti (UE) 2019/1020 e (UE) 2018/858.

Il *capo IX* è un capo standard sulle disposizioni finali, contenente gli articoli relativi all'obbligo di valutare il regolamento a distanza di otto anni dalla sua adozione (*articolo 55*), all'abrogazione e alle disposizioni transitorie (*articolo 56*) e all'entrata in vigore (*articolo 57*).

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,
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,
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

¹ GU C del , pag. .

² GU C del , pag. .

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.

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 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 Commissione⁸ ha evidenziato che la direttiva 2000/53/CE 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.
- (7) 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, e le condizioni che disciplinano la gestione dei rifiuti nel settore automobilistico. Vi sono legami intrinseci tra la fase di produzione e il trattamento dei veicoli fuori uso, in quanto il trattamento compatibile con l'ambiente dei veicoli fuori uso dipende in larga misura dal modo in cui i veicoli sono progettati e costruiti. 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. Si tratta di una misura essenziale anche per lo sviluppo del mercato dell'Unione delle materie prime secondarie utilizzate nei nuovi veicoli immessi sul mercato e per evitare ostacoli al commercio e distorsioni della concorrenza, garantire la chiarezza giuridica e migliorare le prestazioni ambientali di tutti gli operatori economici coinvolti nella progettazione e nella produzione dei veicoli e nel loro trattamento quando diventano fuori uso. Per raggiungere questi obiettivi e rispondere alla necessità di norme uniformi per il mercato unico che tengano conto delle questioni ambientali, e in linea con la legislazione dell'Unione in materia di omologazione dei veicoli a motore, è opportuno sostituire le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE con un regolamento basato sull'articolo 114 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

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).

- (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, a determinati veicoli di categoria L (L_{3e}-L_{7e}), veicoli pesanti e ai loro rimorchi (M₂, M₃, N₂, N₃, O). 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 dovrebbero applicarsi ai veicoli di categoria L (L_{3e}-L_{7e}) e ai veicoli pesanti e ai loro rimorchi (M₂, M₃, N₂, N₃, O). 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 coprirne i costi di raccolta e depurazione 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 ricerche¹¹. Pertanto le suddette disposizioni dovrebbero applicarsi anche ai veicoli pesanti e ai loro rimorchi (M₂, M₃, N₂, N₃, O).
- (10) I veicoli speciali sono destinati a funzioni particolari e richiedono allestimenti specifici della carrozzeria che non sono del tutto sotto il controllo del costruttore. Le quote di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità non possono perciò essere calcolate correttamente. A questi veicoli dovrebbero applicarsi solo le disposizioni relative alla raccolta, alla depurazione e alla rimozione obbligatoria di parti e componenti. I costi di svolgimento di queste attività dovrebbero essere sostenuti dai produttori nell'ambito del regime di responsabilità estesa del produttore. Le disposizioni relative alle sostanze presenti nei veicoli dovrebbero applicarsi anche ai veicoli speciali, 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 di base.
- (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 orientamenti¹² 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

¹¹ <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>

¹² 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

essere rispettati da tutti gli operatori economici e dai proprietari che compiono operazioni con veicoli fuori uso.

- (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) 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")¹³, 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

¹³ 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).

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 Consiglio¹⁴. Analogamente, le restrizioni all'uso di sostanze disciplinate dal regolamento (UE) 2019/1021 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵ 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.

- (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 Consiglio¹⁶. Pertanto tali sostanze non dovrebbero essere disciplinate dal presente regolamento, ma dal regolamento sulle batterie e le loro restrizioni e le relative esenzioni dovrebbero esservi trasferite, se del caso. Prima di introdurre tali restrizioni a norma del regolamento (UE) 2023/1542 è opportuno effettuare una valutazione globale a norma dello stesso per determinare se sia ancora necessaria un'esenzione e in quale ambito.
- (17) Per tenere conto del progresso scientifico e tecnico, è opportuno continuare a delegare alla Commissione il potere di adottare atti 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.
- (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

¹⁴ 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).

¹⁵ 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 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).

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. Ciascun tipo di veicolo dovrebbe contenere il 25 % di plastica riciclata da rifiuti di plastica post-consumo. Il 25 % di questo contenuto riciclato dovrebbe essere conseguito includendo nel tipo di veicolo plastica riciclata da veicoli fuori uso. 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 rispettivamente dai rifiuti post-consumo e dai veicoli fuori uso presente e incorporata nel tipo di veicolo.
- (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 che analizzi tutti i 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 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 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) [normativa sulle materie prime critiche] del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁷, 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) [normativa sulle materie prime critiche]. 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.
- (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

¹⁷ 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.

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 Commissione¹⁸ che standardizza i documenti e le informazioni da includere nel fascicolo informativo e specifica quindi le prescrizioni amministrative per l'omologazione.

- (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 ciascun 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

¹⁸ 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).

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) [normativa sulle materie prime critiche]. 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 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 Commissione¹⁹, 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.
- (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 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 relativo alle batterie, del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili²⁰ e del

¹⁹ 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).

²⁰ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce il quadro per l'elaborazione delle specifiche di progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili e abroga la direttiva 2009/125/CE.

regolamento Euro 7 del Parlamento europeo e del Consiglio²¹. 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.

- (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 tecnica, finanziaria e organizzativa 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 gli impianti di trattamento autorizzati dovrebbero essere competenti per il rilascio di certificati di rottamazione a norma del presente regolamento.
- (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 Consiglio²², 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 dei 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

²¹ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio 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 abroga i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009.

²² 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).

regolamento (UE) 2023/1542, in modo che i produttori dei veicoli e i produttori di batterie possano usare un unico registro.

- (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 designato per la responsabilità estesa del produttore.
- (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. 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 garantire un'equa rappresentanza dei produttori e dei gestori di rifiuti negli organi direttivi delle organizzazioni.
- (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.
- (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 delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per integrare il presente regolamento stabilendo norme dettagliate sulle modalità di applicazione dei

criteri di modulazione dei contributi finanziari versati alle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore.

- (42) Dato che i veicoli diventano spesso veicoli fuori uso in uno Stato membro diverso da quello di prima immatricolazione, è necessario introdurre norme sulla responsabilità estesa del produttore transfrontaliera. 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 i produttori dovrebbero 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. 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.
- (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 autorizzato 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. 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) L'impianto di trattamento autorizzato dovrebbe rilasciare un certificato di rottamazione per documentare il trattamento del veicolo fuori uso. 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/CE della Commissione²³, 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, che insieme all'impianto di trattamento autorizzato dovrebbe trasmetterlo 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.
- (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 e presentare il certificato di rottamazione alle autorità d'immatricolazione per annullare l'immatricolazione.
- (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 Consiglio²⁴.
- (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.

²³ 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).

²⁴ 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).

- (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 il prima possibile 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. Le parti e i componenti in questione dovrebbero essere rimossi mediante un processo di demolizione manuale o un processo di smontaggio semiautomatizzato. Per favorire il progresso nelle tecnologie di demolizione, cernita, frantumazione e post-frantumazione, in alcuni casi eccezionali 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. 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.
- (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, alla rifabbricazione o al ricondizionamento non dovrebbero essere considerati rifiuti. Questa disposizione è necessaria per facilitare la spedizione, il trasporto o qualsiasi altro trasferimento di tali parti e componenti. 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.

- (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, ed essere accompagnati da una garanzia.
- (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.
- (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.
- (64) È importante aumentare il recupero di materiali secondari di alta qualità migliorando i processi di frantumazione dei veicoli fuori uso. Pertanto è opportuno evitare che i veicoli fuori uso, le loro parti e i loro componenti e materiali siano frantumati insieme ai rifiuti di imballaggio e ai rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche, in particolare per migliorare la separazione del rame dalle frazioni di acciaio.
- (65) Per aumentare ulteriormente la qualità del trattamento dei veicoli fuori uso, non dovrebbe essere possibile collocare in discarica le frazioni di rifiuti derivanti dai veicoli fuori uso frantumati, che contengono rifiuti non inerti e che non sono trasformate con tecnologia post-frantumazione.

- (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 (CE) n. 1013/2006.
- (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) [nuovo regolamento sulle spedizioni di rifiuti].
- (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 dovrebbe in particolare essere tenuto a dimostrare che il veicolo non è un veicolo fuori uso. Per valutare la condizione del veicolo usato, il proprietario, altri operatori economici e le autorità competenti dovrebbero verificare se risponde a determinati criteri che ne fanno un veicolo fuori uso. 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, che stabilisce i criteri in base ai quali un veicolo è considerato un veicolo fuori uso.
- (69) Nel piano d'azione dell'UE "Verso l'inquinamento zero per l'aria, l'acqua e il suolo"²⁵ 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'ambiente²⁶ 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 idoneo alla circolazione stradale a norma della direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio²⁷. 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 idoneo alla circolazione stradale.
- (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

²⁵ COM(2021) 400 final.

²⁶ <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>

²⁷ 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).

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 Consiglio²⁸. 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.

- (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. Inoltre, nel perseguire una cooperazione ampia, gli 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 Consiglio²⁹. 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.

²⁸ 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).

²⁹ 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).

Per tutelare l'ambiente e contribuire alla sicurezza stradale nei paesi terzi 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 stabilire le suddette prescrizioni.

- (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 le procedure doganali semplificate 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 stabilire prescrizioni minime relative alla frequenza delle ispezioni, alla loro portata 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 le ispezioni dovrebbero riguardare almeno il 10 % degli impianti di trattamento e degli operatori autorizzati. Anche i siti dei riparatori-manutentori dovrebbero essere sottoposti a ispezione. 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 [OP: nuovo regolamento sulle spedizioni di rifiuti].
- (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 Commissione³⁰, 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 Consiglio³¹.
- (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"³² del 13 aprile 2016. 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

³⁰ 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).

³¹ 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).

³² GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

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.
- (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 dovrebbe proporre una revisione della direttiva 1999/37/CE del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli³³. 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 cambiamento della 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.
- (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 delle sanzioni, come anche una valutazione della necessità e della fattibilità di ampliare l'ambito di applicazione del presente regolamento a determinati veicoli di categoria L, ai veicoli pesanti e ai loro rimorchi. 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.
- (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) [progettazione ecocompatibile di prodotti sostenibili].
- (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

³³ 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).

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_{3e}-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 2005/65/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,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

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;
 - (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_{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.
2. Il presente regolamento non si applica:
 - (a) ai veicoli per uso speciale definiti all'articolo 3, punto 31), del regolamento (UE) 2018/858;
 - (b) alle parti dei veicoli omologate con omologazione in più fasi nelle categorie N₁, N₂, N₃, M₂ o M₃, diverse da quelle del veicolo base;
 - (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.
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;

- (d) l'articolo 7 sulla progettazione per consentire la rimozione e la sostituzione di determinate parti e componenti dei veicoli;
 - (e) l'articolo 8 sugli obblighi generali;
 - (f) l'articolo 9 sulla strategia di circolarità;
 - (g) l'articolo 10 sulla dichiarazione sul contenuto riciclato presente nei veicoli;
 - (h) l'articolo 12 sull'etichettatura di parti, componenti e materiali presenti nei veicoli;
 - (i) l'articolo 13 sul passaporto di circolarità 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;
 - (l) l'articolo 28 sulle prescrizioni generali per la frantumazione;
 - (m) l'articolo 30 sulla rimozione obbligatoria di parti e componenti per il riutilizzo e il riciclaggio prima della frantumazione;
 - (n) l'articolo 31 sulle prescrizioni relative alle parti e ai componenti rimossi;
 - (o) l'articolo 32 sul commercio di parti e componenti usati, rifabbricati o ricondizionati;
 - (p) l'articolo 33 su riutilizzo, rifabbricazione e ricondizionamento di parti e componenti;
 - (q) l'articolo 34 sugli obiettivi di riutilizzo, riciclaggio e recupero;
 - (r) l'articolo 35 sul divieto di collocamento in discarica di rifiuti non inerti;
 - (s) l'articolo 36 sulla spedizione di veicoli fuori uso.
4. In deroga al paragrafo 1, lettera c), ai veicoli e ai veicoli fuori uso delle categorie L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} e L_{7e} non si applicano le disposizioni seguenti:
- (a) gli articoli elencati al paragrafo 3;
 - (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.
5. In deroga al paragrafo 2, lettera a), ai veicoli per uso speciale si applicano le disposizioni seguenti:
- (a) l'articolo 5 sulle prescrizioni relative alle sostanze presenti nei veicoli;
 - (b) l'articolo 16 sulla responsabilità estesa del produttore;

- (c) l'articolo 20 sulla responsabilità finanziaria dei produttori;
 - (d) l'articolo 23 sulla raccolta dei veicoli fuori uso;
 - (e) l'articolo 24 sul conferimento dei veicoli fuori uso agli impianti di trattamento autorizzati;
 - (f) l'articolo 25 sul certificato di rottamazione;
 - (g) l'articolo 26 sugli obblighi del proprietario del veicolo;
 - (h) l'articolo 29 sulla depurazione;
 - (i) l'articolo 30 sulla rimozione obbligatoria di parti e componenti per il riutilizzo e il riciclaggio prima della frantumazione.
6. In deroga al paragrafo 1, lettere b) e c), ai veicoli e ai veicoli fuori uso delle categorie L₃, L₄, L₅, L₆, L₇, M₂, M₃, N₂, N₃ e O gli articoli 16, 19, 20, 27 e dal 46 al 49 si applicano con le modifiche seguenti:
- (a) la responsabilità estesa del produttore di cui all'articolo 16 comprende l'obbligo per i produttori di detti veicoli di garantire che i veicoli che 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 depurati a norma dell'articolo 29;
 - (b) l'autorizzazione di cui all'articolo 19 è concessa previa dimostrazione che il richiedente soddisfa i criteri di cui all'articolo 19, paragrafo 2, per quanto riguarda la raccolta e la depurazione dei veicoli;
 - (c) i contributi finanziari dovuti dai produttori a norma dell'articolo 20, paragrafo 1, lettera a), coprono i costi di raccolta e di depurazione dei veicoli di dette categorie che non sono coperti dai 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;
 - (d) l'articolo 27 si applica ad eccezione del paragrafo 3, lettere c) e d);
 - (e) gli articoli da 46 a 49 si applicano solo per quanto riguarda il controllo del rispetto degli obblighi applicabili a dette categorie di veicoli.

Articolo 3 *Definizioni*

1. Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni seguenti:
- (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 veicolo non riparabile secondo i criteri di cui all'allegato I, parte A, punti 1 e 2;

- (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 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": polimero ai sensi dell'articolo 3, punto 5), del regolamento (CE) n. 1907/2006, al quale possono essere stati aggiunti additivi o altre sostanze;
- (10) "materie prime critiche": le materie prime critiche definite all'articolo 2, punto 2), del regolamento (UE) [normativa sulle materie prime critiche];
- (11) "rifiuti post-consumo": i rifiuti generati dai prodotti dopo la loro immissione sul mercato;
- (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 relativo alle batterie e ai rifiuti di batterie;
- (15) "impianto di trattamento autorizzato": stabilimento o impresa autorizzati a norma della direttiva 2008/98/CE e del presente regolamento a effettuare la raccolta 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 per lo 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 designato per la responsabilità estesa del produttore": persona fisica o giuridica, stabilita nello Stato membro in cui il produttore mette a disposizione sul mercato per la prima volta il veicolo, 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 e, se non diversamente specificato, intestatario della carta di circolazione;
- (27) "tecnologia post frantumazione": tecniche e tecnologie utilizzate per il trattamento dei materiali ottenuti dai veicoli fuori uso, dopo la frantumazione, per ulteriore recupero;
- (28) "rifabbricazione": operazione con cui una parte o componente nuovo è fabbricato a partire da parti e componenti rimossi da veicoli o da veicoli fuori uso e con cui è apportata almeno una modifica alla parte o al componente tale da incidere sulla sicurezza, sulle prestazioni, sulla finalità o sul tipo della parte o del componente;
- (29) "ricondizionamento": le azioni svolte per preparare, pulire, testare e, se necessario, riparare una parte o componente rimosso da veicoli o da veicoli fuori uso 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 d'applicazione al momento dell'immissione sul mercato;
- (30) "rifiuti di imballaggio": rifiuti di imballaggio quali definiti all'articolo 3, punto 2), della direttiva 94/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio³⁴ [articolo 3, punto 20), del regolamento (UE) [regolamento sugli imballaggi e i rifiuti di imballaggio]];
- (31) "rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche": rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche quali definiti all'articolo 3, paragrafo 1, lettera e), della direttiva 2012/19/UE del Parlamento europeo e del Consiglio³⁵;

³⁴ Direttiva 94/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 1994, sugli imballaggi e i rifiuti di imballaggio (GU L 365 del 31.12.1994, pag. 10).

- (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 Consiglio³⁶;
- (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, gli operatori della raccolta, 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 nella gestione di veicoli fuori uso.
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].

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:

³⁵ Direttiva 2012/19/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2012, sui rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche (RAEE) (GU L 197 del 24.7.2012, pag. 38).

³⁶ Direttiva 1999/31/CE del Consiglio, del 26 aprile 1999, relativa alle discariche di rifiuti (GU L 182 del 16.7.1999, pag. 1).

- (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 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 35 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, se del caso, alle restrizioni di cui agli allegati I e II del regolamento (UE) 2019/1021 e al regolamento (UE) 2023/1542, 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 non contiene piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente.
3. In deroga al paragrafo 2, i tipi di veicoli possono contenere piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente alle condizioni e nei limiti di concentrazione massimi di cui all'allegato III.

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.

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 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 dalle parti interessate.
7. Entro nove mesi dalla presentazione della relazione di cui al paragrafo 4 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. La Commissione adotta gli atti delegati di cui al paragrafo 4 e 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.

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 25 % in peso di plastica riciclata da rifiuti di plastica post-consumo.

Almeno il 25 % dell'obiettivo di cui al primo comma è conseguito includendo nel tipo di veicolo la plastica riciclata da veicoli fuori uso.

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 integrare il presente regolamento stabilendo la metodologia per il calcolo e la verifica, ai fini del paragrafo 1 del presente articolo, della quota di plastica recuperata dai rifiuti post-consumo e dai veicoli fuori uso, rispettivamente, presente e incorporata nel tipo di veicolo.

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;
- (h) l'incidenza sui costi complessivi e sulla competitività del settore automobilistico.

La Commissione può adottare un atto di esecuzione che stabilisce la metodologia per il calcolo e la verifica della quota di acciaio riciclato da rifiuti di acciaio post-consumo presente e incorporato nei tipi di veicoli.

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

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;
- (b) neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario o boro riciclato da rifiuti post-consumo e incorporato nei magneti permanenti dei motori ad azionamento elettrico.

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 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.

La Commissione può adottare un 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.

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.

Tali 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 e del presente regolamento.
2. Ai fini dell'omologazione dei veicoli cui si applicano le prescrizioni degli articoli 4, 5, 6 o 7, il costruttore fornisce la documentazione attestante la conformità a dette prescrizioni e:

- (h) la include nel fascicolo informativo di cui all'articolo 24 del regolamento (UE) 2018/858;
 - (i) la trasmette all'autorità di omologazione a norma dell'articolo 23 del regolamento (UE) 2018/858.
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.
 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, all'autorità di omologazione unitamente alla domanda di omologazione di cui all'articolo 23 di quest'ultimo regolamento.

Articolo 9

Strategia di circolarità

1. Per ciascun tipo di veicolo omologato 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 una strategia di circolarità.
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, verificato nell'ambito delle procedure di omologazione e applicabili al tipo di veicolo interessato.
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 dell'omologazione per il tipo di veicolo interessato.
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 il tipo di veicolo 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 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] a norma del regolamento (UE) 2018/858, i costruttori dichiarano la rispettiva quota di contenuto riciclato di:
 - (a) neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario 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:
 - (a) le batterie per veicoli elettrici incorporate nel veicolo;
 - (b) i motori ad azionamento elettrico incorporati nel veicolo;
 - (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 27, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE) [normativa sulle materie prime critiche] 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. I costruttori garantiscono che i motori ad azionamento elettrico che contengono magneti permanenti rechino un'etichetta indelebile chiaramente visibile e leggibile che riporti le informazioni di cui all'allegato VI, punto 4.
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 di circolarità del veicolo

1. Dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 84 mesi dopo l'entrata in vigore del regolamento] ogni veicolo immesso sul mercato è munito di un passaporto di circolarità del veicolo, il quale è allineato e, ove possibile, integrato in altri passaporti ambientali relativi ai veicoli istituiti da normative dell'Unione.
2. Il passaporto di circolarità del veicolo contiene le informazioni di cui all'articolo 11 in formato digitale ed è accessibile gratuitamente.
3. Il costruttore che immette il veicolo sul mercato garantisce che le informazioni contenute nel passaporto di circolarità del veicolo siano esatte, complete e aggiornate.
4. Tutte le informazioni contenute nel passaporto 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 di circolarità di un veicolo divenuto veicolo fuori uso cessa di esistere non prima di 6 mesi dal rilascio del certificato di rottamazione del veicolo fuori uso.
6. La Commissione adotta atti di esecuzione che disciplinano:
 - (a) le modalità e le specifiche tecniche della soluzione da utilizzare per accedere al passaporto di circolarità del veicolo;
 - (b) le specifiche tecniche di progettazione e funzionamento del passaporto di circolarità del veicolo, comprese le norme riguardanti:
 - i) l'interoperabilità del passaporto di circolarità del veicolo con altri passaporti imposti dalla legislazione dell'Unione;
 - ii) l'archiviazione e il trattamento delle informazioni contenute nel passaporto di circolarità del veicolo;
 - iii) la disponibilità del passaporto 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 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 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 dei produttori e delle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore agli obblighi di cui agli articoli da 15 a 36.
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 17;
 - (b) l'autorizzazione dei produttori e delle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore in conformità dell'articolo 19;

- (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 17, 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 tre 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 tecnica, finanziaria e organizzativa 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.
4. L'autorità competente assicura 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.

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 istituito dai produttori per esercitare tale responsabilità 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.

Articolo 17

Registro dei produttori

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 designati per la responsabilità estesa del produttore.

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 designati 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 19.

5. Laddove un produttore abbia designato un'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore a norma dell'articolo 18, 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 designato per la responsabilità estesa del produttore.

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 19 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:

- (c) stabilire modalità relative ai requisiti e al processo di registrazione senza aggiungere requisiti sostanziali a quelli di cui ai paragrafi 2 e 3;
 - (d) esigere dai produttori il pagamento di tariffe proporzionate e basate sui costi per il trattamento delle domande di cui al paragrafo 2.
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 designato 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 designato 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 in materia di responsabilità estesa del produttore.

Articolo 18

Organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore

- 1. I produttori possono scegliere di adempiere i loro obblighi in materia di responsabilità estesa del produttore individualmente o incaricando un'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore autorizzata a norma dell'articolo 19 di adempiere per loro conto gli obblighi in materia di responsabilità estesa del produttore.
- 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 designati 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 ogni 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'equa rappresentanza dei produttori e dei gestori di rifiuti nei loro organi direttivi.

Articolo 19

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.
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 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 i costi del trattamento dei veicoli fuori uso necessario per soddisfare le prescrizioni di cui agli articoli da 27 a 30 e 34 e 35, purché non siano coperti dai 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.
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 in materia 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 un'assicurazione di riciclaggio o di un conto bancario vincolato.

Articolo 21
Modulazione delle tariffe

1. In caso di adempimento collettivo degli obblighi in materia 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 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 atti delegati conformemente all'articolo 50 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo norme dettagliate sulle modalità di applicazione dei criteri di cui al paragrafo 1.

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, il produttore del veicolo o, se designata a norma dell'articolo 18, l'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore garantisce che siano coperti i costi netti delle operazioni di gestione dei rifiuti di cui all'articolo 20 sostenuti dai gestori di rifiuti in altri Stati membri.
2. Il produttore o, se designata a norma dell'articolo 18, l'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore:
 - (h) designa, con mandato scritto, un rappresentante designato per la responsabilità estesa del produttore in ciascuno Stato membro;
 - (i) istituisce meccanismi di cooperazione transfrontaliera con i gestori di rifiuti che effettuano le operazioni di gestione dei rifiuti di cui all'articolo 20.
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 18, 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 18, 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, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 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 18, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore istituiscono o partecipano all'istituzione di sistemi di raccolta, compresi i punti di raccolta, per tutti i veicoli fuori uso appartenenti alle categorie di veicoli che hanno messo a disposizione per la prima volta sul mercato nel territorio di uno Stato membro.
Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché i produttori o, se designate a norma dell'articolo 18, 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 18, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore, assicurano che i sistemi di raccolta di cui al paragrafo 1:
 - (j) coprano l'intero territorio dello Stato membro;
 - (k) garantiscano un'adeguata disponibilità di impianti di trattamento autorizzati, 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;
 - (l) garantiscano la raccolta delle parti di scarto provenienti dalle riparazioni dei veicoli;
 - (m) consentano la raccolta di veicoli fuori uso di tutte le marche, indipendentemente dall'origine;
 - (n) consentano il conferimento gratuito di tutti i veicoli fuori uso agli impianti di trattamento autorizzati di cui all'articolo 24, paragrafo 2.
3. I produttori o, se designate a norma dell'articolo 18, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore realizzano campagne educative che promuovono il sistema di raccolta dei veicoli fuori uso e informano sulle conseguenze ambientali della raccolta e della manipolazione improprie dei veicoli fuori uso.
4. Gli Stati membri possono autorizzare gestori di rifiuti diversi dagli impianti di trattamento autorizzati a istituire punti di raccolta per i veicoli fuori uso.
Il gestore di rifiuti che gestisce il punto di raccolta:
 - (o) garantisce che il punto di raccolta soddisfi le condizioni per lo stoccaggio dei veicoli fuori uso di cui all'allegato VII, parte A;

- (p) è autorizzato dalle autorità competenti di cui all'articolo 14 a ritirare i veicoli fuori uso ed è iscritto nel rispettivo registro;
 - (q) garantisce che tutti i veicoli fuori uso raccolti siano trasferiti a un impianto di trattamento autorizzato entro un anno dal loro ricevimento;
 - (r) soddisfa tutte le altre condizioni applicabili allo stoccaggio dei rifiuti previste nella legislazione nazionale.
5. I gestori di rifiuti, compresi gli impianti di trattamento autorizzati, 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 agli impianti di trattamento autorizzati

1. Tutti i veicoli fuori uso sono conferiti per trattamento agli impianti di trattamento autorizzati.
2. Il conferimento del veicolo fuori uso all'impianto di trattamento autorizzato è gratuita per l'ultimo proprietario del veicolo, salvo se il veicolo fuori uso è privo di parti o componenti essenziali, ad eccezione della batteria per veicoli elettrici, o contiene rifiuti che vi sono stati aggiunti.

Articolo 25

Certificato di rottamazione

1. Per ogni veicolo fuori uso trattato gli impianti di trattamento autorizzati rilasciano all'ultimo proprietario del veicolo fuori uso un certificato di rottamazione. Il certificato di rottamazione contiene le informazioni elencate nell'allegato IX.
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.
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 di immatricolazione del veicolo dello Stato membro in cui è stato rilasciato il certificato di rottamazione informano le autorità di immatricolazione dei veicoli dello Stato membro in cui il veicolo è immatricolato che è stato rilasciato un certificato di rottamazione per il veicolo interessato.
4. Le autorità competenti di uno Stato membro 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

Obblighi del proprietario del veicolo

Il proprietario del veicolo che diventa un veicolo fuori uso:

- (a) conferisce il veicolo fuori uso a un impianto di trattamento autorizzato o, nei casi di cui all'articolo 23, paragrafo 4, a un punto di raccolta, senza indebito ritardo dopo aver ricevuto l'informazione che il veicolo soddisfa uno dei criteri di non riparabilità di cui all'allegato I, parte A, punti 1 e 2;
- (b) presenta un certificato di rottamazione all'autorità di immatricolazione competente.

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. Gli impianti di trattamento autorizzati garantiscono che tutti i trattamenti per i veicoli fuori uso siano conformi almeno agli articoli 28, 29, 30, 31, 34 e 35 e all'allegato VII del presente regolamento e applicano le migliori tecniche disponibili quali definite all'articolo 3, punto 10), della direttiva 2010/75/UE.
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, prima della frantumazione o compattazione mediante demolizione manuale o smontaggio (semi-) automatizzato in modo non distruttivo per i componenti che hanno un potenziale di riutilizzo, rifabbricazione o ricondizionamento;
 - (d) trattano tutti i veicoli fuori uso e le loro parti, componenti e materiali conformemente alla gerarchia dei rifiuti e alle prescrizioni generali di cui all'articolo 4 della direttiva 2008/98/CE e agli articoli 32, 34, 35 e 36 del presente regolamento.

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 delle operazioni di trattamento 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 tecnico.

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 esigono che i veicoli fuori uso loro conferiti per la frantumazione siano corredati di:
 - (a) documentazione del veicolo fuori uso, comprendente il numero di identificazione del veicolo (Vehicle Identification Number, VIN);
 - (b) una copia del certificato di rottamazione rilasciato per il veicolo fuori uso.
2. Gli impianti di trattamento autorizzati e i gestori di rifiuti che ricevono veicoli fuori uso non conformi alle prescrizioni di cui al paragrafo 1:
 - (a) segnalano la non conformità all'autorità competente;
 - (b) si astengono dall'utilizzare i veicoli fuori uso non conformi nelle loro operazioni di frantumazione, salvo se autorizzati a farlo dall'autorità competente.
3. I gestori di rifiuti che effettuano la frantumazione di veicoli fuori uso non mischiano i veicoli fuori uso e loro parti, componenti e materiali con rifiuti di imballaggio e rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche.

Articolo 29

Depurazione dei veicoli fuori uso

1. Non appena possibile dopo il 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.

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, dopo il completamento delle operazioni di depurazione di cui all'articolo 29.
2. Il paragrafo 1 non si applica se l'impianto di trattamento autorizzato dimostra che le tecnologie post-frantumazione separano i materiali dalle parti e dai componenti elencati nell'allegato VII, parte C, voci da 13 a 19, con la stessa efficienza dei processi di demolizione manuale o dei processi di smontaggio semiautomatizzati.
Ai fini del primo comma, l'impianto di trattamento autorizzato fornisce le informazioni elencate nell'allegato VII, parte G.
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. Tutte le parti e i componenti rimossi dal veicolo fuori uso a norma dell'articolo 30, paragrafo 1, sono valutati 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) al riciclaggio; oppure
 - (d) ad altre operazioni di trattamento, tenendo conto degli obblighi di trattamento specifici di cui all'allegato VII, parte F.Le parti e i componenti idonei al riutilizzo, alla rifabbricazione o al ricondizionamento non sono considerati rifiuti.
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.
La documentazione che conferma l'effettuata valutazione è messa a disposizione, su richiesta, delle autorità nazionali competenti, anche quando le parti e i componenti sono trasportati a fini di riutilizzo, rifabbricazione o ricondizionamento.
2. Le parti e i componenti rimossi idonei al riutilizzo, alla rifabbricazione o al ricondizionamento:
 - (e) sono etichettati a norma dell'allegato VII, parte D, punto 2;

- (f) sono corredati di una garanzia se trasferiti o utilizzati da un'altra persona.
3. Le parti e componenti elencati nell'allegato VII, parte E, non sono riutilizzati.

Articolo 32

Commercio di parti e componenti usati, rifabbricati o ricondizionati

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] chiunque commercializzi pezzi di ricambio e componenti usati, rifabbricati o ricondizionati provvede, nel punto di vendita:

- (a) affinché le parti e i componenti siano etichettati conformemente all'allegato VII, parte D, punto 2;
- (b) a corredare di garanzia le parti e componenti usati, rifabbricati o ricondizionati.

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, compresa la fissazione di un'aliquota ridotta dell'imposta sul valore aggiunto per pezzi di ricambio e componenti usati, rifabbricati o ricondizionati.

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 provvedono affinché i gestori di rifiuti raggiungano i seguenti obiettivi:
- (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 provvedono affinché i gestori dei rifiuti raggiungano un obiettivo annuale di

riciclaggio della plastica pari ad almeno il 30 % del peso totale della plastica contenuta nei veicoli loro conferiti.

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 di veicoli fuori uso frantumati contenenti rifiuti non inerti non trasformati con la tecnologia post-frantumazione non sono accettate in discarica.

Articolo 36

Spedizione di veicoli fuori uso

1. Il trattamento dei veicoli fuori uso può essere effettuato fuori dell'Unione, a condizione che la spedizione dei veicoli fuori uso sia conforme al regolamento (CE) n. 1013/2006.
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 VEICOLI USATI E LORO ESPORTAZIONE

SEZIONE 1 CONDIZIONE DI VEICOLO USATO

Articolo 37

Distinzione tra veicoli usati e veicoli fuori uso

Ai fini del trasferimento della proprietà del veicolo usato, il proprietario del veicolo deve essere in grado di dimostrare a qualsiasi persona fisica o giuridica interessata ad acquisirne la proprietà, o alle autorità competenti, che il veicolo non è un veicolo fuori uso. Nel valutare la condizione di veicolo usato, il proprietario del veicolo, gli altri operatori economici e le autorità competenti verificano se i criteri di cui all'allegato I sono soddisfatti al fine di determinare che non si tratti di un veicolo fuori uso.

SEZIONE 2

ESPORTAZIONE DI VEICOLI USATI

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 alla presente sezione.
2. La presente sezione 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 in base ai criteri elencati nell'allegato I;
 - (b) sono considerati tecnicamente idonei alla circolazione stradale nello Stato membro dell'ultima immatricolazione, conformemente all'articolo 5, paragrafo 1, lettere a) e b), e all'articolo 8 della direttiva 2014/45/UE.
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.
5. Al fine di verificare se l'autorizzazione dello svincolo per l'esportazione del veicolo usato è conforme alla presente sezione:
 - (a) fintanto che l'interconnessione di cui all'articolo 45, paragrafo 4, non sarà operativa, le autorità doganali scambiano informazioni e cooperano 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:
 - (a) non è vincolato a un regime doganale sulla base di una dichiarazione semplificata a norma dell'articolo 166 del regolamento (UE) n. 952/2013;
 - (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. 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 che determinano se un veicolo usato è un veicolo fuori uso.

Articolo 39

Verifica automatizzata delle informazioni sulla condizione del veicolo

1. Prima di svincolare i veicoli usati per l'esportazione, le autorità doganali verificano elettronicamente e automaticamente tramite i sistemi elettronici di cui all'articolo 45 che, sulla base del numero di identificazione del veicolo e dell'informazione sullo Stato membro dell'ultima immatricolazione, il veicolo sia considerato tecnicamente idoneo alla circolazione stradale a norma dell'articolo 38, paragrafo 3, lettera b).
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 l'operatore economico attraverso i medesimi 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 degli articoli 46 e 47 del regolamento (UE) n. 952/2013. Fatto salvo l'articolo 39, detti controlli si basano principalmente sull'analisi dei rischi, come stabilito all'articolo 46, paragrafo 2, del 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 le autorità doganali utilizzano i sistemi elettronici di cui all'articolo 45, paragrafo 1, 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.
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 della presente sezione, le autorità doganali ne sospendono lo svincolo per l'esportazione. Esse ne informano inoltre immediatamente le autorità competenti e trasmettono tutte le informazioni pertinenti necessarie 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:
 - (d) le autorità competenti non hanno chiesto alle autorità doganali, entro quattro giorni lavorativi dall'inizio della sospensione, di mantenerla; oppure
 - (e) le autorità competenti hanno comunicato alle autorità doganali che approvano lo svincolo per l'esportazione a norma della presente sezione.
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. Dopo ogni svincolo di veicoli usati per l'esportazione le autorità doganali ne danno notifica all'autorità competente dello Stato membro in cui il veicolo era immatricolato al momento dell'esportazione.

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 alla presente sezione, 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.

Articolo 44

Cooperazione tra autorità e scambio di informazioni

1. Gli Stati membri si prestano reciproca assistenza nell'attuazione della presente sezione 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 alla presente sezione.
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 relativo alla data di prima immatricolazione del veicolo, nonché allo 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. 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

Articolo 46 Ispezioni

1. Ai fini dell'applicazione del presente regolamento, gli Stati membri ispezionano:
 - (a) gli impianti di trattamento autorizzati;
 - (b) i riparatori-manutentori;
 - (c) altri impianti e operatori economici che possono trattare i veicoli fuori uso.
2. Le ispezioni riguardano almeno il 10 % degli operatori elencati al paragrafo 1, lettere a) e c), in ogni anno civile.
3. Gli Stati membri effettuano inoltre controlli all'esportazione di veicoli usati per verificare la conformità all'articolo 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 19, paragrafo 1, dell'articolo 22, paragrafi 1 e 2, degli articoli 23 e 24, dell'articolo 25, paragrafi 1 e 2, degli articoli da 26 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) la quantità totale e il peso 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;
- (b) il formato per la comunicazione alla Commissione dei dati di cui al paragrafo 1 e il formato della relazione di controllo della qualità.

Tali atti di esecuzione sono adottati 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, paragrafo 4, all'articolo 6, paragrafi 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 21, paragrafo 2, all'articolo 22, paragrafo 4, all'articolo 27, paragrafo 4, all'articolo 38, paragrafo 7, e all'articolo 40, paragrafo 3, 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, paragrafo 4, all'articolo 6, paragrafi 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 21, paragrafo 2, all'articolo 22, paragrafo 4, all'articolo 27, paragrafo 4, all'articolo 38, paragrafo 7, e all'articolo 40, paragrafo 3, 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, paragrafo 4, dell'articolo 6, paragrafi 3 e 4, dell'articolo 7, paragrafo 3, dell'articolo 9, paragrafo 7, dell'articolo 11, paragrafo 3, dell'articolo 12, paragrafo 3, dell'articolo 21, paragrafo 2, dell'articolo 22, paragrafo 4, dell'articolo 27, paragrafo 4, dell'articolo 38, paragrafo 7, e dell'articolo 40, paragrafo 3, 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 dal comitato istituito dall'articolo 39 della direttiva 2008/98/CE. Esso è un comitato 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.

CAPO VIII MODIFICHE

Articolo 53

Modifiche del regolamento (UE) 2019/1020

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

Articolo 54
Modifiche del regolamento (UE) 2018/858

L'allegato II del regolamento (UE) 2018/858 è modificato 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 e del capo IV, sezione II, 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) 168/2013 e i veicoli delle categorie M₂, M₃, N₂, N₃ e O quali definite all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/858;
 - (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;
 - (d) le violazioni e il carattere effettivo, proporzionato e dissuasivo delle sanzioni stabilite all'articolo 48;
 - (e) la necessità di modificare l'articolo 5.

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 12 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento*].
Tuttavia, rimangono di applicazione le seguenti disposizioni della direttiva 2000/53/CE:

- (a) 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];
 - (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.

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 12 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 72 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
La presidente

Per il Consiglio
Il presidente

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

1.1. Titolo della proposta/iniziativa

1.2. Settore/settori interessati

1.3. La proposta/iniziativa riguarda:

1.4. Obiettivi

1.4.1. Obiettivi generali

1.4.2. Obiettivi specifici

1.4.3. Risultati e incidenza previsti

1.4.4. Indicatori di prestazione

1.5. Motivazione della proposta/iniziativa

1.5.1. Necessità nel breve e lungo termine, compreso un calendario dettagliato per fasi di attuazione dell'iniziativa

1.5.2. Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione (che può derivare da diversi fattori, ad es. un miglior coordinamento, la certezza del diritto o un'efficacia e una complementarità maggiori). Ai fini del presente punto, per "valore aggiunto dell'intervento dell'Unione" si intende il valore derivante dall'intervento dell'Unione, che va ad aggiungersi al valore che avrebbero altrimenti generato gli Stati membri se avessero agito da soli.

1.5.3. Insegnamenti tratti da esperienze analoghe

1.5.4. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale ed eventuali sinergie con altri strumenti pertinenti

1.5.5. Valutazione delle varie opzioni di finanziamento disponibili, comprese le possibilità di riassegnazione

1.6. Durata e incidenza finanziaria della proposta/iniziativa

1.7. Metodi di esecuzione del bilancio previsti

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni

2.2. Sistema di gestione e di controllo

2.2.1. Giustificazione della o delle modalità di gestione, del meccanismo o dei meccanismi di attuazione del finanziamento, delle modalità di pagamento e della strategia di controllo proposti

2.2.2. Informazioni concernenti i rischi individuati e il sistema o i sistemi di controllo interno per ridurli

2.2.3. Stima e giustificazione del rapporto costo/efficacia dei controlli (rapporto "costi del controllo ÷ valore dei fondi gestiti") e valutazione dei livelli di rischio di errore previsti (al pagamento e alla chiusura)

2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

- 3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA**
- 3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate**
- 3.2. Incidenza finanziaria prevista della proposta sugli stanziamenti**
 - 3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti operativi*
 - 3.2.2. Risultati previsti finanziati con gli stanziamenti operativi*
 - 3.2.3. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi*
 - 3.2.3.1. Fabbisogno previsto di risorse umane*
 - 3.2.4. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*
 - 3.2.5. Partecipazione di terzi al finanziamento*
- 3.3. Incidenza prevista sulle entrate**

CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

1.1. Titolo della proposta/iniziativa

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 2019/1020 e abroga le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE.

1.2. Settore/settori interessati

Settori:	03 Mercato unico 09 Ambiente
Attività:	09 02 02 - Programma per l'ambiente e l'azione per il clima (LIFE) - Economia circolare e qualità della vita 03 02 01 01 – Funzionamento e sviluppo del mercato interno di beni e servizi

1.3. La proposta/iniziativa riguarda:

- una nuova azione
- una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria⁷¹
- la proroga di un'azione esistente
- la fusione o il riorientamento di una o più azioni verso un'altra/una nuova azione

1.4. Obiettivi

1.4.1. Obiettivi generali

Migliorare il funzionamento del mercato interno dell'UE, riducendo al contempo l'impatto ambientale negativo connesso alla progettazione, alla produzione, alla durata dei veicoli e al loro trattamento una volta fuori uso, e contribuendo alla sostenibilità dei settori automobilistico e del riciclaggio.

1.4.2. Obiettivi specifici

Progettazione e produzione

- Favorire e aumentare la rimozione, il riutilizzo, la rifabbricazione e il riciclaggio dei materiali, delle parti e dei componenti contenuti nei veicoli;
- incrementare l'utilizzo di materiali riciclati nella produzione dei veicoli, incentivando in tal modo il riciclaggio, riducendo le dipendenze strategiche relative alle materie prime e sostenendola decarbonizzazione dell'industria automobilistica;
- incrementare la circolarità di autocarri, autobus, rimorchi e determinati veicoli di categoria L che attualmente non rientrano nell'ambito di applicazione della normativa in materia di veicoli fuori uso e omologazione 3R.

Trattamento dei veicoli fuori uso

⁷¹ A norma dell'articolo 58, paragrafo 2, lettera a) o b), del regolamento finanziario.

- Migliorare il trattamento dei veicoli fuori uso aumentando la quantità e la qualità dei materiali riutilizzati, rifabbricati e riciclati, riducendo quindi l'impronta ambientale legata alla fase finale del ciclo di vita;
- incrementare la raccolta di veicoli fuori uso nell'UE e garantire l'idoneità alla circolazione stradale dei veicoli usati esportati dall'UE, così da ridurre il numero di "veicoli scomparsi" e la loro impronta ambientale.

1.4.3. Risultati e incidenza previsti

Precisare gli effetti che la proposta/iniziativa dovrebbe avere sui beneficiari/gruppi interessati.

- Migliore allineamento delle fasi di produzione dei veicoli rispetto a quelle in cui questi diventano rifiuti;
- incentivazione del riciclaggio, riduzione delle dipendenze strategiche relative a materie prime ed energia;
- sostegno alla decarbonizzazione dell'industria automobilistica;
- riduzione dell'impronta ambientale legata al riciclaggio dei veicoli;
- riduzione dell'impronta di inquinamento esterna dell'UE e dei rischi per la sicurezza stradale associati all'esportazione di veicoli usati non idonei alla circolazione stradale;
- incremento della circolarità e garanzia del trattamento adeguato dei veicoli che attualmente non rientrano nell'ambito di applicazione.

1.4.4. Indicatori di prestazione

Precisare gli indicatori con cui monitorare progressi e risultati

- Maggiore riciclabilità e riutilizzabilità dei veicoli;
- informazioni più semplificate sulla demolizione per gli operatori di trattamento;
- costi di riparazione inferiori per i pezzi di ricambio di seconda mano;
- maggiore raccolta di veicoli, riduzione delle esportazioni di veicoli usati e fuori uso di bassa qualità;
- riduzione del numero di veicoli sottoposti a trattamento illegale e informale;
- aumento delle quantità di parti e componenti riutilizzati e riciclati;
- aumento della quantità e qualità dei materiali riciclati, e incremento delle materie prime critiche e strategiche riciclate con conseguente riduzione della dipendenza;
- riduzione della dipendenza energetica nella produzione di metallo e plastica;
- minore smaltimento in discarica;
- livelli più elevati di diffusione del contenuto di plastica riciclata ed eventualmente di altri materiali riciclati nei veicoli nuovi;
- riduzione notevole dei gas a effetto serra derivante dalla maggiore efficienza delle risorse;
- riduzione dell'inquinamento dell'aria e degli incidenti stradali nei paesi importatori derivante da veicoli di qualità più elevata e tecnicamente idonei alla circolazione stradale;
- riduzione dei costi di riparazione per i proprietari dei veicoli;
- aumento delle entrate derivante dal miglioramento della raccolta e del trattamento;

- miglioramento dei mercati delle materie prime secondarie, in particolare della plastica;
- riduzione dell'inquinamento dell'aria derivante dal maggior riciclaggio di plastica;
- notevole aumento dell'occupazione;
- riduzione delle esternalità ambientali dei rifiuti mal gestiti;
- incremento del reddito legittimo e aumento del gettito fiscale;
- aumento del riutilizzo e del riciclaggio dei veicoli che attualmente non rientrano nell'ambito di applicazione.

1.5. Motivazione della proposta/iniziativa

1.5.1. Necessità nel breve e lungo termine, compreso un calendario dettagliato per fasi di attuazione dell'iniziativa

Le prescrizioni specifiche dovranno essere adottate mediante atti di esecuzione/delegati nell'arco di 1-8 anni. La presente proposta di regolamento prevede una serie di azioni intraprese mediante mandati, decisioni delegate o di esecuzione e relazioni sulla valutazione d'impatto.

Gli interventi riguarderanno una definizione coerente e una migliore verifica per mezzo di obblighi di informazione sulla riciclabilità, la riutilizzabilità, la rimovibilità e la circolarità, nonché dichiarazioni sul contenuto riciclato. Diverse disposizioni richiedono la definizione di ulteriori specifiche per la raccolta e il trattamento, tra cui norme sul calcolo per gli obiettivi di riutilizzo e riciclaggio e lo scambio elettronico di informazioni tra gli Stati membri per consentire la creazione di registri interoperabili e semplificare i controlli doganali. Altri elementi di armonizzazione riguardano la definizione di criteri uniformi per la modulazione dei contributi finanziari relativi alla responsabilità estesa del produttore e la responsabilità estesa del produttore transfrontaliera.

In maggiore dettaglio (calendario per il completamento dei compiti espresso in mesi dall'entrata in vigore):

- miglioramento della metodologia per la determinazione dei tassi 3R (36 mesi);
- miglioramento della valutazione del rischio delle restanti esenzioni per le sostanze pericolose con il sostegno dell'ECHA (24 mesi), trasferimento delle esenzioni dalle restrizioni sulle sostanze associate alle batterie al regolamento sulle batterie, revisione generale e allineamento con il REACH/"regolamento omnibus" (96 mesi);
- norme di calcolo e verifica per il contenuto di plastica riciclata (24 mesi), studio di fattibilità per la definizione di obiettivi di contenuto riciclato per l'acciaio (36 mesi) e altri materiali (36 mesi), formati di dichiarazione per altri materiali, tra cui le materie prime critiche (60 mesi);
- specificazione delle prescrizioni in materia di rimovibilità per le batterie per i veicoli elettrici e i motori elettrici e informazioni generali sulla rimozione per altri componenti pertinenti, compresa la modifica dell'allegato VII sul trattamento selettivo (36 mesi), aggiornamento degli obblighi di informazione (72 mesi);
- specificazione delle prescrizioni relative alla strategia per la circolarità e della comunicazione armonizzata (36 mesi);

- prescrizioni di etichettatura delle parti in plastica (aggiornate a 72 mesi), delle batterie per i veicoli elettrici e i motori elettrici, in linea con quanto previsto dal regolamento sulle batterie e dalla normativa sulle materie prime critiche (36 mesi);
 - modifica degli obblighi di comunicazione per l'esportazione e delle norme di calcolo per l'esecuzione del trattamento (24 mesi);
 - aggiornamento delle comunicazioni esistenti e dei relativi formati riguardanti l'efficienza del trattamento, attualmente basati sulla decisione 2005/293 della Commissione (a cura dell'ESTAT), in particolare sulle batterie e sui motori elettrici rimossi (36 mesi);
 - aggiornamento dei formati di omologazione e del fascicolo informativo da presentare alle autorità di omologazione (tra 24 e 48 mesi, mediante i poteri già conferiti);
 - elaborazione dei criteri per il passaporto di circolarità del veicolo (84 mesi);
 - armonizzazione del contributo relativo alla responsabilità estesa del produttore (60 mesi) e dei criteri di cooperazione relativi alla responsabilità estesa del produttore transfrontaliera (36 mesi);
-
- criteri per l'esportazione di veicoli usati, prescrizioni in materia di idoneità alla circolazione stradale e interoperabilità delle informazioni relative all'immatricolazione dei veicoli (48 mesi);
 - sviluppo informatico del sistema dello "sportello unico" e sostegno della DG TAXUD per la trasmissione di informazioni alle autorità doganali nell'ambito di MOVEHUB (84 mesi) - Valutazione del funzionamento del mercato dei pezzi di ricambio (96 mesi, clausola di riesame);
 - approccio graduale per l'ampliamento delle categorie di veicoli incluse nell'ambito di applicazione e preparazione per il riesame (96 mesi).

1.5.2. *Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione (che può derivare da diversi fattori, ad es. un miglior coordinamento, la certezza del diritto o un'efficacia e una complementarità maggiori). Ai fini del presente punto, per "valore aggiunto dell'intervento dell'Unione" si intende il valore derivante dall'intervento dell'Unione, che va ad aggiungersi al valore che avrebbero altrimenti generato gli Stati membri se avessero agito da soli.*

Motivi dell'azione a livello europeo (ex ante):

La modernizzazione della direttiva Veicoli fuori uso vigente, adottata più di 20 anni fa, è necessaria al fine di garantire che i costruttori, gli importatori e gli operatori economici siano incentivati a realizzare gli obiettivi del Green Deal e siano messi in condizione di contribuire al piano d'azione per l'economia circolare.

La valutazione di questa direttiva ha evidenziato la necessità di apportare notevoli miglioramenti intesi a favorire la transizione del settore automobilistico verso un'economia circolare, riducendo così l'impronta ambientale connessa alla produzione di veicoli e al trattamento dei veicoli fuori uso e rafforzando la sostenibilità dell'industria automobilistica e del riciclaggio in Europa.

Il passaggio ai veicoli elettrici sta sottoponendo il settore automobilistico a un'enorme trasformazione; ciò significa che la maggior parte dell'impronta ambientale dei veicoli si sposterà dalla fase di utilizzo a quella di produzione e riciclaggio e che saranno necessarie importanti forniture di materie prime critiche.

Valore aggiunto dell'Unione previsto (ex post):

L'azione riduce la conseguente maggiore vulnerabilità delle catene di approvvigionamento dell'industria dell'UE, in particolare per le materie prime critiche essenziali per l'autonomia strategica dell'UE. Allo stesso tempo, una migliore qualità della raccolta e del trattamento favorisce la diffusione dei materiali riciclati, contribuendo alla transizione verso un'economia a zero emissioni di carbonio con risparmi annui fino a 14 milioni di tonnellate di CO₂ equivalente nel 2040.

Il valore aggiunto di un approccio a livello dell'UE sotto forma di regolamento unico è costituito dalla coerenza che è così assicurata tra le prescrizioni stabilite in materia di progettazione e produzione di veicoli nell'ambito dell'omologazione e le prescrizioni definite per la fase della raccolta e quella in cui i veicoli diventano rifiuti. È necessaria una maggiore sincronizzazione per mantenere la qualità economica e ambientale di parti, componenti e materiali provenienti da riutilizzo, rifabbricazione e riciclaggio.

1.5.3. Insegnamenti tratti da esperienze analoghe

Il presente regolamento segue l'esempio del regolamento sulle batterie, che offre un quadro completo inteso a migliorare la circolarità delle batterie. Diverse disposizioni integrano le prescrizioni in materia di sostenibilità per le batterie per i veicoli elettrici, che costituiscono il più grande sottosectore futuro nell'ambito del regolamento sulle batterie. In tale normativa settoriale sui rifiuti, che deve essere pienamente integrata nel quadro in materia di omologazione, sono inoltre specificate le esigenze dettagliate di miglioramento della progettazione, della produzione e del recupero di materie prime critiche e strategiche, come previsto dalla normativa sulle materie prime critiche recentemente adottata, in particolare per i materiali dei magneti permanenti nei motori elettrici dei veicoli.

1.5.4. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale ed eventuali sinergie con altri strumenti pertinenti

La Commissione europea propone un importante piano di ripresa basato su un bilancio rafforzato a lungo termine per il prossimo quadro finanziario pluriennale e un nuovo strumento per la ripresa, Next Generation EU.

Il Green Deal europeo costituirà la base della strategia di ripresa dell'UE, che comprende, tra gli obiettivi, quello di rendere più puliti i trasporti e la logistica, compresa la mobilità elettrica, principale motore della crescita esponenziale della domanda di batterie, motori elettrici e molte altre materie prime critiche e strategiche, compresa la loro energia di produzione incorporata.

Gli obiettivi del presente regolamento sono sostenuti dal quadro finanziario pluriennale e da Next Generation EU, che pongono entrambi un'enfasi importante sui

finanziamenti e sugli investimenti per sostenere la transizione dell'economia europea verso modelli climaticamente neutri e circolari. Rientrano in tale contesto gli investimenti destinati a modernizzare la gestione dei rifiuti, ad aumentare la capacità di riciclaggio di taluni flussi di rifiuti e a promuovere il riciclaggio di qualità elevata e l'innovazione.

L'economia circolare è integrata altresì nella matrice del programma Orizzonte Europa sulla ricerca, in particolare nel suo partenariato sulla circolarità ed è uno dei pilastri del programma per l'ambiente e l'azione per il clima (LIFE) 2021–2027. Tali aspetti saranno infatti essenziali per garantire la competitività sostenibile dell'Europa in questo settore e per rilanciarne l'economia, la crescita e il benessere. Si prevede che nel prossimo QFP l'UE continuerà a promuovere la ricerca in questo e in altri settori correlati.

1.5.5. Valutazione delle varie opzioni di finanziamento disponibili, comprese le possibilità di riassegnazione

Per semplificare e rendere più coerente la valutazione delle restrizioni delle sostanze, le competenze dell'ECHA (valutazioni del rischio delle sostanze) e del JRC (sviluppo di metodologie e procedure) sarebbero le più adatte a garantire la coerenza dell'approccio proposto in relazione a fascicoli correlati, quali il pilastro europeo dei diritti sociali, il regolamento sulle batterie e la normativa sulle materie prime critiche, che necessitano anch'essi delle loro competenze.

Per quanto riguarda il JRC, il lavoro potrebbe basarsi sulle sue precedenti ricerche per la valutazione degli impatti degli obiettivi di contenuto riciclato e delle norme di verifica dei tassi di riciclaggio delle batterie e sulle attività in corso del JRC per il pilastro europeo dei diritti sociali, nonché sulle attività del JRC per la DG GROW sulle future misure politiche sulle materie prime critiche (0,837 milioni di EUR). Il JRC valuterà il modo migliore per sincronizzare e sostenere il lavoro in cooperazione con la DG ENV e la DG GROW.

Per lo sviluppo del sistema informatico e degli scambi di dati per i controlli doganali, il fabbisogno di personale e di risorse della DG TAXUD e della DG MOVE è legato alla digitalizzazione MOVEHUB delle informazioni di immatricolazione dei veicoli e riflette l'obiettivo di limitare l'esportazione di veicoli di bassa qualità non idonei alla circolazione stradale verso i paesi terzi, per affrontare il problema persistente dei veicoli scomparsi. A lungo termine questo sviluppo informatico supporta l'ulteriore digitalizzazione delle informazioni di immatricolazione dei veicoli, aspetto considerato nella revisione in corso di alcune direttive che rientrano nelle competenze della DG MOVE e la cui adozione è prevista per il 2023.

Per la strategia di circolarità, i criteri per il passaporto di circolarità del veicolo e le relative prescrizioni in materia di responsabilità estesa del produttore, i contraenti esterni sono i più idonei a fornire il sostegno tecnico necessario (0,500 milioni di EUR dalla DG GROW). Lo stesso vale per gli studi di sostegno per le prescrizioni in materia di trattamento, il funzionamento del mercato dei pezzi di ricambio, la preparazione per la revisione delle esenzioni dalle restrizioni sulle sostanze (0,075

milioni di EUR) e l'approccio graduale previsto per l'ampliamento dell'ambito di applicazione (0,575 milioni di EUR da parte della DG ENV per il periodo 2024-2027).

1.6. **Durata e incidenza finanziaria della proposta/iniziativa**

durata limitata

- in vigore a decorrere dal [GG/MM]AAAA fino al [GG/MM]AAAA
- incidenza finanziaria dal AAAA al AAAA per gli stanziamenti di impegno e dal AAAA al AAAA per gli stanziamenti di pagamento

durata illimitata

- attuazione con un periodo di avviamento dal 2025 al 2028;
- successivo funzionamento a pieno ritmo e completa attuazione intorno al 2032.

1.7. **Metodi di esecuzione del bilancio previsti⁷²**

Gestione diretta a opera della Commissione

- a opera dei suoi servizi, compreso il suo personale presso le delegazioni dell'Unione
- a opera delle agenzie esecutive

Gestione concorrente con gli Stati membri

Gestione indiretta affidando compiti di esecuzione del bilancio:

- a paesi terzi o organismi da questi designati;
- a organizzazioni internazionali e loro agenzie (specificare);
- alla BEI e al Fondo europeo per gli investimenti;
- agli organismi di cui agli articoli 70 e 71 del regolamento finanziario;
- a organismi di diritto pubblico;
- a organismi di diritto privato investiti di attribuzioni di servizio pubblico nella misura in cui sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie;
- a organismi di diritto privato di uno Stato membro preposti all'attuazione di un partenariato pubblico-privato e che sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie;
- a organismi o persone incaricate di attuare azioni specifiche della PESC a norma del titolo V TUE e indicate nel pertinente atto di base.
- *Se è indicata più di una modalità, fornire ulteriori informazioni alla voce "Osservazioni".*

Osservazioni

Gestione diretta a opera della DG ENV, della DG GROW, della DG MOVE, della DG TAXUD e accordi amministrativi con il JRC.

⁷² Le spiegazioni dei metodi di esecuzione del bilancio e i riferimenti al regolamento finanziario sono disponibili sul sito BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni

Precisare frequenza e condizioni.

L'iniziativa prevede appalti, accordi amministrativi con il JRC e un impatto sulle risorse umane della Commissione.

2.2. Sistema di gestione e di controllo

2.2.1. *Giustificazione della o delle modalità di gestione, del meccanismo o dei meccanismi di attuazione del finanziamento, delle modalità di pagamento e della strategia di controllo proposti*

N.A.

2.2.2. *Informazioni concernenti i rischi individuati e il sistema o i sistemi di controllo interno per ridurli*

N.A.

2.2.3. *Stima e giustificazione del rapporto costo/efficacia dei controlli (rapporto "costi del controllo ÷ valore dei fondi gestiti") e valutazione dei livelli di rischio di errore previsti (al pagamento e alla chiusura)*

N.A.

2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

Precisare le misure di prevenzione e tutela in vigore o previste, ad esempio strategia antifrode.

N.A.

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate

- Linee di bilancio esistenti

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero	Diss./Non diss. ⁷³	di paesi EFTA ⁷⁴	di paesi candidati e potenziali candidati ⁷⁵	di altri paesi terzi	altre entrate con destinazione specifica
1	03.02.01.01 Funzionamento e sviluppo del mercato interno per beni e servizi	Diss.	Sì	NO	NO	NO
3	09.02.02 – Economia circolare e qualità della vita	Diss.	Sì	NO	NO	NO
7	20.02.01.01 Agenti contrattuali	Non diss.	NO	NO	NO	NO
7	20.02.01.03 Funzionari nazionali temporaneamente assegnati ai servizi dell'istituzione	Non diss.	NO	NO	NO	NO

- Nuove linee di bilancio di cui è chiesta la creazione

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero	Diss./Non diss.	di paesi EFTA	di paesi candidati e potenziali candidati	di altri paesi terzi	altre entrate con destinazione specifica
	N.A.					

⁷³ Diss. = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.

⁷⁴ EFTA: Associazione europea di libero scambio.

⁷⁵ Paesi candidati e, se del caso, potenziali candidati dei Balcani occidentali.

3.2. Incidenza finanziaria prevista della proposta sugli stanziamenti

3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti operativi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	1	Mercato unico, innovazione e agenda digitale
---	---	--

DG: GROW	03.02.01.01		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTALE 2024-2027
Spese operative, studi di sostegno	Impegni	(1a)	-	0,250	-	0,250	0,500
	Pagamenti	(2a)	-	0,250	-	0,250	0,500
TOTALE stanziamenti per la DG GROW	Impegni	=1a+1b+3	-	0,250	-	0,250	0,500
	Pagamenti	=2a+2b+3	-	0,250	-	0,250	0,500

La DG GROW ha stimato che lo sviluppo della metodologia aggiornata per i tassi 3R, i criteri di rimovibilità per le batterie e i motori elettrici e lo scambio di informazioni elettroniche per la proposta di passaporto di circolarità del veicolo richiedono rispettivamente (0,250 milioni di EUR e 0,250 milioni di EUR).

Nel periodo 2028-2033 saranno necessarie alcune risorse aggiuntive per portare avanti il lavoro dopo la scadenza dell'attuale QFP nel 2027: per la DG GROW è previsto un importo totale di 0,150 milioni di EUR per studi tecnici per il periodo dal 2028 fino alla piena attuazione intorno al 2032.

L'importo sopra riportato sarebbe necessario anche per finanziare la percentuale pertinente degli accordi amministrativi, da discutere tra la DG ENV/DG GROW e il JRC e per l'appalto di studi e dati relativi alle disposizioni della DG GROW (metodologia aggiornata per i tassi 3R, i criteri di rimovibilità per le batterie e i motori elettrici e lo scambio di informazioni elettroniche per il passaporto di circolarità del veicolo

proposto). Si terrebbero in considerazione le sinergie significative con il sostegno politico attualmente fornito da parte del JRC per la normativa sulle materie prime critiche.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	3	Risorse naturali e ambiente
---	---	-----------------------------

DG: ENV	09.02.02		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTAL E 2024- 2027
Spese operative DG ENV, studi di sostegno	Impegni	(1a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
	Pagamenti	(2a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
Codelega alla DG TAXUD, sviluppo dello sportello unico per le dogane	Impegni	(1b)	-	0,030	0,260	0,260	0,550
	Pagamenti	(2b)	-	0,030	0,260	0,260	0,550
Codelega alla DG MOVE, sostegno informatico	Impegni	(1a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
	Pagamenti	(2a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
Accordo amministrativo con il JRC	Impegni	(1a)	-	0,209	0,293	0,335	0,837
	Pagamenti	(2a)	-	0,209	0,293	0,335	0,837
TOTALE stanziamenti per la DG ENV	Impegni	=1a+1b+3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427
	Pagamenti	=2a+2b+3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427

La DG ENV ha stimato la necessità di studi di sostegno tecnico (dal 2024 al 2031) per il contenuto riciclato di plastica e le prospettive di riciclaggio chimico (0,100 milioni di EUR), lo studio per determinare i livelli obiettivo di contenuto riciclato di acciaio (0,100 milioni di EUR), il più ampio studio di fattibilità per le materie prime critiche, il contenuto riciclato di alluminio e magnesio (0,100 milioni di EUR nel 2027), i criteri per la modulazione dei contributi relativi alla responsabilità estesa del produttore (0,050 milioni di EUR), i requisiti di qualità per le tecnologie applicabili al trattamento successivo alla frantumazione (0,050 milioni di EUR), il meccanismo di cooperazione transfrontaliera relativo alla responsabilità estesa del produttore (0,100 milioni di EUR), la preparazione per la revisione delle esenzioni dalle restrizioni sulle sostanze (0,075 milioni di EUR) e le norme per il calcolo e la verifica delle attività di riciclaggio (0,575 milioni di EUR) per il periodo 2024-2027.

Il JRC probabilmente svolgerà un ruolo importante nel sostenere la Commissione in parte del lavoro tecnico necessario, come indicato sopra, al fine di elaborare le specifiche per quanto riguarda il contenuto riciclato, la rimovibilità delle batterie e dei motori elettrici ricchi di materie prime

critiche e le norme di calcolo e verifica relative al trattamento. Un possibile accordo amministrativo può coprire il fabbisogno stimato (0,837 milioni di EUR per il periodo 2024-2027), massimizzando le sinergie con i compiti correlati nell'ambito delle proposte relative alla normativa sulle materie critiche, al pilastro europeo dei diritti sociali, alla plastica monouso e al regolamento sugli imballaggi e i rifiuti di imballaggio.

Si applica la codelega dalla DG ENV alla DG TAXUD e alla DG MOVE per digitalizzare le informazioni di immatricolazione dei veicoli ampliando i sistemi informatici al fine di consentire l'interoperabilità della digitalizzazione dei registri dei veicoli e, in secondo luogo, per stabilire controlli sulle esportazioni in tempo reale mediante il collegamento al sistema dello sportello unico doganale per il periodo 2024-2027.

Nel periodo 2028-2033 saranno necessarie alcune risorse aggiuntive per portare avanti il lavoro dopo la scadenza dell'attuale QFP nel 2027:

- (c) per la DG ENV è previsto un importo totale di 0,550 milioni di EUR per studi tecnici per il periodo dal 2028 fino alla piena attuazione intorno al 2032;
- (d) per la DG TAXUD è previsto un importo totale di 0,500 milioni di EUR per lo sviluppo informatico per il periodo dal 2028 fino alla piena attuazione intorno al 2032;
- (e) risorse per il JRC sotto forma di possibili accordi amministrativi aggiuntivi per un importo totale di 0,335 milioni di EUR per il periodo 2028-2032.

TOTALE stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 6 del quadro finanziario pluriennale(importo di riferimento)	Impegni	=4+ 6	0,250	0,769	0,683	1,225	2,927
	Pagamenti	=5+ 6	0,250	0,769	0,683	1,225	2,927

Mio EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale		7	Spese amministrative				
DG ENV, DG TAXUD			2024	2025	2026	2027	TOTALE
			N-1	N	N+1	N+2	2024-2027
Risorse umane, DG ENV	Impegni	(1a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1,055
	Pagamenti	(2a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1,055
Risorse umane, DG TAXUD	Impegni	(1a)	-	0,091	0,137	0,137	0,364
	Pagamenti	(2a)	-	0,091	0,137	0,137	0,364
TOTALE stanziamenti per la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale per la DG GROW, la DG TAXUD	Impegni	=1a+1b+3	0,139	0,366	0,457	0,457	1,419
	Pagamenti	=2a+2b+3	0,139	0,366	0,457	0,457	1,419

La giustificazione del fabbisogno di personale è consultabile alla sezione 3.2.3 sotto.

		2024	2025	2026	2027	TOTALE
		N-1	N	N+1	N+2	2024-2027
TOTALE stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 7 del quadro finanziario pluriennale	Impegni	0,389	1,135	1,140	1,682	4,346
	Pagamenti	0,389	1,135	1,140	1,682	4,346

3.2.2. Risultati previsti finanziati con gli stanziamenti operativi

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

Specificare gli obiettivi e i risultati ↓			Anno N		Anno N+1		Anno N+2		Anno N+3		Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)						TOTALE			
	RISULTATI																			
	Tipo ⁷⁶	Costo medio	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	N. totale	Costo totale
OBIETTIVO SPECIFICO 1 ⁷⁷ ...																				
- Risultato																				
- Risultato																				
- Risultato																				
Totale parziale obiettivo specifico 1																				
OBIETTIVO SPECIFICO 2...																				
- Risultato																				
Totale parziale obiettivo specifico 2																				
TOTALE																				

⁷⁶ I risultati sono i prodotti e i servizi da fornire (ad es. numero di scambi di studenti finanziati, numero di km di strada costruiti ecc.).

⁷⁷ Come descritto nella sezione 1.4.2. "Obiettivi specifici..."

3.2.3. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi

3.2.3.1. Fabbisogno previsto sugli stanziamenti amministrativi della Commissione

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di risorse umane.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di risorse umane, come spiegato di seguito:

Stima da esprimere in equivalenti a tempo pieno

	2024	2025	2026	2027	TOTAL E 2024 - 2027
	N-1	N	N+1	N+2	
20 01 02 01 (sede e uffici di rappresentanza della Commissione) DG GROW: agente temporaneo					
20 01 02 01 (sede e uffici di rappresentanza della Commissione) DG ENV: agente temporaneo					
20 01 02 03 (delegazioni)					
01 01 01 01 (ricerca indiretta)					
01 01 01 11 (ricerca diretta)					
Altre linee di bilancio (specificare)					
20 02 01 (AC, END, INT della dotazione globale) DG ENV	1,5	3	3,5	3,5	11,5
20 02 01 (AC, END, INT della dotazione globale) DG TAXUD	0,0	1,0	1,5	1,5	4,0
- nelle delegazioni					
01 01 01 02 (AC, END, INT - ricerca indiretta)					
01 01 01 12 (AC, END, INT - ricerca diretta)					
Altre linee di bilancio (specificare)					
TOTALE	1,5	4,0	5,0	5,0	15,5

Il fabbisogno di risorse umane è coperto dal personale della DG già assegnato alla gestione dell'azione e/o riassegnato all'interno della stessa DG, integrato dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

Descrizione dei compiti da svolgere:

Funzionari e agenti temporanei	Per la gestione generale non sono necessari posti di agente temporaneo aggiuntivi. La supervisione prevista per tutti i compiti di negoziazione nel 2024 e per la preparazione, la redazione e l'adozione della normativa derivata secondo le scadenze proposte sarà effettuata dagli agenti temporanei esistenti.
Personale esterno	I compiti tecnici aggiuntivi facenti capo alla DG GROW saranno svolti dal personale esistente, integrato dal sostegno della DG ENV e dalle competenze tecniche del JRC (ove concordato): <ul style="list-style-type: none"> - miglioramento della metodologia per la determinazione dei tassi 3R; - miglioramento della valutazione del rischio delle restanti esenzioni per le sostanze pericolose con il sostegno dell'ECHA, trasferimento delle esenzioni dalle restrizioni sulle sostanze associate alle batterie al regolamento sulle batterie, revisione generale e allineamento con il REACH/"regolamento omnibus"; - specificazione delle prescrizioni in materia di rimovibilità per le batterie per i veicoli elettrici e i motori elettrici e informazioni generali sulla rimozione per altri componenti pertinenti (compresa la modifica dell'allegato IV sul trattamento

	<p>selettivo, l'aggiornamento degli obblighi di informazione (sostegno del JRC));</p> <ul style="list-style-type: none"> - specificazione delle prescrizioni relative alla strategia per la circolarità; - prescrizioni di etichettatura delle parti in plastica (aggiornato a 72 mesi), delle batterie per i veicoli elettrici e i motori elettrici, in linea con quanto previsto dal regolamento sulle batterie e dalla normativa sulle materie prime critiche (36 mesi); - aggiornamento dei formati di omologazione e del fascicolo informativo da fornire alle autorità di omologazione; - elaborazione dei criteri per il passaporto di circolarità del veicolo. <p>Per la DG ENV, saranno necessari ulteriori posti END e di agente contrattuale per svolgere i compiti aggiuntivi. Per la DG ENV dovrebbe trattarsi di 1,0 END ETP dal 2024 in poi, integrato rispettivamente da 0,5 posti di agente contrattuale ETP per il 2024, 2,0 posti di agente contrattuale ETP nel 2025 e 2,5 posti di agente contrattuale ETP sia nel 2026 sia nel 2027 per lo svolgimento del lavoro tecnico, con il sostegno del JRC, se concordato, comprendente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - norme di calcolo e verifica per il contenuto di plastica riciclata, studio di fattibilità per la definizione di obiettivi di contenuto riciclato per l'acciaio, studio di fattibilità tecnico ed economico più ampio per le materie prime critiche e gli altri materiali, formati di dichiarazione per altri materiali tra cui le materie prime critiche (DG GROW e sostegno del JRC); - modifica degli obblighi di comunicazione per l'esportazione e delle norme di calcolo per l'esecuzione del trattamento (sostegno del JRC); - prescrizioni in materia di qualità per gli operatori di trattamento e trattamento successivo alla frantumazione; - armonizzazione del contributo relativo alla responsabilità estesa del produttore e dei criteri di cooperazione relativi alla responsabilità estesa del produttore transfrontaliera; - criteri per l'esportazione di veicoli usati; - valutazione del funzionamento del mercato dei pezzi di ricambio (96 mesi, clausola di riesame); - approccio graduale per l'ampliamento dell'ambito di applicazione in termini di categoria di veicoli e preparazione per il riesame (96 mesi). <p>Per la DG TAXUD è previsto 1,0 ETP per il 2025 e 1,5 posti di agente contrattuale ETP per il 2026 e 2027; i compiti della DG MOVE saranno svolti dal personale esistente con il sostegno tecnico della DG ENV (offerto dal personale della DG ENV elencato sopra):</p> <ul style="list-style-type: none"> - attuazione delle prescrizioni in materia di idoneità alla circolazione stradale e interoperabilità delle informazioni di immatricolazione dei veicoli; - sviluppo informatico del sistema dello "sportello unico" e sostegno della DG TAXUD per la trasmissione di informazioni destinate alle autorità doganali nell'ambito di MOVEHUB.
--	--

3.2.4. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*

La proposta/iniziativa:

- può essere interamente finanziata all'interno della pertinente rubrica del quadro finanziario pluriennale (QFP)
- comporta l'uso del margine non assegnato della pertinente rubrica del QFP e/o l'uso degli strumenti speciali definiti nel regolamento QFP
- comporta una revisione del QFP

3.2.5. *Partecipazione di terzi al finanziamento*

La proposta/iniziativa:

- non prevede cofinanziamenti da terzi
- prevede il cofinanziamento da terzi indicato di seguito:

Stanzamenti in Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno N ⁷⁸	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			Totale
Specificare l'organismo di cofinanziamento								
TOTALE stanziamenti cofinanziati								

⁷⁸

L'anno N è l'anno in cui inizia a essere attuata la proposta/iniziativa. Sostituire "N" con il primo anno di attuazione previsto (ad esempio 2021). Lo stesso per gli anni successivi.

3.3. Incidenza prevista sulle entrate

- La proposta/iniziativa non ha incidenza finanziaria sulle entrate.
- La proposta/iniziativa ha la seguente incidenza finanziaria:
 - sulle risorse proprie
 - su altre entrate
 - indicare se le entrate sono destinate a linee di spesa specifiche

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio delle entrate:	Stanziamenti disponibili per l'esercizio in corso	Incidenza della proposta/iniziativa						
		Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)		
Articolo								

Per quanto riguarda le entrate con destinazione specifica, precisare la o le linee di spesa interessate.

--

Altre osservazioni (ad es. formula/metodo per calcolare l'incidenza sulle entrate o altre informazioni)

--