

Prot. 54U-07.26_S
Circolare n.34

Roma, 27 luglio 2026

Oggetto: Pubblicazione Regolamento 2026/1738 relativo alla progettazione dei veicoli e alla gestione dei veicoli fuori uso

Gentili Associati,

è stato pubblicato nella **Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea** il **Regolamento 2026/1738**, relativo alla progettazione dei veicoli e alla gestione dei veicoli fuori uso (End-of-Life Vehicles - ELV).

La pubblicazione del Regolamento rappresenta una tappa fondamentale per l'intera filiera del veicolo fuori uso e conclude il percorso legislativo europeo avviato negli anni scorsi. Si apre ora una nuova fase che vedrà l'attuazione delle disposizioni previste dal Regolamento e il necessario adeguamento della normativa nazionale.

Entrata in vigore e applicazione

Il Regolamento **entrerà in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea**.

L'applicazione generale delle disposizioni decorrerà dal **1° settembre 2028**.

Sono tuttavia previste alcune applicazioni anticipate:

- **dal 13 agosto 2026:** si applicherà l'articolo 53;
- **dal 14 settembre 2026:** entreranno in applicazione gli articoli 4, paragrafo 3; 5, paragrafi da 2 a 9; 6, paragrafi da 4 a 9 e paragrafo 11; 7, paragrafi 3 e 4; 9, paragrafo 7; 11, paragrafo 4; 12, paragrafo 2; 13, paragrafo 6; 14, paragrafo 4; 15, paragrafo 6; 21, paragrafo 2; 22, paragrafo 6; 26, paragrafo 3; 37, paragrafo 3; 41, paragrafo 3; 46, paragrafo 5 e 50, paragrafo 5;
- **dal 1° settembre 2032:** si applicherà l'articolo 55.

Cosa cambia

Il nuovo Regolamento introduce un quadro normativo unitario a livello europeo che disciplinerà la progettazione dei veicoli, la responsabilità estesa del produttore (EPR), la ge-

stione dei veicoli fuori uso, il recupero dei materiali, il riutilizzo dei componenti, la tracciabilità della filiera e le esportazioni dei veicoli usati.

Nei prossimi mesi la Commissione Europea sarà chiamata ad adottare numerosi atti delegati e di esecuzione, mentre gli Stati membri dovranno predisporre gli adeguamenti necessari per garantire la piena applicazione del nuovo quadro normativo.

L'impegno di CAR

CAR continuerà a seguire con la massima attenzione l'evoluzione della disciplina europea e nazionale, partecipando al confronto istituzionale con le Amministrazioni competenti e con tutti gli attori della filiera.

Saranno organizzati momenti di approfondimento tecnico e informativo per supportare gli associati nella corretta interpretazione delle nuove disposizioni e nelle future attività di adeguamento.

Come sempre, CAR continuerà a rappresentare gli interessi delle imprese del settore, promuovendo un sistema fondato sulla valorizzazione degli impianti autorizzati, sulla semplificazione amministrativa e sulla tutela della concorrenza, nel pieno rispetto dei principi introdotti dal Regolamento europeo.

Allegato alla presente il Regolamento 2026/1738 pubblicato in Gazzetta dell'Unione Europea.

Cordiali saluti.

La Direzione CAR – Confederazione Autodemolitori Riuniti



2026/1738

24.7.2026

REGOLAMENTO (UE) 2026/1738 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

dell'8 luglio 2026

**relativo ai requisiti di circolarità per la progettazione dei veicoli e alla gestione dei veicoli fuori uso,
che modifica i regolamenti (UE) n. 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2019/1020 e (UE) 2023/1542
e abroga le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 114 e l'articolo 192, paragrafo 1, in relazione agli articoli da 14 a 36 del presente regolamento,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

- (1) La comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2019 sul Green Deal europeo delinea la strategia di crescita dell'Europa che 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 al più tardi entro il 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.

⁽¹⁾ GU C, C/2024/1593, 5.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1593/oj>.

⁽²⁾ Posizione del Parlamento europeo del 18 giugno 2026 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 29 giugno 2026.

- (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 «Pronti per il 55 %» (*«Fit for 55» package*), è una delle condizioni indispensabili per raggiungere l'obiettivo della neutralità climatica a orizzonte 2050. Esso ridurrà le emissioni di gas a effetto serra del settore automobilistico legate alla fase di utilizzo dei veicoli. L'industria automobilistica è tra quelle in cui si usano maggiori quantità di alluminio primario, acciaio e plastica per la fabbricazione dei nuovi veicoli immessi sul mercato dell'Unione. L'uso di tali 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, dell'attuale crescita delle dimensioni e del peso dei veicoli nonché di un uso più diffuso e della complessità 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 tali cambiamenti è che la fase di produzione dei veicoli potrebbe avere un'impronta ambientale maggiore rispetto alla fase di utilizzo e che l'industria europea potrebbe diventare sempre più dipendente dalle importazioni di materie prime critiche e vulnerabile alle interruzioni dell'approvvigionamento, a scapito della sua competitività. 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 alla riparazione, al riutilizzo, alla rifabbricazione, al ricondizionamento, all'ammodernamento e al riciclaggio a partire dai veicoli durante la fase di utilizzo e dai veicoli fuori uso. Per mitigare gli impatti ambientali, contribuire alla decarbonizzazione del settore e sostenere la competitività rafforzando la resilienza dell'industria automobilistica, 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 dal titolo «Un nuovo piano d'azione per l'economia circolare – Per un'Europa più pulita e più competitiva», 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. Ciò è in linea anche con il regolamento (UE) 2024/1252 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽³⁾. Anche il Consiglio e il Parlamento europeo 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 Consiglio⁽⁴⁾ stabilisce norme armonizzate relative al trattamento dei veicoli fuori uso e fissa obiettivi di riutilizzo e riciclaggio nonché di riutilizzo e recupero dei veicoli. Essa stabilisce obblighi di raccolta dei veicoli fuori uso e obblighi per gli operatori economici, in particolare limitando l'uso dei metalli pesanti nei veicoli. Introduce inoltre norme di base sulla responsabilità estesa del produttore, che impongono ai produttori di veicoli di farsi carico di una parte dei costi di raccolta dei veicoli fuori uso.
- (4) La valutazione della Commissione ha evidenziato che la direttiva 2000/53/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 tale direttiva non ha affrontato in misura sufficiente questioni importanti legate alla raccolta dei veicoli fuori uso e che essa non è più adatta per garantire un'elevata qualità del trattamento di tali veicoli.

⁽³⁾ Regolamento (UE) 2024/1252 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 aprile 2024, 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 (GU L, 2024/1252, 3.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1252/oj>).

⁽⁴⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2000/53/oj>).

- (5) La direttiva 2005/64/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾ disciplina l'omologazione dei veicoli per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, in modo che tali veicoli possano raggiungere gli obiettivi stabiliti nella direttiva 2000/53/CE quando sono fuori uso. Tuttavia, la direttiva 2005/64/CE 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 entrata in vigore della direttiva 2005/64/CE sono cambiate notevolmente.
- (6) Il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁶⁾ 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 di tale regolamento. È pertanto necessario stabilire disposizioni e requisiti relativi alla circolarità dei veicoli in fase di ottenimento dell'omologazione UE. Affinché i veicoli siano conformi a tali requisiti, 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, le clausole di salvaguardia e le sanzioni, si applicano alle omologazioni rilasciate conformemente alle prescrizioni del presente regolamento.
- (7) È importante distinguere tra omologazioni esistenti e nuove omologazioni. È quindi necessario chiarire quali disposizioni si applicano ai nuovi tipi di veicoli a norma del regolamento (UE) 2018/858. È pertanto opportuno chiarire che le modifiche all'omologazione non comportano sistematicamente un'estensione dell'omologazione ai sensi di tale regolamento.
- (8) 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, la fase di produzione dei veicoli, la valutazione della condizione del veicolo e l'esportazione di veicoli usati. Al fine di contribuire agli obiettivi di salvaguardia, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente, protezione della salute umana e uso prudente e razionale delle risorse naturali, è essenziale stabilire norme relative alla gestione dei veicoli fuori uso, tenendo conto della progettazione del veicolo, nonché misure volte a prevenire la demolizione illegale, come una migliore tracciabilità in caso di trasferimento della proprietà di veicoli usati. La maniera più efficiente per agevolare la transizione del settore automobilistico verso un'economia circolare è pertanto istituire un quadro normativo uniforme a livello dell'Unione, che disciplini in modo integrato e coerente la progettazione, la fabbricazione, l'immissione sul mercato nell'Unione e il trattamento dei veicoli fuori uso. 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 sono fuori uso. Per raggiungere tali obiettivi, è opportuno sostituire le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE con un regolamento basato sull'articolo 114 e sull'articolo 192, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).
- (9) Nelle regioni ultraperiferiche di cui all'articolo 349 TFUE, gli Stati membri dovrebbero poter adattare gli obblighi dei produttori al fine di garantire un servizio e coprire i costi della gestione dei veicoli fuori uso in relazione alle caratteristiche di tali regioni.

⁽⁵⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/64/oj>).

⁽⁶⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

- (10) Le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE si applicano solo ai veicoli adibiti al trasporto di passeggeri (M_1) e ai veicoli commerciali leggeri (N_1), 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, i quadricicli, gli autocarri, gli autobus e i rimorchi, non sono soggetti ad alcuna normativa dell'Unione in materia di progettazione ecocompatibile e gestione quando sono fuori uso. Pertanto, per garantire un quadro normativo completo in materia di circolarità 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 M_1 e N_1 , ma anche, almeno in parte, a determinati veicoli di categoria L, veicoli pesanti e ai loro rimorchi (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 e O). Vi è carenza di informazioni esaurienti sul trattamento di tali veicoli nell'Unione quando sono fuori uso, il che impedisce di applicare loro lo stesso regime che si applica ai veicoli delle categorie M_1 e N_1 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, alla rimozione obbligatoria di determinate parti e componenti ai fini del riutilizzo e del riciclaggio prima della frantumazione, nonché alle condizioni per lo smaltimento in discarica dei rifiuti non inerti derivanti dalla frantumazione dovrebbero applicarsi ai veicoli di categoria L e ai veicoli pesanti e ai loro rimorchi (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 e O). Per facilitare il trattamento dei veicoli fuori uso appartenenti a tali 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 tali categorie di veicoli e coprirne i costi di raccolta e depurazione quando sono fuori uso.
- (11) Poiché non tutti gli Stati membri richiedono l'immatricolazione dei veicoli delle categorie L_{1e} , L_{2e} o L_{6e} , è necessario dare agli Stati membri la possibilità di esentare tali categorie di veicoli dai requisiti connessi all'immatricolazione.
- (12) I problemi legati all'esportazione di veicoli usati non riguardano solo i veicoli adibiti al trasporto di passeggeri (M_1) e i veicoli commerciali leggeri (N_1), ma anche i veicoli di maggiori dimensioni, come dimostrano alcune ricerche. Pertanto, tali disposizioni dovrebbero applicarsi anche ai veicoli pesanti e ai loro rimorchi (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 e O).
- (13) I veicoli progettati e fabbricati o adattati per essere utilizzati esclusivamente dalle forze armate, nonché i veicoli progettati e fabbricati per essere utilizzati da forze armate, difesa civile, servizi antincendio, forze responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico e servizi medici di emergenza dovrebbero essere esclusi dall'ambito di applicazione del presente regolamento. Tali veicoli sono impiegati per funzioni operative specializzate e sono soggetti a prescrizioni tecniche specifiche, e la loro progettazione, costruzione e uso differiscono notevolmente da quelli dei veicoli destinati al trasporto stradale generale. L'applicazione a tali veicoli di requisiti generali di circolarità per quanto riguarda la progettazione e la gestione della fine del ciclo di vita non sarebbe pertanto opportuna e la loro esclusione dall'ambito di applicazione del presente regolamento è coerente con la natura specifica delle loro funzioni.
- (14) Al fine di preservare il patrimonio culturale europeo, i veicoli di interesse storico dovrebbero essere esclusi dall'ambito di applicazione del presente regolamento e non dovrebbero essere soggetti agli obblighi concernenti il trasferimento della proprietà o l'esportazione o alle prescrizioni in materia di veicoli fuori uso. Analogamente, i veicoli riconosciuti da uno Stato membro come aventi un interesse culturale speciale dovrebbero essere esclusi dall'ambito di applicazione del presente regolamento. Ciò può riguardare ad esempio veicoli in possesso di collezionisti o musei, veicoli costruiti su misura o veicoli da corsa, a condizione che le autorità competenti ne riconoscano l'interesse culturale speciale pertinente. Tuttavia, le prescrizioni del presente regolamento, come ad esempio le prescrizioni in materia di progettazione della circolarità, dovrebbero applicarsi a tali veicoli prima che siano considerati veicoli di interesse storico o veicoli di interesse culturale speciale. Tali veicoli, inoltre, quando non sono più considerati dagli Stati membri come veicoli di interesse storico o di interesse culturale speciale, rientrano nuovamente nell'ambito di applicazione del presente regolamento e delle sue prescrizioni, come gli obblighi connessi al trasferimento di proprietà, all'esportazione o ai veicoli fuori uso.
- (15) Per evitare un onere amministrativo eccessivo e garantire che l'ambito di applicazione del presente regolamento risponda alle esigenze del mercato interno, altri tipi di veicoli, quali i veicoli della categoria L prodotti in piccole serie o determinati veicoli a pedali delle categorie L_{1e} -A e L_{1e} -B, dovrebbero rimanere esclusi dall'ambito di applicazione del presente regolamento.

- (16) I veicoli per uso speciale sono destinati a funzioni particolari e richiedono allestimenti specifici della carrozzeria che non sono del tutto sotto il controllo del costruttore. Ciò complica il calcolo dei tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità. Per i veicoli per uso speciale delle categorie M₁ e N₁, i costi relativi alla raccolta, alla depurazione e alla rimozione obbligatoria di parti e componenti e al trattamento dovrebbero essere sostenuti dai produttori nell'ambito del regime di responsabilità estesa del produttore. Per i veicoli per uso speciale delle categorie M₂, M₃, N₂, N₃ e O, dovrebbe applicarsi solo una serie limitata di norme. Le disposizioni relative alle sostanze che destano preoccupazione presenti nei veicoli dovrebbero applicarsi ai veicoli per uso speciale delle categorie M₁ e N₁, come già previsto dalla direttiva 2000/53/CE. Altre parti di un veicolo per uso speciale che sono state omologate con omologazione in più fasi dovrebbero essere coperte nella stessa misura della categoria del veicolo in questione. I veicoli per uso speciale di tutte le categorie, ad eccezione delle categorie M₁ e N₁, prodotti da un costruttore di piccole serie non dovrebbero rientrare nell'ambito di applicazione del presente regolamento.
- (17) I camper e i caravan sono distinti dai veicoli o dai rimorchi convenzionali, in quanto la loro funzione principale è l'alloggio piuttosto che il trasporto. Sono costruiti con componenti non automobilistici come legno, arredi, sistemi idrici e impianti elettrici domestici, che non rientrano tra i materiali trattati dagli impianti di riciclaggio dei veicoli. Molti caravan sono installati in modo permanente come case vacanza, utilizzati per alloggi stagionali e rimangono funzionali per decenni. In considerazione della loro specifica destinazione d'uso, della diversa composizione dei materiali e dell'utilizzo continuo, i caravan dovrebbero essere esclusi dall'ambito di applicazione del presente regolamento. I camper, che spesso non sono immatricolati, non dovrebbero essere classificati come veicoli fuori uso finché continuano ad essere utilizzati come alloggi. I camper hanno, nei veicoli su cui sono montati, parti e componenti utilizzati anche in altri veicoli e dovrebbero pertanto essere soggetti agli stessi obblighi una volta che non sono più utilizzati a fini abitativi.
- (18) 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 orientamenti al riguardo, tale valutazione rimane problematica. È pertanto necessario prevedere criteri precisi giuridicamente vincolanti che consentano di determinare se un veicolo è un veicolo fuori uso. Tali criteri dovrebbero essere rispettati da tutte le autorità competenti pertinenti, da tutti gli operatori economici e dai proprietari che compiono operazioni con veicoli fuori uso. È tuttavia necessario anche prevedere esenzioni affinché gli Stati membri possano continuare a determinare le situazioni in cui singoli veicoli non dovrebbero rientrare nell'ambito di applicazione del presente regolamento dato il loro status di veicoli di interesse culturale speciale, fintantoché mantengono tale status. Inoltre, le autorità competenti di uno Stato membro dovrebbero poter esentare un veicolo dallo status di veicolo fuori uso quando il veicolo in questione è sottoposto a riparazione, su richiesta del proprietario.
- (19) Dalla valutazione della direttiva 2000/53/CE risulta che le disposizioni di tale direttiva 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.

- (20) 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 requisiti armonizzati sulla circolarità da verificare nella fase di omologazione. Progettare e fabbricare i veicoli in modo tale che le loro parti e 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 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. Tale 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. Al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione del presente regolamento, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per definire tale metodologia, tenendo conto della norma internazionale ISO 22628:2002. Fino a quando la metodologia non sarà definita, i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dovrebbero continuare a essere calcolati conformemente alla norma internazionale ISO 22628:2002, come previsto dalla direttiva 2005/64/CE. La Commissione dovrebbe adoperarsi affinché la pertinente metodologia dell'UNECE (Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite) sia aggiornata di conseguenza per evitare incoerenze con la metodologia dell'UE e ridurre gli oneri per i costruttori.
- (21) La catena di approvvigionamento del settore automobilistico coinvolge un gran numero di fornitori, tra cui molte piccole e medie imprese (PMI) che operano in regioni diverse e con strutture organizzative diverse. Se da un lato i costruttori dovrebbero raccogliere informazioni lungo tutta la catena di approvvigionamento sui materiali utilizzati nei veicoli e stabilire e attuare procedure per verificare l'accuratezza di tali informazioni, dall'altro dovrebbero tenere conto delle capacità delle PMI. Le PMI dispongono spesso di risorse amministrative limitate, di un numero ridotto di strumenti tecnici e, in alcuni casi, non dispongono di sistemi consolidati per generare o verificare dati dettagliati relativi all'impatto ambientale o alla composizione dei materiali. Tali limitazioni possono incidere sulla disponibilità e sulla completezza delle informazioni che le PMI sono in grado di fornire. Di conseguenza, nel valutare le procedure adottate dai costruttori per la raccolta e la verifica delle informazioni relative ai fornitori, occorre tenere debitamente conto della situazione specifica delle PMI nella catena di approvvigionamento.
- (22) Garantire la riparabilità dei veicoli per tutta la loro durata di vita è un pilastro fondamentale di un'economia automobilistica realmente sostenibile e circolare. I veicoli non dovrebbero essere classificati precocemente come veicoli fuori uso quando rimangono riparabili, in quanto ciò comporterebbe la produzione di rifiuti inutili, inefficienze economiche e un onere eccessivo per i proprietari dei veicoli.
- (23) 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», 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 sull'ambiente o sulla salute umana durante tutto il loro ciclo di vita.

- (24) La direttiva 2000/53/CE limita già l'uso del piombo, del mercurio, del cadmio e del cromo esavalente nei veicoli e prevede esenzioni che lo consentono in determinate applicazioni. Il presente regolamento dovrebbe riprendere le norme esistenti. Tuttavia, per garantire la coerenza della legislazione sulle sostanze chimiche, le restrizioni relative all'immissione sul mercato e all'uso di altre sostanze nei veicoli dovrebbero essere disciplinate dal regolamento (CE) n. 1907/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁷⁾. Analogamente, le restrizioni all'uso di sostanze disciplinate dal regolamento (UE) 2019/1021 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁸⁾ dovrebbero essere rispettate sulla base delle disposizioni dello stesso.
- (25) Per agevolare la conformità al presente regolamento e fornire orientamenti sulla presenza di sostanze che destano preoccupazione nei veicoli e nelle loro parti e componenti, comprese quelle che ostacolano il riutilizzo e il riciclaggio dei materiali o che hanno effetti negativi sulla salute o sull'ambiente, è opportuno che la Commissione effettui una valutazione e una mappatura di tali sostanze. A tal fine la Commissione, assistita dall'Agenzia europea per le sostanze chimiche istituita a norma del regolamento (CE) n. 1907/2006 («Agenzia»), dovrebbe elaborare una relazione sulla presenza di sostanze che destano preoccupazione presenti nei veicoli. Tale relazione dovrebbe individuare in che misura tali sostanze ostacolano il riutilizzo e il riciclaggio o incidono negativamente sulla salute o sull'ambiente, senza duplicare le valutazioni già richieste da altre normative dell'Unione. Sulla base delle sue conclusioni, la Commissione dovrebbe prendere in considerazione e adottare adeguate misure di follow-up, compresa, se del caso, l'adozione di atti delegati per stabilire requisiti informativi e restrizioni per le sostanze che destano preoccupazione che incidono negativamente sul riutilizzo e sul riciclaggio dei materiali per motivi non connessi principalmente alla sicurezza chimica.
- (26) 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 Consiglio⁽⁹⁾. Pertanto, tali sostanze dovrebbero essere disciplinate da tale regolamento e le loro restrizioni e le relative esenzioni dovrebbero, se del caso, esservi trasferite mediante una disposizione di modifica inclusa nel presente regolamento.
- (27) Per tenere conto del progresso scientifico e tecnico, è opportuno continuare a delegare alla Commissione il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 290 TFUE 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 sull'ambiente e sulla salute umana durante l'intero ciclo di vita dei veicoli. Prima di adottare tale atto delegato, la Commissione dovrebbe consultare pertinenti esperti e portatori di interessi per tenere conto delle ripercussioni socioeconomiche e dell'impatto sull'ambiente e sulla salute umana. 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 assista la Commissione nella valutazione.
-
- ⁽⁷⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1907/oj>).
- ⁽⁸⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1021/oj>).
- ⁽⁹⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj>).

- (28) 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, mantenendo nel contempo le prestazioni di sicurezza dei veicoli. 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 tal modo si rafforzeranno l'autonomia strategica e la competitività dell'Unione riducendo anche le dipendenze dalle materie prime e dall'energia legate all'approvvigionamento di materie prime primarie, in particolare contribuendo a trattenere nell'Unione materie prime critiche di valore e allo stesso tempo potenziando il mercato delle materie prime secondarie. Sebbene non vi siano prescrizioni relative all'uso di contenuto riciclato a livello mondiale, molti costruttori impiegano già materiali riciclati nei loro veicoli. La definizione di obiettivi e disposizioni uniformi sulle modalità di calcolo del contenuto riciclato garantirà la certezza del diritto e contribuirà a creare una concorrenza leale tra i fabbricanti. Le prescrizioni dovrebbero applicarsi a tutti i costruttori che intendono immettere veicoli sul mercato dell'Unione, anche attraverso mercati online, a prescindere dal luogo in cui essi hanno sede. Riconoscendo l'importanza delle catene del valore mondiali nel settore automobilistico, è auspicabile che il presente regolamento consenta all'industria di approvvigionarsi di materie prime secondarie fuori dell'Unione.
- (29) In considerazione del basso tasso di riciclaggio della plastica, in particolare di quella proveniente dai veicoli fuori uso, e del complessivo impatto negativo delle altre forme di trattamento dei rifiuti di plastica è opportuno aumentare l'uso della plastica riciclata nei veicoli. A tal fine è opportuno fissare un obiettivo obbligatorio di plastica riciclata da rifiuti post-consumo nei nuovi veicoli. Di conseguenza, ciascun tipo di veicolo dovrebbe contenere plastica riciclata da rifiuti di plastica post-consumo, in percentuali in aumento progressivo. Di tale contenuto riciclato nei tipi di veicolo, il 20 % dovrebbe essere conseguito includendo plastica riciclata da veicoli fuori uso. La selezione delle plastiche incluse nell'ambito degli obiettivi si basa sui tipi di plastica riciclabile indicati nello studio specifico del Centro comune di ricerca dal titolo «Towards recycled plastic content targets in new passenger cars and light commercial vehicles – Technical proposals and analysis of impacts in the context of the review of the ELV Directive» (Verso obiettivi in materia di contenuto di plastica riciclata nelle autovetture nuove e nei veicoli commerciali leggeri nuovi – Proposte tecniche e analisi degli impatti nel contesto della revisione della direttiva sui veicoli fuori uso) e nella valutazione d'impatto del presente regolamento. In tali documenti, nel calcolo degli obiettivi non sono presi in considerazione i termoisolanti diversi dalle schiume di poliuretano nei sedili e gli elastomeri, dato che i termoisolanti sono particolarmente difficili da riciclare. Molti elastomeri, termoisolanti e materiali reticolati comunemente utilizzati rientrano nella definizione di polimero di cui alla definizione di materie plastiche contenuta nel regolamento (CE) n. 1907/2006. Gli elastomeri, compresi gli elastomeri termoplastici, che possono essere trattati per ottenere termoplastiche, rientrano nell'ambito di applicazione degli obiettivi di contenuto riciclato per la plastica di cui al presente regolamento. Sono tuttavia presi in considerazione obiettivi di contenuto riciclato per gli elastomeri negli pneumatici, in quanto gli pneumatici sono un prodotto prioritario a norma del regolamento (UE) 2024/1781 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁰⁾ e pertanto non rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento. 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 plastica riciclata da rifiuti post-consumo e da rifiuti post-consumo provenienti da veicoli fuori uso. Per consentire metodi di riciclaggio diversi dal riciclaggio meccanico, compreso il riciclaggio chimico, e contribuire al conseguimento degli obiettivi di contenuto riciclato, è necessario stabilire norme supplementari per il calcolo, la verifica e la comunicazione del contenuto di plastica riciclata. In tali casi è necessario introdurre la cosiddetta contabilizzazione del bilancio di massa in linea con le metodologie di contabilizzazione del bilancio di massa applicabili al riciclaggio della plastica, tenendo conto delle caratteristiche delle tecnologie di riciclaggio specifiche per la plastica, ad esempio nei rifiuti automobilistici frantumati eterogenei. Qualora la mancanza di disponibilità o i prezzi eccessivi di determinate plastiche riciclate rendano eccessivamente difficile l'osservanza delle percentuali minime, alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di integrare il presente regolamento stabilendo deroghe temporanee agli obiettivi di contenuto di plastica riciclata.

⁽¹⁰⁾ Regolamento (UE) 2024/1781 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, che stabilisce il quadro per la definizione dei requisiti di progettazione ecocompatibile per prodotti sostenibili, modifica la direttiva (UE) 2020/1828 e il regolamento (UE) 2023/1542 e abroga la direttiva 2009/125/CE (GU L, 2024/1781, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1781/oj>).

- (30) La promozione dell'uso di plastica riciclata nei veicoli si basa sul presupposto che il contenuto riciclato stesso sia stato prodotto in maniera sostenibile dal punto di vista ambientale, in modo che l'impronta di carbonio sia ridotta e l'economia circolare incoraggiata. A tal fine è necessario predisporre talune misure di salvaguardia per garantire che le modalità di ottenimento del contenuto riciclato non annullino i benefici ambientali derivanti dall'utilizzo di tale contenuto riciclato nei veicoli. È pertanto necessario affrontare le relative preoccupazioni ambientali in modo non discriminatorio per quanto riguarda sia la plastica riciclata prodotta internamente sia quella importata. A tale scopo, per essere conteggiata ai fini degli obiettivi di contenuto riciclato stabiliti nel regolamento, la plastica riciclata dovrebbe essere soggetta a condizioni equivalenti per quanto concerne le prescrizioni in materia di protezione della salute umana, del clima e dell'ambiente, anche per quanto riguarda le emissioni e la gestione dei rifiuti, indipendentemente dal fatto che il processo di riciclaggio avvenga all'interno o all'esterno dell'Unione.
- (31) Le condizioni applicabili al materiale riciclato nei paesi terzi, compresi gli obblighi di audit, dovrebbero applicarsi solo a decorrere dal 14 agosto 2030 e la Commissione dovrebbe valutare in modo più approfondito l'impatto previsto di tali condizioni alla luce dell'evoluzione della situazione del mercato e delle relazioni commerciali e dovrebbe riferire al Parlamento europeo e al Consiglio in merito alla sua valutazione entro il 14 agosto 2028.
- (32) Per conseguire gli obiettivi di integrazione del contenuto riciclato di cui al presente regolamento, la Commissione dovrebbe pubblicare, entro il 14 agosto 2032, un riesame dello stato di sviluppo tecnologico e delle prestazioni ambientali della plastica a base biologica e degli elastomeri derivati dal trattamento degli pneumatici dei veicoli e, se del caso, presentare una proposta legislativa contenente requisiti e obiettivi di sostenibilità.
- (33) 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, dovrebbe essere fissata una quota minima di acciaio riciclato nei veicoli nuovi proveniente da rifiuti di acciaio post-consumo e, se del caso, da rottami ferrosi. È pertanto opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE per fissare una quota minima di acciaio riciclato da rifiuti di acciaio post-consumo e, se del caso, da rottami ferrosi, inclusi gli acciai al carbonio piatti e lunghi ed eventualmente le famiglie di prodotti in acciaio inossidabile, 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, compresi gli impatti su altri settori siderurgici e le emissioni globali di gas a effetto serra. È importante distinguere tra le diverse famiglie di prodotti siderurgici all'interno del veicolo, poiché vengono realizzate con tecnologie diverse che comportano vari vincoli per l'utilizzo dei rottami ferrosi in termini di tolleranza al contenuto di rame e altri elementi residui. Al fine di integrare determinati elementi non essenziali del presente regolamento, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di acciaio recuperato dai rifiuti di acciaio post-consumo e, se del caso, dai rottami ferrosi presente e incorporata nel tipo di veicolo.
- (34) Il settore automobilistico è anche uno di quelli in cui viene usato più alluminio, rappresentando più del 40 % della domanda totale dell'Unione, e l'uso è in aumento. Attualmente l'uso di alluminio riciclato nei veicoli nuovi è basso. 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, contenere il consumo e i costi dell'energia e rafforzare la resilienza diminuendo le dipendenze dagli approvvigionamenti di materie prime primarie, è opportuno aumentare l'uso di alluminio riciclato nei veicoli. A tal fine, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE per la fissazione di una quota minima di alluminio e sue leghe riciclati da rifiuti post-consumo nei tipi di veicoli e, se del caso, da rifiuti pre-consumo 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 pertinenti fattori tecnici, ambientali ed economici legati alla fattibilità dell'obiettivo. Al fine di integrare alcuni elementi non essenziali del presente regolamento, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE per stabilire una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di alluminio e sue leghe recuperato da rifiuti post-consumo e, se del caso, da rifiuti pre-consumo presente e incorporata nel tipo di veicolo.

- (35) 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, nickel, cobalto e boro utilizzato nei magneti permanenti nonché per il magnesio e le sue leghe.
- (36) Al fine di potenziare i mercati delle materie prime secondarie poco sviluppati, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE per fissare una quota minima di magnesio e sue leghe, neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario, nichel, cobalto e boro riciclati da rifiuti post-consumo che devono essere presenti e incorporati nei tipi di veicoli. Al fine di integrare determinati elementi non essenziali del presente regolamento, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di materiali riciclati da rifiuti post-consumo e, ove opportuno, pre-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 per le frazioni di rifiuti 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.
- (37) In linea con le prescrizioni del regolamento (UE) 2024/1252 e in considerazione del fatto che è necessario stabilire nel presente regolamento disposizioni relative al contenuto riciclato nei veicoli e informazioni sulla rimozione di parti e componenti contenenti materiali magnetici permanenti nei veicoli, tali disposizioni dovrebbero costituire l'attuazione settoriale delle disposizioni del regolamento (UE) 2024/1252. Ciò consentirà di razionalizzare e integrare vari obblighi di informazione sulla rimozione di tali parti e componenti ai sensi del presente regolamento con quelli relativi ad altre parti e componenti. Si applicano gli obblighi relativi all'etichettatura di cui all'articolo 28 del regolamento (UE) 2024/1252.
- (38) Per fare in modo che le batterie siano riciclate conformemente ai requisiti 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 relativi pacchi 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. La Commissione dovrebbe inoltre incoraggiare l'elaborazione di norme per tecniche di progettazione e assemblaggio che facilitino la manutenzione, la riparazione e il cambio di destinazione delle batterie e dei pacchi batterie. Più in generale, per massimizzare il potenziale di sostituzione, riutilizzo, riciclaggio, rifabbricazione o ricondizionamento di parti e componenti dei veicoli e per ridurre al minimo i rifiuti, i veicoli dovrebbero essere progettati in modo da consentire la rimozione del maggior numero possibile di parti e componenti. Il concetto di fattibilità tecnica dovrebbe essere interpretato in modo da sostenere e facilitare tali obiettivi, pur riconoscendo che, in alcuni casi, i requisiti di sicurezza o funzionali di una parte possono giustificare soluzioni alternative che limitano la rimovibilità di una parte o di un componente. In tali casi, i costruttori dovrebbero dimostrare la necessità di tale scelta. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE 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. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'applicazione di tali specifiche di progettazione, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione.

- (39) 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 garantire che i costruttori si conformino ai requisiti di circolarità ad essi applicabili in fase di omologazione stabilite nel presente regolamento, e che le autorità di omologazione possano verificare la conformità, è necessario che i costruttori inseriscano nel fascicolo informativo le informazioni richieste per la procedura di omologazione. Al fine di aumentare la trasparenza e garantire che le informazioni di omologazione richieste siano presentate in modo coerente con quanto disposto da altre normative che disciplinano l'omologazione dei veicoli, la Commissione dovrebbe modificare le norme stabilite nel regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 della Commissione⁽¹¹⁾ che standardizza i documenti e le informazioni da includere nel fascicolo informativo e specifica quindi le prescrizioni amministrative per l'omologazione.
- (40) Affinché i costruttori di autovetture e di veicoli commerciali leggeri adottino misure finalizzate al rispetto dei requisiti di circolarità di cui al presente regolamento e siano incentivati a migliorare la circolarità dei veicoli, essi dovrebbero essere tenuti a elaborare una strategia globale di circolarità. La strategia di circolarità dovrebbe essere sviluppata a livello di costruttore e aggiornata ogni cinque anni. Una copia dovrebbe essere presentata alle autorità di omologazione e alla Commissione. Sebbene sia presentata alle autorità di omologazione, la strategia di circolarità non dovrebbe essere collegata al processo di omologazione. Per garantire maggiore sorveglianza e controllo, la Commissione dovrebbe rendere pubbliche le strategie di circolarità dei costruttori e le loro versioni aggiornate, tenendo debitamente conto della tutela di eventuali informazioni riservate. La Commissione dovrebbe preparare e pubblicare almeno ogni sei anni un rapporto sulla circolarità del settore automobilistico sulla base, tra le altre informazioni, delle strategie di circolarità presentate dai costruttori.
- (41) 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 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. Tale 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.
- (42) L'accesso a informazioni aggiornate e una comunicazione tempestiva tra i costruttori 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, anche attraverso gli strumenti utilizzati dall'industria automobilistica, che consentono di rimuovere in sicurezza determinate parti, componenti e materiali presenti in un veicolo. I costruttori non dovrebbero essere tenuti a fornire tali informazioni ai riparatori-manutentori se tali informazioni sono già state rese disponibili ai sensi di altre norme dell'Unione. Le informazioni dovrebbero fornire un orientamento a gestori di rifiuti, coloro che pubblicano le informazioni tecniche e riparatori-manutentori sugli step necessari ad accedere e rimuovere i motori ad azionamento elettrico e le batterie per veicoli elettrici e i relativi pacchi batterie, compresi gli attrezzi o le tecnologie che consentono di scaricarli in sicurezza. Le informazioni dovrebbero inoltre fornire istruzioni chiare sull'uso di strumenti e tecnologie per tale accesso e rimozione. Dovrebbero aiutare a identificare, localizzare e rimuovere le parti, i componenti e i materiali che dovrebbero essere depurati e rimossi dal veicolo prima della frantumazione e le parti e i componenti che contengono le materie prime critiche nei magneti permanenti di cui al regolamento (UE) 2024/1252. I costruttori dovrebbero inoltre mettere a disposizione dei servizi di emergenza orientamenti informativi per il soccorso e gli interventi di emergenza. È importante che i diritti di proprietà intellettuale siano debitamente rispettati, garantendo che l'accesso alle informazioni tecniche non comprometta le tecnologie proprietarie o i segreti commerciali. È auspicabile che tali informazioni siano fornite gratuitamente, fatta eccezione per i costi amministrativi non proibitivi, attraverso piattaforme di comunicazione istituite dai costruttori. Le autorità di omologazione dovrebbero verificare che i costruttori abbiano fornito le informazioni richieste. Tenendo conto della necessità di sostenere l'ammodernamento dei veicoli come modalità per ridurre le emissioni, estendere la durata di vita dei veicoli e promuovere la sostenibilità, i costruttori dovrebbero garantire anche una cooperazione adeguata con gli ammodernatori.

⁽¹¹⁾ 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj).

- (43) È opportuno garantire agli operatori del mercato post-vendita l'accesso alle informazioni sulla rimozione di parti e componenti dai veicoli fuori uso, anche in vista della futura sostituzione di tali parti e componenti, al fine di tutelare la libertà di scelta dei consumatori e garantire un uso efficiente delle risorse. È pertanto necessario garantire che i gestori di rifiuti e gli editori di informazioni tecniche dispongano delle informazioni necessarie per la rimozione sicura ed efficace di tali parti e componenti dai veicoli fuori uso. Inoltre, tali informazioni dovrebbero essere fornite ai gestori che esercitano un'attività di riparazione e manutenzione di veicoli, qualora non si qualificano come gestori di rifiuti e solo nei casi in cui tale fornitura di informazioni non sia già contemplata da altre normative dell'Unione.
- (44) 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 fornire informazioni che consentano a gestori professionisti di rifiuti e riparatori-manutentori 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.
- (45) 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⁽¹²⁾ della Commissione, 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 TFUE al fine di modificare l'allegato, che precisa il modo in cui debbano essere etichettati le parti e i componenti dei veicoli.
- (46) Per agevolare il trattamento dei veicoli fuori uso, i costruttori dovrebbero fornire, tramite strumenti digitali, informazioni accurate, complete e aggiornate su come rimuovere e sostituire in sicurezza le parti e i componenti dei veicoli. È pertanto opportuno elaborare un passaporto digitale di circolarità del veicolo, che dovrebbe essere messo a disposizione come vettore di dati per tali 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 dei regolamenti (UE) 2023/1542, (UE) 2024/1781 e (UE) 2024/1257⁽¹³⁾ del Parlamento europeo e del Consiglio. 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. Nel definire le norme relative al passaporto digitale di circolarità del veicolo, la Commissione dovrebbe tenere conto della necessità di un elevato livello di sicurezza e di tutela della vita privata, anche in merito ai dati operativi di un veicolo al fine di prevenire le minacce informatiche.

(12) 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, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2003/138\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2003/138(1)/oj)).

(13) Regolamento (UE) 2024/1257 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 aprile 2024, sull'omologazione di veicoli a motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7), che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, e che abroga i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione, il regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, il regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione e il regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 della Commissione (GU L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

- (47) 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 dell'ambiente e della salute umana 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.
- (48) Per garantire che i veicoli fuori uso siano trattati in modo sicuro e compatibile con l'ambiente, gli enti o le imprese che intendono effettuare operazioni di trattamento di tali veicoli dovrebbero ottenere un'autorizzazione dall'autorità competente. L'autorizzazione dovrebbe essere rilasciata solo se l'ente o l'impresa dispone della capacità necessaria per effettuare le operazioni di trattamento dei veicoli in maniera conforme al diritto applicabile, nazionale e dell'Unione, ivi comprese le prescrizioni specifiche sul trattamento stabilite nel presente regolamento. Inoltre, solo gli impianti di trattamento autorizzati dovrebbero essere competenti per il rilascio di certificati di rottamazione a norma del presente regolamento.
- (49) Ove i produttori o le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità dei produttori stipulino contratti con impianti di trattamento autorizzati ai fini dell'adempimento degli obblighi di responsabilità del produttore, tali contratti dovrebbero rispettare i principi del diritto della concorrenza e non includere disposizioni che abbiano lo scopo o l'effetto di limitare o distorcere la concorrenza, in particolare ai sensi degli articoli 101 e 102 TFUE. Tali contratti dovrebbero essere equi, trasparenti e non dovrebbero contenere condizioni discriminatorie. Al fine di agevolare il rispetto di tali requisiti, gli Stati membri dovrebbero poter fornire un contratto tipo.
- (50) 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 tale 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 Consiglio⁽¹⁴⁾, è opportuno stabilire prescrizioni a livello dell'Unione sulle responsabilità dei costruttori in relazione alla gestione dei veicoli fuori uso. I produttori dovrebbero assumere la responsabilità estesa del produttore per i veicoli che hanno messo a disposizione sul mercato per la prima volta nel territorio di uno Stato membro una volta che questi sono 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.
- (51) Gli Stati membri dovrebbero istituire un registro dei produttori affinché sia più facile monitorare il rispetto degli obblighi di responsabilità estesa del produttore, oppure utilizzare un registro esistente. Gli obblighi di registrazione dovrebbero essere armonizzati in tutta l'Unione per facilitare tale operazione, in particolare nei casi in cui i produttori mettono a disposizione veicoli in diversi Stati membri. Il registro dovrebbe essere usato anche per riferire alle autorità competenti in merito all'adempimento degli obblighi di responsabilità estesa del produttore. Le caratteristiche e gli aspetti procedurali connessi al registro dovrebbero inoltre essere coerenti con il registro dei produttori istituito dal regolamento (UE) 2023/1542, in modo che i produttori dei veicoli e i produttori di batterie possano usare un unico registro. Per facilitare la registrazione dei produttori in tutti gli Stati membri, è altresì opportuno che la Commissione istituisca un sito con i link a tutti i registri nazionali.

⁽¹⁴⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/98/oj>).

- (52) A norma dell'articolo 30 del regolamento (UE) 2022/2065 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁵⁾, i fornitori di piattaforme online che consentono ai consumatori di concludere contratti a distanza con operatori commerciali devono provvedere affinché questi ultimi possano utilizzare tali piattaforme online per promuovere messaggi su prodotti e servizi o per offrirli ai consumatori situati nell'Unione solo se, prima dell'uso di tali piattaforme a tali fini, i fornitori di tali piattaforme hanno ottenuto determinate informazioni, ove applicabile all'operatore commerciale. In tale contesto, i veicoli costituiscono dei prodotti. Il registro dei produttori istituito a norma del presente regolamento può costituire un registro pubblico ai fini della conformità all'articolo 30, paragrafo 1, lettera d), del regolamento (UE) 2022/2065. Un'autocertificazione con cui l'operatore economico si impegna a offrire solo prodotti o servizi conformi alle norme applicabili del diritto dell'Unione a norma dell'articolo 30, paragrafo 1, lettera e), del regolamento (UE) 2022/2065 può riguardare anche i requisiti in materia di responsabilità estesa del produttore stabiliti dal presente regolamento. Da ultimo, ai fini dell'articolo 30, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2022/2065, qualora le informazioni contenute nel registro dei produttori non siano pubblicamente accessibili, gli Stati membri dovrebbero provvedere affinché ai fornitori di piattaforme online sia concesso l'accesso gratuito a tali informazioni e affinché possano valutare al meglio se le informazioni sono affidabili e complete.
- (53) Se mette a disposizione veicoli sul mercato per la prima volta nel territorio di uno Stato membro in cui non è stabilito, il produttore dovrebbe nominare un rappresentante autorizzato per la responsabilità estesa del produttore. Se rappresenta più di un produttore in uno Stato membro, il rappresentante autorizzato dovrebbe fornire separatamente il nome e il recapito di ciascuno dei produttori rappresentati.
- (54) I produttori dovrebbero poter scegliere se esercitare gli obblighi di responsabilità estesa del produttore individualmente o collettivamente, attraverso organizzazioni per l'adempimento della responsabilità dei produttori che si assumano la responsabilità per loro conto. Tuttavia, gli Stati membri dovrebbero poter esigere che un produttore sia rappresentato da un'organizzazione per l'adempimento della responsabilità dei produttori. In tali casi, i produttori non dovrebbero essere tenuti dallo Stato membro a essere rappresentati da una specifica organizzazione per l'adempimento della responsabilità dei produttori, in quanto dovrebbe esserci flessibilità rispetto al numero di organizzazioni per l'adempimento della responsabilità dei produttori che possono essere presenti in uno Stato membro. Ciò dovrebbe valere anche per gli Stati membri con organizzazioni per l'adempimento della responsabilità dei produttori gestite dallo Stato, che possono essere soggette a disposizioni più specifiche a norma del diritto nazionale. Sebbene i quadri giuridici degli Stati membri consentano strutture di governance diverse, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità dei produttori dovrebbero di principio operare per garantire che i contributi riscossi dai produttori siano utilizzati esclusivamente per adempiere gli obblighi relativi alla raccolta e al trattamento dei veicoli fuori uso ai fini dell'organizzazione e del finanziamento degli obblighi di gestione dei rifiuti. Tutte le organizzazioni dovrebbero garantire la riservatezza dei dati forniti dai produttori. Per garantire 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, per esempio, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità dei produttori potrebbero condurre almeno una volta l'anno una consultazione strutturata con i portatori di interessi e pubblicare sul proprio sito una relazione di sintesi di tale consultazione che illustri le principali osservazioni ricevute e spieghi in che modo sono state affrontate. Ai gestori di rifiuti dovrebbe essere dato lo status di osservatori negli organi direttivi delle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità dei produttori, in particolare nei comitati esecutivi, per migliorare governance ed efficienza complessive del sistema, rispettando la necessità di evitare conflitti di interessi. Inoltre, i gestori dei rifiuti dovrebbero essere selezionati dalle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità dei produttori con una procedura non discriminatoria basata su criteri di aggiudicazione trasparenti.

⁽¹⁵⁾ Regolamento (UE) 2022/2065 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 ottobre 2022, relativo a un mercato unico dei servizi digitali e che modifica la direttiva 2000/31/CE (regolamento sui servizi digitali) (GU L 277 del 27.10.2022, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2065/oj>).

- (55) 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.
- (56) Il contributo finanziario dei produttori dovrebbero coprire anche il costo delle campagne educative volte a informare i cittadini e 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. Inoltre, poiché il presente regolamento introduce modifiche relative alla responsabilità finanziaria dei produttori per la raccolta dei veicoli fuori uso disciplinati dalla direttiva 2000/53/CE, è opportuno adottare disposizioni adeguate per tenere conto della transizione dalla direttiva 2000/53/CE al presente regolamento.
- (57) 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 dovrebbero essere usate in particolare in caso di insolvenza o di cessazione definitiva dell'attività del produttore.
- (58) Se il produttore esercita i propri obblighi di responsabilità estesa del produttore collettivamente, nell'ambito di un'organizzazione per l'adempimento della responsabilità dei produttori, 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 conformemente all'articolo 290 TFUE 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.
- (59) Alcuni Stati membri hanno già istituito strutture di responsabilità estesa del produttore o sistemi di gestione dei rifiuti, che servono come base per le autorizzazioni nazionali e gli accordi contrattuali pertinenti nell'attuazione della direttiva 2000/53/CE. Tali Stati membri dovrebbero poter continuare a utilizzare tali strutture e sistemi, a condizione che siano conformi al presente regolamento.
- (60) I veicoli diventano spesso veicoli fuori uso in uno Stato membro diverso da quello in cui sono stati immessi sul mercato. Se nello Stato membro in cui il veicolo diventa un veicolo fuori uso può essere identificato un produttore ai sensi del presente regolamento, tale produttore dovrebbe coprire i relativi costi di raccolta e trattamento. Tuttavia, poiché non è sempre possibile identificare un produttore nello Stato membro in cui il veicolo diventa un veicolo fuori uso dopo aver attraversato un confine, è altresì necessario introdurre norme su un meccanismo transfrontaliero di ripartizione dei costi da applicarsi solo in tale specifica situazione e solo per veicoli delle categorie M_1 e N_1 . Tali norme dovrebbero garantire la copertura dei costi di raccolta e di trattamento sostenuti dai gestori di rifiuti nello Stato membro in cui il veicolo diventa un veicolo fuori uso. Gli obblighi derivanti dal meccanismo transfrontaliero di ripartizione dei costi, compresa la nomina di rappresentanti autorizzati in ciascuno Stato membro, non dovrebbero applicarsi agli importatori o ai distributori per evitare oneri amministrativi per tali operatori. Ciascun costruttore di veicoli delle categorie M_1 e N_1 dovrebbe essere tenuto a nominare un rappresentante autorizzato per il meccanismo transfrontaliero in ciascuno Stato membro, a notificare alle autorità competenti le designazioni e a istituire meccanismi di cooperazione transfrontaliera con i pertinenti gestori di rifiuti. I costruttori dovrebbero poter incaricare l'organizzazione per l'adempimento della responsabilità dei produttori di agire in qualità di loro rappresentante autorizzato per il meccanismo transfrontaliero. Per un costruttore con sede al di fuori dell'Unione, dovrebbe essere possibile nominare il proprio rappresentante unico nell'Unione di cui all'articolo 13, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2018/858 per adempiere gli obblighi per il meccanismo transfrontaliero e per istituire meccanismi di cooperazione transfrontaliera. L'introduzione di tale meccanismo transfrontaliero contribuisce a creare condizioni di parità tra gli impianti di trattamento autorizzati in tutta l'Unione.

- (61) Per assicurare il rispetto di tali obblighi ed evitare distorsioni del mercato unico, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE 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.
- (62) 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 garantire la raccolta di tutti i veicoli fuori uso che hanno messo a disposizione sul mercato per la prima volta nel territorio di uno Stato membro. A tal fine, i produttori o le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità dei produttori dovrebbero istituire i sistemi di raccolta o parteciparvi e gli Stati membri dovrebbero adottare tutte le misure necessarie per garantire che i sistemi di raccolta siano operativi e che consentano di conseguire gli obiettivi del presente regolamento. I sistemi di raccolta dovrebbero permettere ai proprietari dei veicoli e agli altri titolari di veicoli di conferire il veicolo a un impianto di trattamento autorizzato o a un punto di raccolta senza inutili sforzi o costi. All'atto pratico questo significa che i sistemi dovrebbero coprire adeguatamente tutto il territorio di ciascuno Stato membro e garantire una sufficiente disponibilità di impianti di trattamento autorizzati o di punti di raccolta. Essi dovrebbero inoltre consentire la raccolta di tutte le marche di veicoli fuori uso, e delle parti scartate in seguito alla riparazione dei veicoli.
- (63) I veicoli fuori uso dovrebbero essere trattati solo in impianti di trattamento autorizzati, che svolgono dunque un ruolo fondamentale nella loro raccolta. Tuttavia, per agevolare tale 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.
- (64) 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, salvo il caso in cui manchino parti essenziali come il motore ad azionamento elettrico, il motore o grandi pezzi multipli della carrozzeria, allo scopo di ridurre le attività di demolizione illegali. Se la batteria per veicoli elettrici non è presente, il proprietario del veicolo dovrebbe dimostrare che la batteria è stata manipolata da un operatore professionale in conformità del regolamento (UE) 2023/1542. Per prevenire la demolizione illegale di parti e componenti di valore provenienti dai veicoli fuori uso e promuovere la raccolta di veicoli fuori uso completi, il conferimento gratuito dei veicoli fuori uso potrebbe essere collegato a incentivi finanziari. La campagna educativa condotta dai produttori o dalle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore dovrebbe illustrare le conseguenze che una raccolta e un trattamento non adeguati dei veicoli fuori uso hanno sull'ambiente e sulla salute umana.
- (65) Al conferimento del veicolo fuori uso, l'impianto di trattamento autorizzato dovrebbe rilasciare un certificato di rottamazione all'ultimo proprietario del veicolo. Si tratta di un'operazione necessaria per garantire un'adeguata supervisione della gestione dei veicoli fuori uso. I requisiti minimi per tali certificati sono attualmente stabiliti dalla decisione 2002/151/CE ⁽¹⁶⁾ della Commissione, il cui contenuto dovrebbe essere incluso nel presente regolamento con i dovuti adeguamenti. Tali certificati dovrebbero essere rilasciati in formato elettronico all'ultimo proprietario del veicolo fuori uso, e presentati dall'impianto di trattamento autorizzato alle autorità competenti dello Stato membro con una procedura elettronica di notifica, al fine di annullare l'immatricolazione del veicolo. È opportuno che il sistema elettronico di notifica consenta di trasmettere il certificato di rottamazione e una copia della notifica elettronica all'ultimo proprietario del veicolo e a qualsiasi operatore economico che agisca per conto di tale proprietario.

⁽¹⁶⁾ 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, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2002/151\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2002/151(1)/oj)).

- (66) Nonostante 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.
- (67) Ai fini di una raccolta efficace dei veicoli fuori uso, è opportuno imporre obblighi espliciti ai proprietari. Essi dovrebbero conferire i loro veicoli, quando sono fuori uso, ai punti di raccolta o agli impianti di trattamento autorizzati. Qualora i veicoli siano danneggiati e le compagnie di assicurazione siano coinvolte nella dichiarazione di perdita totale tecnica o economica, la compagnia di assicurazione o qualsiasi altro esperto automobilistico che agisca per suo conto dovrebbe altresì valutare se il veicolo sia o meno un veicolo fuori uso conformemente al presente regolamento. Nel caso di veicoli abbandonati, le autorità competenti dovrebbero stabilire norme per dichiarare il veicolo un veicolo fuori uso e procedere in conformità delle disposizioni del presente regolamento. I veicoli abbandonati possono comprendere per esempio i casi in cui essi sono stati lasciati senza sorveglianza o in modo illegale sulla via pubblica oppure sono stati parcheggiati su una proprietà privata senza il consenso del proprietario, oppure i veicoli che non sono stati recuperati dopo una notifica delle autorità competenti al proprietario del veicolo.
- (68) 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 Consiglio⁽¹⁷⁾. Ai fini del rispetto delle prescrizioni in materia di rimozione, delle prescrizioni in materia di qualità e degli obiettivi di recupero dei materiali, il trattamento completo di un veicolo fuori uso può, ma non deve necessariamente, essere effettuato da un unico gestore di rifiuti o all'interno di un unico impianto.
- (69) 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.
- (70) Per garantire la tracciabilità delle loro attività, compresa la qualità dei rottami o di altri materiali in entrata pertinenti, 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.
- (71) La depurazione del veicolo fuori uso è il primo passo per prevenire i danni all'ambiente, alla salute umana e i rischi per la sicurezza sul lavoro. Pertanto è fondamentale sottoporre i veicoli fuori uso alle necessarie operazioni di depurazione entro 30 giorni dal conferimento all'impianto di trattamento autorizzato, prima di effettuare ulteriori trattamenti. Durante tale fase gli oli usati dovrebbero essere raccolti e conservati separatamente dagli altri fluidi e liquidi e trattati conformemente alla direttiva 2008/98/CE. È opportuno che i refrigeranti siano trattati conformemente al regolamento (UE) 2024/573 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁸⁾. 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.

⁽¹⁷⁾ Direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativa alle emissioni industriali e derivanti dall'allevamento di bestiame (prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento) (GU L 334 del 17.12.2010, pag. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2010/75/oj>).

⁽¹⁸⁾ Regolamento (UE) 2024/573 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 febbraio 2024, sui gas fluorurati a effetto serra, che modifica la direttiva (UE) 2019/1937 e che abroga il regolamento (UE) n. 517/2014 (GU L, 2024/573, 20.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/573/oj>).

- (72) 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.
- (73) Per sfruttare al massimo il potenziale di riutilizzo, rifabbricazione e ricondizionamento delle parti e dei componenti e mantenere un valore elevato per le materie prime secondarie ottenute dai veicoli fuori uso, alcune parti e alcuni componenti dovrebbero essere obbligatoriamente rimossi dal veicolo prima della frantumazione. Tali parti e componenti dovrebbero essere rimossi mediante un processo di demolizione manuale, un processo di smontaggio semiautomatizzato o automatizzato in modo non distruttivo. Dovrebbe essere possibile derogare all'obbligo di rimozione non distruttiva di parti e componenti qualora un impianto di trattamento autorizzato dimostri che la demolizione manuale o lo smontaggio semiautomatizzato o automatizzato non distruttivo comportano costi economici sproporzionati che non possono essere compensati dalle entrate attese dal riutilizzo, dalla rifabbricazione o dal ricondizionamento di tali parti e componenti. In tal caso, tali parti e componenti dovrebbero poter essere rimossi in modo distruttivo ai fini della separazione dei materiali pertinenti prima della frantumazione. Le parti e i componenti possono essere esentati completamente dall'obbligo di rimozione se sono designati come tali nel presente regolamento, se l'impianto di trattamento autorizzato dimostra che le tecnologie post-frantumazione separano i materiali dalle parti e dai componenti in questione con la stessa efficienza dei processi manuali, semiautomatici o automatici e che i criteri e i valori limite del presente regolamento sono soddisfatti. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE al fine di modificare il relativo allegato.
- (74) 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 di sicurezza dei veicoli.
- (75) 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, a condizione che l'ultimo proprietario del veicolo fornisca la documentazione attestante che la batteria è stata manipolata da un operatore professionale in conformità del regolamento (UE) 2023/1542.
- (76) In considerazione del potenziale di rifabbricazione e ricondizionamento nel settore automobilistico e del contributo di tali 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 o a seguito di operazioni di riparazione e manutenzione che sono idonei al riutilizzo immediato o all'ulteriore rifabbricazione o ricondizionamento da parte di operatori professionali non dovrebbero essere considerati rifiuti. Al fine di rispettare la gerarchia dei rifiuti e di stimolare l'utilizzo circolare dei pezzi di ricambio, non si dovrebbe limitare il trasferimento di tali parti e componenti, escluse le batterie, fra operatori economici. Le parti e i componenti rimossi dai veicoli fuori uso dovrebbero essere adeguatamente controllati, puliti e se necessario testati da un impianto di trattamento autorizzato per potere essere immediatamente riutilizzati senza ulteriore prelavazione o, in altri casi, essere idonei all'ulteriore rifabbricazione o ricondizionamento. Le parti e i componenti non idonei al riutilizzo, alla rifabbricazione o al ricondizionamento dovrebbero essere considerati rifiuti e la loro esportazione dovrebbe essere soggetta al regolamento (UE) 2024/1157 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁹⁾. Le autorità nazionali competenti dovrebbero poter esigere dall'impianto di trattamento autorizzato che ha rimosso la parte o il componente la documentazione con la quale l'impianto di trattamento autorizzato attesta, mediante un'apposita valutazione, l'idoneità tecnica al riutilizzo, al ricondizionamento o alla rifabbricazione.

⁽¹⁹⁾ Regolamento (UE) 2024/1157 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 aprile 2024, relativo alle spedizioni di rifiuti, che modifica i regolamenti (UE) n. 1257/2013 e (UE) 2020/1056 e abroga il regolamento (CE) n. 1013/2006 (GU L, 2024/1157, 30.4.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1157/oj>).

- (77) 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 nome del componente o della parte e i dati di contatto dell'impianto di trattamento autorizzato che li ha rimossi, ed essere protetti adeguatamente contro i danni durante il trasporto, il carico e lo scarico delle parti e dei componenti. L'impianto di trattamento autorizzato che ha rimosso il componente o la parte dovrebbe avere a disposizione una copia della fattura o del contratto relativi al trasferimento di tali parti, nel caso in cui l'autorità competente richieda tale documentazione.
- (78) Qualora l'utilizzatore finale sia un consumatore, la vendita da impresa a consumatore di parti e componenti usati, rifabbricati o ricondizionati sarebbe disciplinata dalla direttiva (UE) 2019/771 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁰⁾. Tale direttiva impone che i beni venduti siano conformi al contratto di vendita e stabilisce la responsabilità del venditore e i rimedi del consumatore in caso di non conformità, come la riparazione o la sostituzione gratuita dei beni. Poiché le parti e i componenti rimossi idonei al riutilizzo o le parti e i componenti ricondizionati costituiscono beni di seconda mano ai sensi della direttiva (UE) 2019/771, il venditore e il consumatore possono concordare un periodo di responsabilità o un termine di prescrizione più brevi ma non inferiori a un anno se lo Stato membro interessato ha previsto tale possibilità. Gli operatori economici interessati sono incoraggiati a fornire ai consumatori e ai loro clienti, nelle transazioni tra imprese, garanzie commerciali riguardo alle parti e ai componenti riutilizzati, rifabbricati e ricondizionati.
- (79) 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, tranne nei casi in cui la valutazione tecnica effettuata ne dimostri la conformità alle prescrizioni applicabili ai veicoli. Tali parti dovrebbero essere installate solo da un riparatore-manutentore qualificato.
- (80) Per favorire lo sviluppo e il corretto funzionamento del mercato delle parti e dei componenti riutilizzabili, rifabbricati e ricondizionati nonché l'ammodernamento dei veicoli nell'Unione, è opportuno incoraggiare gli Stati membri a introdurre incentivi a livello nazionale per 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 sono fuori uso, nonché l'ammodernamento dei veicoli. Tali incentivi dovrebbero riflettersi nei programmi di prevenzione dei rifiuti che gli Stati membri sono tenuti a istituire a norma dell'articolo 29 della direttiva 2008/98/CE. 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.
- (81) 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 che il riempimento sia un'operazione di riciclaggio. Il regolamento dovrebbe pertanto allineare tale definizione alla direttiva 2008/98/CE, escludendo il riempimento dalla portata del concetto.
- (82) 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 pertanto necessario stabilire un obiettivo specifico di riciclaggio del 30 % della plastica contenuta nei veicoli fuori uso. L'obiettivo sarebbe complementare agli obiettivi di riutilizzo e riciclaggio dell'85 % e di riutilizzo e recupero del 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 dell'85 % e di riutilizzo e recupero del 95 % dei veicoli fuori uso, stabiliti dalla direttiva 2000/53/CE e basati sulla definizione di riciclaggio ivi contenuta. Il peso della plastica riciclata e il peso totale della plastica per l'obiettivo specifico di riciclaggio della plastica dovrebbero escludere gli elastomeri, i termoindurenti diversi dalle schiume di poliuretano utilizzati per le imbottiture e le plastiche che contengono o sono contaminate da qualsiasi sostanza di cui all'articolo 7 del regolamento (UE) 2019/1021 in caso di superamento dei valori limite di cui all'allegato IV di tale regolamento.

⁽²⁰⁾ Direttiva (UE) 2019/771 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 maggio 2019, relativa a determinati aspetti dei contratti di vendita di beni, che modifica il regolamento (UE) 2017/2394 e la direttiva 2009/22/CE, e che abroga la direttiva 1999/44/CE (GU L 136 del 22.5.2019, pag. 28, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/771/oj>).

- (83) È importante aumentare il recupero di materiali secondari di alta qualità migliorando i processi di frantumazione dei veicoli fuori uso. Pertanto è opportuno consentire che i veicoli fuori uso, le loro parti e i loro componenti e materiali siano frantumati insieme ad altri rifiuti, compresi i rifiuti di imballaggio e i rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche, soltanto qualora siano soddisfatti criteri specifici e i requisiti di qualità per le frazioni derivate.
- (84) Per aumentare ulteriormente la qualità del trattamento dei veicoli fuori uso, dovrebbe essere possibile collocare in discarica solo le frazioni di rifiuti derivanti dai veicoli fuori uso frantumati, qualora le frazioni che contengono rifiuti non superino i valori limite stabiliti nel presente regolamento.
- (85) 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 dovrebbero comunque poter essere trattati fuori dall'Unione, a condizione che siano spediti in modo conforme al regolamento (UE) 2024/1157.
- (86) Qualora 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 dell'ambiente e della salute umana stabilite in altra normativa dell'Unione, in linea con il regolamento (UE) 2024/1157.
- (87) Per garantire il trattamento ecosostenibile dei veicoli fuori uso è importante fare chiarezza sulla condizione del veicolo durante tutto il suo ciclo di vita, in particolare nelle situazioni in cui è necessario distinguere i veicoli usati da quelli fuori uso. Il proprietario di un veicolo usato che intenda trasferirne la proprietà all'interno dell'Unione dovrebbe in determinate circostanze essere tenuto a presentare la documentazione attestante che il veicolo non è un veicolo fuori uso. Tale documentazione dovrebbe dimostrare che il veicolo è idoneo alla circolazione stradale o fornire una valutazione in conformità del presente regolamento, che contiene criteri per determinare se un veicolo sia un veicolo fuori uso. Tale valutazione dovrebbe essere effettuata secondo il metodo a cascata, dai criteri vincolanti ai criteri indicativi. Non appena viene soddisfatto un criterio vincolante, il veicolo in questione dovrebbe essere considerato un veicolo fuori uso. Se non sono soddisfatti criteri vincolanti, si dovrebbero verificare i criteri indicativi. Se si applica uno di tali criteri indicativi, sarebbe necessaria un'ulteriore valutazione tecnica per determinare le riparazioni necessarie al fine di ottenere un certificato di revisione. Sulla base di tale valutazione tecnica, il proprietario del veicolo dovrebbe avere la possibilità di decidere se il veicolo debba essere dismesso. Se entro cinque anni dalla valutazione tecnica il proprietario del veicolo non ottiene un certificato di revisione, il veicolo in questione dovrebbe essere considerato fuori uso. Per tale periodo di cinque anni, la valutazione tecnica dovrebbe costituire la documentazione attestante che il veicolo non è un veicolo fuori uso. La valutazione volta a determinare se un veicolo è fuori uso dovrebbe essere svolta da un esperto indipendente del settore automobilistico, ma dovrebbe essere lasciata a ciascuno Stato membro la facoltà di decidere le modalità precise di nomina di tali esperti indipendenti. Questi ultimi dovrebbero essere professionisti con conoscenze specialistiche nel campo della tecnologia, della riparazione e della manutenzione automobilistica o della valutazione del valore del veicolo, nominati per fornire competenze imparziali, senza conflitti di interesse con le parti coinvolte. Al fine di evitare oneri eccessivi per le persone fisiche che non sono operatori economici e di concentrarsi in primo luogo sulla situazione di una maggioranza di veicoli potenzialmente fuori uso, l'obbligo di documentazione dovrebbe applicarsi a tali proprietari di veicoli solo in circostanze specifiche. Tali casi dovrebbero riguardare le vendite di veicoli che sono stati dichiarati come perdita economica totale da una compagnia di assicurazione o le vendite concluse interamente tramite una piattaforma online, senza una consegna fisica del veicolo tra il venditore e l'acquirente o qualsiasi persona che agisca per loro conto.

- (88) È necessario provvedere affinché, qualora una compagnia di assicurazione o un esperto automobilistico che agisca per conto di quest'ultima effettui una valutazione dei danni subiti da un veicolo coinvolto in un incidente, tale valutazione dovrebbe, in particolare, comportare una verifica volta a stabilire se il veicolo possa essere considerato un veicolo fuori uso, conformemente ai criteri stabiliti nel presente regolamento. Al fine di contrastare le attività illegali e garantire la corretta identificazione dei veicoli fuori uso, alle autorità competenti degli Stati membri dovrebbe essere conferito il potere, in caso di dubbi sulla condizione di un veicolo usato, di richiedere al proprietario del veicolo la documentazione atta a confermare che il veicolo non è un veicolo fuori uso. Tale documentazione dovrebbe consistere in una valutazione volta a determinare se un veicolo è fuori uso effettuata a norma del presente regolamento o in un certificato di revisione valido. Le autorità competenti possono avvalersi di tale prerogativa indipendentemente dal fatto che il veicolo sia stato coinvolto o no in un incidente. Tale conferimento di potere è applicabile anche ai veicoli per uso speciale, che altrimenti non dovrebbero essere soggetti alle norme che disciplinano la condizione dei veicoli. Nella legislazione nazionale gli Stati membri dovrebbero poter esentare i veicoli delle categorie L_{1e}, L_{2e} e L_{6e} dalle norme sulla condizione dei veicoli. È opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE al fine di modificare i criteri del presente regolamento per determinare se un veicolo è un veicolo fuori uso rimuovendo i criteri in base ai quali un veicolo è considerato un veicolo fuori uso qualora i progressi tecnologici in materia di tracciabilità, riparabilità e sicurezza forniscano una giustificazione sufficiente per tale rimozione.
- (89) Al fine di garantire che il mercato interno non sia compromesso e dato che l'esportazione di veicoli usati pone importanti sfide ambientali e di salute pubblica, come documentato dal programma delle Nazioni Unite per l'ambiente, è opportuno stabilire prescrizioni specifiche relative all'esportazione di veicoli usati. 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 Consiglio ⁽²¹⁾. Tali misure dovrebbero garantire che solo i veicoli usati idonei a circolare sulle strade dell'Unione possano essere esportati in un paese terzo. 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 (*Vehicle Identification Number* – VIN) e una dichiarazione attestante che il veicolo usato non è un veicolo fuori uso ed è idoneo alla circolazione stradale.
- (90) È importante istituire un meccanismo che consenta di verificare in modo efficace la conformità dei veicoli usati alle prescrizioni in materia di esportazione senza ostacolare gli scambi tra l'Unione e i paesi terzi. La Commissione dovrebbe pertanto introdurre un sistema elettronico che consenta alle autorità degli Stati membri di scambiarsi e verificare informazioni in tempo reale sul VIN e sullo stato di idoneità alla circolazione stradale 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. Gli Stati membri dovrebbero potersi avvalere del sistema europeo d'informazione sui veicoli e le patenti di guida (EUCARIS) per connettersi al sistema elettronico MOVE-HUB. La piattaforma facilita attualmente l'interconnessione di tutti gli elementi seguenti: i registri europei delle imprese di trasporto su strada (ERRU), la rete europea delle patenti di guida (RESPER), i registri di formazione dei conducenti professionisti (ProDriveNet), la notifica del mancato superamento dei controlli tecnici su strada dei veicoli (RSI) e i registri delle carte tachigrafiche del conducente (TACHOnet). Pertanto le funzionalità di MOVE-HUB dovrebbero essere ulteriormente ampliate per consentire lo scambio e la verifica di informazioni sul VIN e sullo stato di idoneità alla circolazione stradale 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 Consiglio ⁽²²⁾. 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 le misure tecniche dell'attuazione dei controlli sarebbero stabilite dal regolamento (UE) 2022/2399.

⁽²¹⁾ 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). <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>.

⁽²²⁾ 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). <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2399/oj>.

- (91) Al fine di 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.
- (92) Le autorità competenti degli Stati membri dovrebbero collaborare per garantire un'attuazione efficace delle prescrizioni che disciplinano l'esportazione dei veicoli usati e per prestarsi assistenza reciproca. Le forme di assistenza dovrebbero includere lo scambio di informazioni per verificare la condizione dei veicoli prima dell'esportazione, compresa la conferma delle informazioni di immatricolazione nello Stato membro in cui erano precedentemente immatricolati. La cooperazione dovrebbe comportare, tra l'altro, l'accesso ai documenti e alle informazioni pertinenti, compresi i risultati delle ispezioni, nel rispetto del diritto applicabile in materia di protezione dei dati relativo all'autorità interpellata. Inoltre, nel perseguire una cooperazione ampia, le autorità competenti degli Stati membri dovrebbero collaborare con le autorità dei paesi terzi.
- (93) 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 Consiglio ⁽²³⁾. Una quota considerevole dei veicoli usati esportati dall'Unione è destinata a paesi in cui sono o potrebbero essere stabilite prescrizioni per l'importazione, ad esempio in base all'età o alle emissioni del veicolo. È importante che, quando i paesi terzi comunicano ufficialmente alla Commissione le informazioni in merito a tali prescrizioni, le autorità doganali possano verificare elettronicamente e automaticamente, attraverso l'ambiente dello sportello unico dell'Unione europea per le dogane, se un veicolo usato destinato all'esportazione è conforme alle prescrizioni. Per favorire la conformità la Commissione dovrebbe pubblicare e aggiornare su un apposito portale online le condizioni specifiche notificate connesse alla protezione dell'ambiente o alla sicurezza stradale imposte da paesi terzi. Per tutelare l'ambiente e contribuire alla sicurezza stradale nei paesi terzi è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE al fine di stabilire tali prescrizioni.
- (94) Per evitare il rischio che i veicoli siano esportati senza i documenti necessari che riportano il VIN 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 di iscrizione nelle scritture del dichiarante e di autovalutazione di cui al regolamento (UE) n. 952/2013. Tali procedure impedirebbero infatti alle autorità doganali di effettuare controlli in tempo reale attraverso l'ambiente dello sportello unico dell'Unione europea per le dogane, il che aumenterebbe il rischio di violazioni delle norme dell'Unione sull'esportazione dei veicoli usati.
- (95) Nella valutazione della direttiva 2000/53/CE, la Commissione ha ritenuto che la mancanza di prescrizioni sulle ispezioni obbligatorie costituisca una lacuna di tale direttiva. Il presente regolamento dovrebbe pertanto imporre agli Stati membri determinati obblighi relativi all'individuazione di attività illegali nel settore della raccolta, del trattamento e dell'esportazione di veicoli fuori uso, delle loro parti e dei loro componenti, nonché stabilire prescrizioni minime relative alla frequenza delle ispezioni, alla loro portata e alle caratteristiche degli impianti oggetto di ispezione. In tal 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.

⁽²³⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj>).

- (96) Al fine di garantire l'efficace applicazione del presente regolamento, è necessario che gli Stati membri stabiliscano strategie di ispezione volte a individuare le attività illecite nella raccolta, nel trattamento e nell'esportazione di veicoli fuori uso, nonché delle loro parti e dei loro componenti. Tali strategie dovrebbero includere le azioni stabilite nel presente regolamento al fine di salvaguardare la conformità e contribuire alla prevenzione delle pratiche illecite nel settore. Gli Stati membri dovrebbero effettuare ispezioni ogni anno civile. Tali ispezioni dovrebbero essere incentrate sia sui soggetti operanti legalmente sia sulle presunte attività illegali. Il numero minimo di ispezioni da effettuare annualmente in ciascuno Stato membro dovrebbe corrispondere a non meno del 10 % degli impianti di trattamento e dei punti di raccolta autorizzati operanti in tale Stato membro. Occorre sottolineare che le ispezioni effettuate a norma del presente regolamento dovrebbero essere complementari a quelle sulla spedizione dei veicoli fuori uso, che sono disciplinate in modo esaustivo nel regolamento (UE) 2024/1157.
- (97) Gli Stati membri dovrebbero istituire meccanismi di cooperazione a livello nazionale e internazionale per poter svolgere le ispezioni in modo efficiente, con l'obiettivo di facilitare la prevenzione e l'individuazione del trattamento e dell'esportazione illeciti di veicoli fuori uso e di affrontare il problema dei veicoli scomparsi. 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 sono fuori uso. Al fine di promuovere la cooperazione in tutta l'Unione su tali temi, la Commissione e gli Stati membri dovrebbero avvalersi attivamente delle pertinenti agenzie esistenti, come l'Agenzia dell'Unione europea per la cooperazione nell'attività di contrasto (Europol), istituita dal regolamento (UE) 2016/794 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽²⁴⁾, nonché delle reti di contrasto dedicate alla lotta contro la criminalità ambientale in tutta l'Unione.
- (98) 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.
- (99) 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.
- (100) 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 presente regolamento. Per limitare l'onere connesso alla comunicazione, dovrebbero essere comunicati solo i dati indispensabili ai fini dell'attuazione del presente regolamento, e la comunicazione dovrebbe essere agevolata mediante strumenti digitali. Sulla base di tali 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 Commissione⁽²⁵⁾, dovrebbero inoltre stabilire una metodologia per calcolare gli obiettivi di riutilizzo, riciclaggio e recupero e verificare se sono stati raggiunti.

⁽²⁴⁾ Regolamento (UE) 2016/794 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, che istituisce l'Agenzia dell'Unione europea per la cooperazione nell'attività di contrasto (Europol) e sostituisce e abroga le decisioni del Consiglio 2009/371/GAI, 2009/934/GAI, 2009/935/GAI, 2009/936/GAI e 2009/968/GAI (GU L 135 del 24.5.2016, pag. 53, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/794/oj>).

⁽²⁵⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2005/293/oj>).

- (101) 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.
- (102) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione. È opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁶⁾.
- (103) Quando adotta atti delegati ai sensi del presente regolamento è di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 ⁽²⁷⁾. In particolare, 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.
- (104) È opportuno modificare l'allegato II del regolamento (UE) 2019/1020 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁸⁾, che elenca la normativa di armonizzazione dell'Unione senza disposizioni sulle sanzioni, per rimuovere da tale elenco le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE, in quanto il presente regolamento deve necessariamente contenere disposizioni sulle sanzioni.
- (105) 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.
- (106) I veicoli scomparsi costituiscono uno dei principali problemi che ostacolano l'attuazione della direttiva 2000/53/CE. L'assenza di un sistema efficiente che consenta lo scambio di informazioni in tempo reale tra gli Stati membri sullo stato di immatricolazione dei veicoli rende più difficile la tracciabilità ed è considerata la causa dell'elevato numero di veicoli scomparsi nell'Unione. A tal fine la Commissione ha proposto una revisione della direttiva 1999/37/CE del Consiglio ⁽²⁹⁾ relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli. Tale 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. Tali 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.

⁽²⁶⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

⁽²⁷⁾ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj.

⁽²⁸⁾ Regolamento (UE) 2019/1020 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, sulla vigilanza del mercato e sulla conformità dei prodotti e che modifica la direttiva 2004/42/CE e i regolamenti (CE) n. 765/2008 e (UE) n. 305/2011 (GU L 169 del 25.6.2019, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1020/oj>).

⁽²⁹⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>).

- (107) 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, tra l'altro, una valutazione delle disposizioni relative alla progettazione dei nuovi veicoli, compresi gli obiettivi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, alla gestione dei veicoli fuori uso, inclusi gli obiettivi di riciclaggio, e alle sanzioni, come anche una valutazione della necessità e della fattibilità di ampliare l'ambito di applicazione delle disposizioni applicabili ai veicoli di categoria L, ai veicoli pesanti, ai veicoli omologati con omologazione in più fasi e ai camper, nonché di includere i caravan nell'ambito di applicazione del presente regolamento. Tale 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, ed esaminare la misura in cui la questione dei veicoli scomparsi è stata risolta, comprese le stime sul numero di veicoli scomparsi e l'incidenza delle misure relative all'esportazione di veicoli usati, nonché la necessità di includere ulteriori misure che affrontino la questione della tracciabilità dei veicoli. A tale riguardo, tale valutazione dovrebbe esaminare l'efficacia, l'interoperabilità e l'affidabilità dei sistemi nazionali di immatricolazione dei veicoli e del relativo scambio transfrontaliero di informazioni nel garantire l'identificazione, la condizione e la tracciabilità accurate dei veicoli durante tutto il loro ciclo di vita. La Commissione dovrebbe inoltre riesaminare lo stato di sviluppo tecnologico e le prestazioni ambientali del contenuto di plastica a base biologica nei veicoli e degli elastomeri derivati dal ritrattamento degli pneumatici nei veicoli nuovi e potrebbe presentare una proposta legislativa per stabilire obiettivi pertinenti, se del caso. Per gli elastomeri derivati dal ritrattamento degli pneumatici, dovrebbe essere data priorità alla valutazione della misura in cui possono essere integrati negli obiettivi esistenti in materia di contenuto di plastica riciclata.
- (108) La relazione della Commissione dovrebbe inoltre 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 tali sostanze. Dovrebbe valutare anche se sia necessario introdurre misure riguardanti le sostanze che possono incidere sul trattamento dei veicoli quando sono fuori uso nell'ottica di un maggiore allineamento al regolamento (UE) 2024/1781.
- (109) La Commissione dovrebbe inoltre valutare, sulla base delle dichiarazioni rese dai costruttori, se questi ultimi siano sulla buona strada per rispettare gli obiettivi in materia di plastica riciclata. La valutazione dovrebbe vagliare in particolare la disponibilità di tecnologie adeguate per il riciclaggio della plastica, la sufficiente disponibilità di plastica riciclata, il livello di qualità della plastica riciclata rispetto al livello di sicurezza richiesto e le difficoltà tecniche ed economiche per raggiungere l'obiettivo. Se del caso, la valutazione dovrebbe essere accompagnata da una proposta legislativa della Commissione di modifica delle pertinenti disposizioni del presente regolamento.
- (110) È necessario prevedere un periodo di tempo sufficiente affinché gli operatori economici ottemperino agli obblighi che incombono loro in virtù del presente regolamento e affinché gli Stati membri predispongano le infrastrutture amministrative necessarie all'applicazione del medesimo. È pertanto opportuno rinviare l'applicazione del presente regolamento.
- (111) 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.
- (112) 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 di tali restrizioni e di altri requisiti di circolarità durante la procedura di omologazione. L'applicazione di tali 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 norme del presente regolamento, 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.

- (113) Il presente regolamento prevede norme più chiare in materia di responsabilità estesa del produttore rispetto a quelle stabilite nella 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 tali norme. Le corrispondenti disposizioni della direttiva 2000/53/CE dovrebbero rimanere in vigore fino all'entrata in vigore delle norme del presente regolamento, per garantire la continuità riguardo al finanziamento dei costi di raccolta dei veicoli fuori uso da parte dei produttori.
- (114) 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 prescrizioni del presente regolamento, per garantire la continuità di trattamento dei veicoli fuori uso.
- (115) Al fine di garantire la continuità, gli obblighi di cui alla direttiva 2000/53/CE in materia di comunicazione e trasmissione dei dati alla Commissione dovrebbero rimanere in vigore fino all'adozione, da parte della Commissione, delle nuove regole di calcolo e dei nuovi formati per la comunicazione ai sensi del presente regolamento.
- (116) È opportuno rinviare l'applicazione di tutte le disposizioni relative ai veicoli di categoria L e i veicoli delle categorie 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.
- (117) A fini di chiarezza, razionalità e semplificazione, poiché le norme sull'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità sono tutte contenute nel presente regolamento, è opportuno rinviare l'abrogazione della direttiva 2005/64/CE. In tal modo i fabbricanti avranno tempo sufficiente per assicurarsi che i tipi di veicoli che progettano e costruiscono siano conformi ai requisiti di circolarità e le autorità di omologazione avranno tempo di attuare le nuove norme.
- (118) 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 dell'ambiente e della salute umana, 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.

- (119) Il 1° febbraio 2020 il Regno Unito ha receduto dall'Unione europea. L'accordo di recesso⁽³⁰⁾ è stato concluso tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito, dall'altra. È stato approvato con decisione (UE) 2020/135 del Consiglio⁽³¹⁾ ed è entrato in vigore il 1° febbraio 2020. L'accordo di recesso prevede un periodo di transizione che è terminato il 31 dicembre 2020. Alla fine del periodo di transizione il diritto dell'Unione ha cessato di applicarsi al Regno Unito, mentre è diventato applicabile il protocollo su Irlanda/Irlanda del Nord («Quadro di Windsor»)⁽³²⁾, che costituisce parte integrante dell'accordo di recesso. Conformemente all'articolo 5, paragrafo 4, e all'allegato 2, punto 9, del Quadro di Windsor, la direttiva 2005/64/CE e gli atti giuridici dell'Unione che attuano, modificano o sostituiscono tale direttiva si applicano nel e al Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord. Il presente regolamento sostituisce la direttiva 2005/64/CE e pertanto dovrebbe applicarsi nel e al Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord. Tenuto conto dell'ambito di applicazione del Quadro di Windsor, è pertanto opportuno stabilire che determinate disposizioni del presente regolamento non si applichino nel e al Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento stabilisce requisiti 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 M_1 e N_1 di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), punto i), e lettera b), punto i), del regolamento (UE) 2018/858;
 - b) dal 1° settembre 2029, ai veicoli per uso speciale e ai veicoli per uso speciale fuori uso quali definiti all'articolo 3, punto 31), del regolamento (UE) 2018/858 delle categorie M_1 e N_1 ;
 - c) dal 1° settembre 2031 ai veicoli e ai veicoli fuori uso delle categorie M_2 , M_3 , N_2 , N_3 e O di cui all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/858;
 - d) dal 1° settembre 2031 ai veicoli per uso speciale e ai veicoli per uso speciale fuori uso quali definiti all'articolo 3, punto 31), del regolamento (UE) 2018/858 delle categorie M_2 , M_3 , N_2 , N_3 e O;
 - e) dal 1° settembre 2031 ai veicoli e ai veicoli fuori uso della categoria L, di cui all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽³³⁾.

⁽³⁰⁾ Accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica (GU L 29 del 31.1.2020, pag. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/withd_2020/sign).

⁽³¹⁾ Decisione (UE) 2020/135 del Consiglio, del 30 gennaio 2020, relativa alla conclusione dell'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica (GU L 29 del 31.1.2020, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2020/135/oj>).

⁽³²⁾ Dichiarazione comune n. 1/2023 dell'Unione e del Regno Unito in sede di comitato misto istituito dall'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica del 24 marzo 2023 (GU L 102 del 17.4.2023, pag. 87).

⁽³³⁾ Regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj>).

2. In deroga al paragrafo 1, il presente regolamento non si applica:
- a) ai veicoli prodotti in piccole serie quali definiti all'articolo 3, punto 30), del regolamento (UE) 2018/858;
 - b) ai veicoli delle categorie L prodotti in piccole serie di cui all'articolo 42 del regolamento (UE) n. 168/2013;
 - c) ai veicoli progettati e costruiti o adattati per essere utilizzati esclusivamente dalle forze armate di cui all'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), del regolamento (UE) 2018/858;
 - d) ai veicoli progettati e fabbricati per essere utilizzati da forze armate, difesa civile, servizi antincendio, forze responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico e servizi medici di emergenza, di cui all'articolo 2, paragrafo 2, lettera e), del regolamento (UE) n. 168/2013;
 - e) ai veicoli di interesse storico quali definiti all'articolo 3, punto 7), della direttiva 2014/45/UE, comprese le loro parti identificabili e i componenti necessari per le loro attività di manutenzione e necessari per preservarne lo status storico per il periodo durante il quale tali veicoli sono considerati veicoli di interesse storico;
 - f) ai veicoli di particolare interesse culturale per il periodo durante il quale tali veicoli sono ufficialmente riconosciuti come tali dalle autorità competenti e conformemente alla procedura di cui all'allegato II del presente regolamento;
 - g) ai caravan quali definiti al punto 5.6 dell'allegato I del regolamento (UE) 2018/858;
 - h) ai veicoli per uso speciale quali definiti all'articolo 3, punto 31), del regolamento (UE) 2018/858 delle categorie M₂, M₃, N₂, N₃ o O, prodotti da un costruttore di piccole serie;
 - i) ai cicli a pedali progettati nella categoria L_{1e}-A, di cui al criterio 9 dell'allegato I del regolamento (UE) n. 168/2013, o nella categoria L_{1e}-B, di cui al punto 1.1.2 dell'allegato XIX del regolamento delegato (UE) n. 3/2014 della Commissione ⁽³⁴⁾.
3. In deroga al paragrafo 1, lettera c), 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 8 sugli obblighi generali;
 - e) l'articolo 9 sulla strategia di circolarità;

⁽³⁴⁾ Regolamento delegato (UE) n. 3/2014 della Commissione, del 24 ottobre 2013, che completa il regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio in merito ai requisiti di sicurezza funzionale del veicolo per l'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli (GU L 7 del 10.1.2014, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2014/3/oj).

- f) l'articolo 10 sulla dichiarazione sul contenuto riciclato presente nei veicoli;
- g) l'articolo 12 sull'etichettatura di parti, componenti e materiali presenti nei veicoli;
- h) l'articolo 13 sul passaporto di circolarità digitale del veicolo;
- i) l'articolo 21 sulla modulazione delle tariffe;
- j) l'articolo 22 sul meccanismo di ripartizione dei costi per i veicoli divenuti veicoli fuori uso in un altro Stato membro;
- k) l'articolo 33 sugli obiettivi di riutilizzo, riciclaggio e recupero;
- l) l'articolo 35, paragrafo 2, sulla spedizione di veicoli fuori uso.

4. In deroga al paragrafo 1, lettera e), ai veicoli o ai veicoli fuori uso di categoria L 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 9 sulla strategia di circolarità;
- e) l'articolo 10 sulla dichiarazione sul contenuto riciclato presente nei veicoli;
- f) l'articolo 13 sul passaporto di circolarità digitale del veicolo;
- g) l'articolo 21 sulla modulazione delle tariffe;
- h) l'articolo 22 sul meccanismo di ripartizione dei costi per i veicoli divenuti veicoli fuori uso in un altro Stato membro;
- i) l'articolo 33 sugli obiettivi di riutilizzo, riciclaggio e recupero;
- j) l'articolo 35, paragrafo 2, sulla spedizione di veicoli fuori uso;
- k) l'articolo 38 sull'autorità competente in materia di esportazione di veicoli usati in paesi terzi;
- l) l'articolo 39 su controlli e prescrizioni relativi all'esportazione di veicoli usati;
- m) L'articolo 40 sulla verifica automatizzata delle informazioni sulla condizione del veicolo;
- n) l'articolo 41 su gestione del rischio e controlli doganali;
- o) l'articolo 42 sulla sospensione;

- p) l'articolo 43 sullo svincolo per l'esportazione;
- q) l'articolo 44 sul rifiuto di svincolo per l'esportazione;
- r) l'articolo 45 su cooperazione tra autorità e scambio di informazioni;
- s) l'articolo 46 sui sistemi elettronici.

5. In deroga al paragrafo 1, lettere b) e d), ai veicoli per uso speciale o ai veicoli per uso speciale fuori uso non si applicano le disposizioni seguenti:

- a) l'articolo 4 sulla riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dei veicoli;
- b) l'articolo 6 sul contenuto riciclato minimo nei veicoli;
- c) l'articolo 7 sulla progettazione per consentire la rimozione e la sostituzione di determinate parti e componenti dei veicoli;
- d) l'articolo 8 sugli obblighi generali;
- e) l'articolo 9 sulla strategia di circolarità;
- f) l'articolo 10 sulla dichiarazione sul contenuto riciclato presente nei veicoli;
- g) l'articolo 11 sulle informazioni sulla rimozione e sulla sostituzione di parti, componenti e materiali presenti nei veicoli;
- h) l'articolo 12 sull'etichettatura di parti, componenti e materiali presenti nei veicoli;
- i) l'articolo 13 sul passaporto di circolarità digitale del veicolo;
- j) l'articolo 14 sull'autorità competente in materia di gestione di veicoli fuori uso;
- k) l'articolo 15 sugli obblighi degli impianti di trattamento;
- l) l'articolo 17 sulle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore;
- m) l'articolo 18 sull'autorizzazione all'adempimento della responsabilità estesa del produttore;
- n) l'articolo 19 sulla registrazione;
- o) l'articolo 21 sulla modulazione delle tariffe;
- p) l'articolo 22 sul meccanismo di ripartizione dei costi per i veicoli divenuti veicoli fuori uso in un altro Stato membro;
- q) l'articolo 33 sugli obiettivi di riutilizzo, riciclaggio e recupero;
- r) l'articolo 35, paragrafo 2, sulla spedizione di veicoli fuori uso;
- s) l'articolo 36 sul trasferimento di proprietà dei veicoli usati all'interno dell'Unione;
- t) l'articolo 37, paragrafo 1, sullo stato del veicolo;

- u) l'articolo 38 sull'autorità competente in materia di esportazione di veicoli usati in paesi terzi;
- v) l'articolo 39 su controlli e prescrizioni relativi all'esportazione di veicoli usati;
- w) l'articolo 40 sulla verifica automatizzata delle informazioni sulla condizione del veicolo;
- x) l'articolo 41 su gestione del rischio e controlli doganali;
- y) l'articolo 42 sulla sospensione;
- z) l'articolo 43 sullo svincolo per l'esportazione;
- aa) l'articolo 44 sul rifiuto di svincolo per l'esportazione;
- ab) l'articolo 45 su cooperazione tra autorità e scambio di informazioni;
- ac) l'articolo 46 sui sistemi elettronici.

6. In deroga al paragrafo 1, si applicano le seguenti disposizioni:

- a) gli articoli da 4 a 13 non si applicano alle parti di un veicolo che sono state omologate nell'ambito di un'omologazione in più fasi delle categorie M₂, M₃, N₂, N₃ o O, diverse dal veicolo di base; le altre disposizioni del presente regolamento si applicano nella misura in cui si applicano alla categoria del veicolo in questione;
- b) l'articolo 5 non si applica ai veicoli per usi speciali delle categorie M₂, M₃, N₂, N₃ o O;
- c) gli articoli 7 e 11 si applicano ai i veicoli di categoria L solo per quanto riguarda le voci 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 e 11 dell'allegato VIII, parte C;
- d) l'articolo 7 si applica ai veicoli delle categorie M₂, M₃, N₂, N₃ e O in riferimento all'allegato VIII, parte C, voci 1, 3, 5, 4 e 5;
- e) l'articolo 8 si applica ai veicoli di categoria L solo per quanto riguarda il rispetto degli obblighi applicabili a tali categorie di veicoli;
- f) l'articolo 16, lettera b), non si applica ai veicoli di categoria L e ai veicoli delle categorie M₂, M₃, N₂, N₃ o O, né ai veicoli per usi speciali delle categorie M₁, M₂, M₃, N₁, N₂, N₃ o O;
- g) gli Stati membri possono esentare i veicoli delle categorie L_{1e}, L_{2e} e L_{6e} dagli obblighi di cui all'articolo 23, paragrafo 6, e agli articoli 25, 36 e 37.
- h) per i veicoli di categoria L, e per i veicoli delle categorie M₂, M₃, N₂, N₃ e O, nonché per i veicoli per usi speciali delle categorie M₂, M₃, N₂, N₃ e O, l'articolo 29 si applica solo in relazione alle voci 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 e 11 della parte C dell'allegato VII;
- i) per i veicoli di categoria L, e per i veicoli delle categorie M₂, M₃, N₂, N₃ e O, gli articoli da 47 a 50 si applicano esclusivamente per quanto riguarda la comunicazione e l'applicazione degli obblighi previsti per tali categorie di veicoli;

*Articolo 3***Definizioni**

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni seguenti:

- 1) «veicolo»: qualsiasi veicolo quale definito all'articolo 3, punto 15), del regolamento (UE) 2018/858 o elencato all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 168/2013;
- 2) «veicolo fuori uso»: qualsiasi veicolo che è rifiuto quale definito all'articolo 3, punto 1), della direttiva 2008/98/CE o che è rifiuto conformemente all'allegato I del presente regolamento;
- 3) «tipo di veicolo»: qualsiasi tipo di veicolo quale definito all'articolo 3, punto 32), del regolamento (UE) 2018/858 o dell'articolo 3, punto 73), del regolamento (UE) n. 168/2013;
- 4) «riutilizzo»: qualsiasi operazione in virtù della quale i componenti del veicolo fuori uso sono utilizzati nuovamente per lo stesso scopo per cui erano stati originariamente concepiti;
- 5) «riutilizzabilità»: la possibilità di riutilizzare parti o componenti tolti da un veicolo fuori uso;
- 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»: qualsiasi persona fisica o giuridica che fornisce parti, componenti o materiali al costruttore che li utilizza per fabbricare veicoli;
- 9) «plastica»: un polimero ai sensi dell'articolo 3, punto 5), del regolamento (CE) n. 1907/2006, al quale possono essere stati aggiunti additivi o altre sostanze e che può funzionare come componente strutturale principale di prodotti finiti, ad eccezione dei polimeri naturali che non sono stati modificati chimicamente;
- 10) «materie prime critiche»: le materie prime critiche ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2024/1252;
- 11) «rifiuti pre-consumo»: materiale sottratto al flusso dei rifiuti durante un processo di fabbricazione, escluso il riutilizzo di materiali quali rilavorati, rimacinati o residui generati in un processo e che possono essere recuperati nello stesso processo che ha generato il materiale;
- 12) «rifiuti post-consumo»: i rifiuti generati dai prodotti che sono stati immessi sul mercato o forniti per la distribuzione, il consumo o l'uso in un paese terzo, nel corso di un'attività commerciale a pagamento o gratuita;
- 13) «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;

- 14) «motore ad azionamento elettrico»: motore elettrico che converte l'energia elettrica di ingresso in potenza meccanica di uscita per fornire trazione al veicolo;
- 15) «batteria per veicoli elettrici»: batteria per veicoli elettrici quale definita all'articolo 3, paragrafo 1, punto 14), del regolamento (UE) 2023/1542;
- 16) «impianto di trattamento autorizzato»: qualsiasi stabilimento o impresa autorizzati a norma della direttiva 2008/98/CE e del presente regolamento a effettuare le operazioni di raccolta, stoccaggio e trattamento dei veicoli fuori uso, incluse le loro parti e componenti;
- 17) «frantumazione»: operazione finalizzata a ridurre in pezzi o frammenti i veicoli fuori uso;
- 18) «trattamento»: qualsiasi attività eseguite dopo il conferimento del veicolo fuori uso ad un impianto di depurazione, demolizione, compattamento, tranciatura, frantumazione, recupero o preparazione prima dello smaltimento dei rifiuti frantumati, nonché tutte le altre operazioni, eseguite ai fini del recupero o dello smaltimento del veicolo fuori uso e delle sue parti, componenti e materiali;
- 19) «riparatore-manutentore»: persona fisica o giuridica che porta avanti un'attività professionale che implica direttamente o indirettamente la riparazione e manutenzione di veicoli, compresi riparatori, costruttori o distributori di utensili, apparecchiature per la riparazione o pezzi di ricambio, editori di informazioni tecniche, club automobilistici, addetti al soccorso stradale, addetti a servizi d'ispezione e di prova e alla formazione di installatori, costruttori e riparatori di equipaggiamenti per veicoli alimentati da carburanti alternativi;
- 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) «immissione sul mercato»: la messa a disposizione per la prima volta del veicolo nell'Unione;
- 22) «gestore di rifiuti»: qualsiasi persona fisica o giuridica che, a titolo professionale, si occupa della raccolta o del trattamento dei veicoli fuori uso, incluse le loro parti e componenti;
- 23) «produttore»: qualsiasi costruttore, importatore o 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 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁵⁾, mette a disposizione per la prima volta il veicolo, per distribuzione o per uso, nel territorio di uno Stato membro a titolo professionale;
- 24) «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;
- 25) «rappresentante autorizzato 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 i veicoli, diverso dallo Stato membro o dal paese terzo in cui il produttore è stabilito, designata dal produttore in conformità 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;

⁽³⁵⁾ Direttiva 2011/83/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2011, sui diritti dei consumatori, recante modifica della direttiva 93/13/CEE del Consiglio e della direttiva 1999/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 85/577/CEE del Consiglio e la direttiva 97/7/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 304 del 22.11.2011, pag. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2011/83/oj>).

- 26) «rappresentante autorizzato per il meccanismo transfrontaliero»: una persona fisica o giuridica stabilita in uno Stato membro e nominata dal fabbricante in conformità dell'articolo 22;
- 27) «materie prime secondarie»: materiali che possono sostituire le materie prime primarie e che sono stati ottenuti mediante processi di riciclaggio;
- 28) «proprietario del veicolo»: qualsiasi persona fisica o giuridica titolare del diritto di proprietà su un veicolo o l'intestatario della carta di circolazione del veicolo o, se non è possibile identificare né l'intestatario del diritto di proprietà né l'intestatario della carta di circolazione del veicolo, l'intestatario del veicolo;
- 29) «tecnologia post frantumazione»: tecniche e tecnologie utilizzate per il trattamento dei materiali ottenuti dai veicoli fuori uso, dopo la frantumazione, per ulteriore recupero, conformemente all'allegato VII, parte G, punto 2;
- 30) «rifabbricazione»: le azioni professionali attraverso le quali una parte o un componente nuovo è fabbricato per tornare alle stesse condizioni delle parti e dei componenti rimossi dai veicoli o dai veicoli fuori uso e attraverso le quali è apportata almeno una modifica che incide sulla sicurezza, sul ciclo di vita, sulle prestazioni, sullo scopo o sul tipo di parte o componente, nell'ambito di un processo conforme a specifiche tecniche specifiche, comprese le norme ingegneristiche, di qualità e di prova;
- 31) «ricondizionamento»: le azioni svolte per preparare, pulire, testare, fare la manutenzione e, se necessario, riparare una parte o componente rimosso da veicoli o 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 al momento dell'immissione sul mercato della parte o del componente;
- 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 Consiglio ⁽³⁶⁾;
- 33) «veicolo usato»: veicolo immatricolato in uno Stato membro o in un paese terzo 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) «operatore economico»: un produttore, un collezionista, una compagnia di assicurazione dei veicoli, un fornitore, un riparatore-manutentore, un gestore di rifiuti, compresa una impresa di demolizione o riciclaggio, e ogni altro operatore coinvolto nella progettazione dei veicoli, nel commercio, nella demolizione, nel riutilizzo o nella gestione di veicoli fuori uso, nella rifabbricazione e nel ricondizionamento di parti, componenti e materiali dei veicoli;
- 36) «veicoli tecnicamente idonei alla circolazione stradale»: un veicolo tecnicamente idoneo alla circolazione stradale conformemente alla direttiva 2014/45/UE;
- 37) «operatore di impianti di trasformazione»: qualsiasi persona giuridica che fabbrica un kit di conversione elettrica o effettua la conversione dei veicoli con motore a combustione interna in veicoli elettrici a batteria o a celle a combustibile.
- 38) «punto di raccolta»: un operatore economico diverso da un impianto di trattamento autorizzato che conserva temporaneamente i veicoli fuori uso e prepara il trasferimento dei veicoli fuori uso raccolti agli impianti di trattamento autorizzati per il trattamento.

⁽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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/31/oj>).

- 39) «rifiuto», «oli usati», «detentore di rifiuti», «gestione dei rifiuti», «raccolta», «prevenzione», «recupero», «riciclaggio», «riempimento», «smaltimento» e «regime di responsabilità estesa del produttore»: rifiuto, oli usati, detentore di rifiuti, gestione dei rifiuti, raccolta, prevenzione, recupero, riciclaggio, riempimento, smaltimento e regime di responsabilità estesa del produttore quali definiti rispettivamente all'articolo 3, punti 1), 3), 6), 9), 10), 12), 15), 17), 17bis), 19) e 21), della direttiva 2008/98/CE;
- 40) eccetto per i veicoli della categoria L, «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»: 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 quali definiti rispettivamente all'articolo 3, punti 1), 8), 19), 21), 23), 24), 30), 31), 35), 36), 40), 42) e 43), del regolamento (UE) 2018/858;
- 41) per i veicoli della categoria L, «omologazione», «veicolo di base», «componente», «parti», «pezzi di ricambio», «costruttore», «importatore» «distributore», «autorità di omologazione», e «autorità di vigilanza del mercato»: omologazione, veicolo di base, componente, parti, pezzi di ricambio, fabbricante, importatore, distributore, autorità di omologazione e autorità di vigilanza del mercato, quali definiti rispettivamente all'articolo 3, punti 1), 11), 16), 18), 21), 47), 49), 50), 56) e 57) del regolamento (UE) n. 168/2013, e per «veicolo prodotto in piccole serie» si intende «veicolo prodotto in piccole serie» quale definito all'articolo 42 di tale regolamento;
- 42) «immatricolazione», «carta di circolazione», «intestatario della carta di circolazione» «sospensione» e «cancellazione di un'immatricolazione»: immatricolazione, carta di circolazione, intestatario della carta di circolazione, sospensione e cancellazione di un'immatricolazione, quali definiti rispettivamente all'articolo 2, lettere b), c), d), e) ed f), della direttiva 1999/37/CE.
- 43) «veicolo di interesse storico», «controllo tecnico» e «certificato di revisione»: veicolo di interesse storico, controllo tecnico e certificato di revisione, quali definiti rispettivamente all'articolo 3, punti 7), 9) e 12), della direttiva 2014/45/UE;
- 44) «sostanza che desta preoccupazione» e «supporto dati»: sostanza che desta preoccupazione e supporto dati quali definiti rispettivamente all'articolo 2, punti 27) e 29), del regolamento (UE) 2024/1781;
- 45) «autorità doganali»: le autorità doganali quali definite all'articolo 5, punto 1), del regolamento (UE) n. 952/2013;
- 46) «piattaforma online»: una piattaforma online quale definita all'articolo 3, lettera i), del regolamento (UE) 2022/2065;
- 47) «costruttore di piccole serie»: costruttore di piccole serie quale definito all'articolo 3, punto 48), del regolamento (UE) 2024/1257.
- 48) «batteria per mezzi di trasporto leggeri»: una batteria per mezzi di trasporto leggeri quale definita all'articolo 3, punto 11), del regolamento (UE) 2023/1542;
- 49) «rifiuti di imballaggio»: rifiuti di imballaggio quali definiti all'articolo 3, punto 25), del regolamento (UE) 2025/40 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁷⁾;

⁽³⁷⁾ Regolamento (UE) 2025/40 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 dicembre 2024, sugli imballaggi e i rifiuti di imballaggio, che modifica il regolamento (UE) 2019/1020 e la direttiva (UE) 2019/904 e che abroga la direttiva 94/62/CE (GU L, 2025/40, 22.1.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/40/oj>).

- 50) «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 Consiglio ⁽³⁸⁾;
- 51) «plastica a base biologica»: plastica a base biologica quale definita all'articolo 3, punto 53), del regolamento (UE) 2025/40;
- 52) «reclamo»: reclamo quale definito all'articolo 3, punto 13), del regolamento (UE) 2024/573.

CAPO II

REQUISITI DI CIRCOLARITÀ

Articolo 4

Riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dei veicoli

1. Ciascun veicolo appartenente a un tipo di veicolo omologato a partire dal 1° settembre 2032 a norma del regolamento (UE) 2018/858 è costruito in modo da essere:
 - a) riutilizzabile o riciclabile per almeno l'85 % della massa;
 - b) riutilizzabile o recuperabile per almeno il 95 % della massa.
2. Per ciascun tipo di veicolo di cui al paragrafo 1, i costruttori adottano le misure seguenti:
 - 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 al presente regolamento;
 - b) conservano ogni altro dato appropriato relativo al veicolo, necessario per il processo di calcolo di cui alla lettera e);
 - c) definiscono procedure per verificare la correttezza e la completezza delle informazioni ricevute dai fornitori;
 - d) gestiscono e documentano la ripartizione dei materiali;
 - e) calcolano i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità ai fini del paragrafo 1 del presente articolo conformemente alla metodologia stabilita dalla Commissione a norma del paragrafo 3 del presente articolo o, prima dell'adozione e dell'applicazione di tale metodologia, conformemente alla norma internazionale ISO 22628:2002 in combinazione con gli elementi di cui all'allegato II, parte A, del presente regolamento;
 - 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. La Commissione, entro il 28 febbraio 2029, 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 III del presente regolamento e alla norma internazionale ISO 22628:2002. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 52, paragrafo 2.

⁽³⁸⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/19/oj>).

*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. Entro il 14 febbraio 2028, la Commissione elabora una relazione sulla presenza di sostanze che destano preoccupazione nei veicoli, al fine di determinare la misura in cui tali sostanze incidono negativamente sul riutilizzo e sul riciclaggio dei materiali o hanno un effetto negativo sull'ambiente o sulla salute. La Commissione è assistita dall'Agenzia per quanto riguarda gli aspetti relativi alla sicurezza chimica. La relazione non riguarda le sostanze che destano preoccupazione presenti nelle parti e nei componenti dei veicoli per le quali un'identificazione o una valutazione è già richiesta da altre normative dell'Unione. La Commissione presenta la relazione al Parlamento europeo e al Consiglio, esponendole sue conclusioni, e tiene conto delle opportune misure di follow-up. Qualora uno Stato membro ritenga che una sostanza incida negativamente sul riutilizzo e sul riciclaggio dei materiali nel veicolo in cui è presente, entro il 14 febbraio 2029 ne informa la Commissione e, per quanto riguarda gli aspetti relativi alla sicurezza chimica, anche l'Agenzia e, se disponibili, si avvale delle pertinenti valutazioni del rischio o di altri dati pertinenti.
3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 51 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo requisiti informativi e restrizioni sulla presenza di sostanze che destano preoccupazione e incidono negativamente sul riutilizzo e sul riciclaggio dei materiali presenti nei veicoli e loro parti e componenti, per motivi non connessi prevalentemente alla sicurezza chimica.
4. Ogni tipo di veicolo omologato a partire dal 1° settembre 2032 a norma del regolamento (UE) 2018/858, o ogni nuova parte o componente immesso sul mercato per tale veicolo, non contiene piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente.
5. In deroga al paragrafo 4 del presente articolo, i tipi di veicoli o le parti e i componenti immessi sul mercato per tali veicoli possono contenere piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente alle condizioni e nei limiti di concentrazione massimi di cui all'allegato IV del presente regolamento. I paragrafi 2, 3 e 4 del presente articolo e il presente paragrafo non si applicano alle batterie incorporate nei veicoli cui si applica il regolamento (UE) 2023/1542.
6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 51 per modificare l'allegato IV 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 4 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 l'ambiente o per la salute umana 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 IV, se l'impiego di piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente è evitabile;
- d) specificando le parti, i componenti e i materiali omogenei nei veicoli che devono 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 51 per modificare l'allegato IV, in particolare stralciando dall'elenco determinate esenzioni per materiali omogenei e componenti, qualora l'esenzione sia disciplinata da altre normative dell'Unione.

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

7. Su richiesta della Commissione, l'Agenzia elabora entro 12 mesi una relazione, basata, tra l'altro, su un'ampia consultazione dei portatori di interessi, sulla fattibilità tecnica ed economica di alternative alle esenzioni esistenti elencate nell'allegato IV e, sulla base di tale valutazione, la proposta motivata di modifica specifica dell'esenzione.

8. 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 IV e invita gli Stati membri e tutte le parti interessate a presentare osservazioni entro 12 settimane dalla data di pubblicazione di tale avviso. L'Agenzia pubblica sul proprio sito web tutte le osservazioni ricevute dagli Stati membri e dalle parti interessate.

9. Entro 12 mesi dalla presentazione della relazione di cui al paragrafo 7 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.

Articolo 6

Contenuto riciclato minimo nei veicoli

1. La plastica contenuta in ciascun nuovo tipo di veicolo omologato a partire dal 1° settembre 2032 a norma del regolamento (UE) 2018/858 contiene non meno del 15 % in peso di plastica riciclata da rifiuti di plastica post-consumo.

La plastica contenuta in ciascun nuovo tipo di veicolo omologato a partire dal 1° settembre 2036 a norma del regolamento (UE) 2018/858 contiene non meno del 25 % in peso di plastica riciclata da rifiuti di plastica post-consumo.

2. Almeno il 20 % dell'obiettivo di cui al paragrafo 1 deve essere raggiunto includendo nel tipo di veicolo in questione materie plastiche riciclate provenienti da veicoli fuori uso o da parti e componenti smontati dai veicoli durante la fase di utilizzo.

3. Il peso della plastica contenuta in ciascun tipo di veicolo nuovo interessato e il peso della plastica riciclata di cui ai paragrafi 1 e 2 escludono gli elastomeri provenienti dagli pneumatici e dai termoindurenti diversi dalle schiume di poliuretano utilizzate per l'ammortizzazione.

4. Ai fini degli obblighi di cui ai paragrafi 1, 2 e 3, il contenuto riciclato deve essere recuperato da rifiuti post-consumo, che sono stati riciclati in:

- a) un impianto situato nell'Unione; oppure
- b) a decorrere dal 14 agosto 2030, un impianto situato in un paese terzo, a condizione che tale impianto soddisfi le prescrizioni di cui all'allegato XIII.

Entro il 30 settembre 2028, la Commissione valuta in modo più approfondito l'impatto previsto sul commercio mondiale, nonché sull'industria del riciclaggio e sull'industria automobilistica dell'Unione e riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio in merito alla sua valutazione.

5. Entro il 31 agosto 2028, la Commissione adotta un atto di esecuzione conformemente all'articolo 52, paragrafo 2, al fine di stabilire la metodologia per il calcolo e la verifica, ai fini dei paragrafi da 1 a 4 del presente articolo, della quota di plastica riciclata dai rifiuti post-consumo e dai veicoli fuori uso, presente e incorporata nei tipi di veicolo.

Alla plastica riciclata ottenuta con metodi di riciclaggio diversi dal riciclaggio meccanico si applica una metodologia di contabilizzazione del bilancio di massa, in linea con le metodologie di contabilizzazione del bilancio di massa applicabili al riciclaggio della plastica in linea con la definizione di riciclaggio di cui alla direttiva 2008/98/CE.

La metodologia di verifica prevede l'obbligo per i fabbricanti di garantire che ogni impianto situato in un paese terzo che produce il materiale a contenuto riciclato da essi utilizzato sia conforme all'allegato XIII e che ciascuno di tali impianti situati in un paese terzo sia sottoposto a verifica almeno ogni cinque anni da un organismo terzo indipendente ai sensi dell'allegato XIV. Tali verifiche accertano il rispetto delle condizioni di cui ai paragrafi da 1 a 4 del presente articolo.

Il requisito di verifica di cui al terzo comma del presente paragrafo e i requisiti e i criteri di cui all'allegato XIII per i materiali riciclati in paesi terzi si applicano a decorrere dal 14 agosto 2030.

6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 51 al fine di integrare i paragrafi 1 e 2 del presente articolo stabilendo deroghe temporanee agli obiettivi di contenuto di plastica riciclata o tempistiche nel caso in cui la mancanza di disponibilità o i prezzi eccessivi di specifiche plastiche riciclate rendano eccessivamente difficile il rispetto delle percentuali minime di contenuto riciclato.

7. Entro il 30 settembre 2027 la Commissione valuta la fattibilità di stabilire un requisito sulla quota minima di acciaio riciclato, considerando in particolare quanto segue:

- a) la disponibilità attuale e prevista di rottami ferrosi, tenendo conto delle famiglie di prodotti in acciaio piatto e lungo e, se del caso, in acciaio inossidabile;
- b) l'attuale quota di rottami ferrosi in vari semilavorati e prodotti intermedi in acciaio connessi alle famiglie di acciaio utilizzati nei veicoli e i cambiamenti previsti in relazione alla transizione dell'industria automobilistica;
- c) il potenziale utilizzo di rottami ferrosi da parte dei costruttori nei veicoli da omologare in futuro e il relativo contributo potenziale a livelli più elevati di utilizzo dei rottami, tenendo conto dei diversi vincoli compositivi applicabili a ciascuna famiglia di prodotti siderurgici;
- d) la domanda relativa del settore automobilistico rispetto alla domanda di rottami ferrosi di altri settori, tenendo conto della capacità di tollerare il tenore di rame e altre inclusioni non intenzionali di impurità;

- 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, nonché la necessità di ovviare alle carenze del mercato che ostacolano l'utilizzo di rottami di acciaio post-consumo rispetto a quelli pre-consumo;
- 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, di ambiente e di obiettivi industriali, in particolare per quanto riguarda la creazione di mercati pilota complementari per la produzione di acciaio decarbonizzato;
- g) la necessità di evitare impatti negativi sproporzionati sull'accessibilità economica dei veicoli; e
- h) l'incidenza sui costi complessivi e sulla competitività del settore automobilistico e dell'intera catena del valore dell'acciaio per l'industria automobilistica;

Entro il 30 settembre 2028, la Commissione adotta un atto delegato, conformemente all'articolo 51, per integrare il presente regolamento stabilendo una quota minima di acciaio riciclato proveniente da rifiuti di acciaio post-consumo e, se del caso, da rottami ferrosi, che deve essere presente e incorporata nei tipi di veicoli da omologare a norma del presente regolamento e del regolamento (UE) 2018/858. Tale atto delegato stabilisce inoltre la data di applicazione dell'obbligo di garantire una percentuale minima di contenuto riciclato entro e non oltre il 14 agosto 2033. L'acciaio utilizzato come materiale di rinforzo negli pneumatici non è considerato rientrante nell'ambito di applicazione di tale atto delegato.

Entro il 30 settembre 2028, la Commissione adotta un atto delegato, conformemente all'articolo 51, che stabilisce la metodologia per il calcolo e la verifica della percentuale di acciaio riciclato da rifiuti di acciaio post-consumo nei tipi di veicoli e, se del caso, da rottami ferrosi, presente e incorporato nei tipi di veicoli.

8. Entro il 30 settembre 2027, la Commissione valuta la fattibilità di stabilire un requisito relativo alla quota minima di alluminio e delle sue leghe, riciclati da rifiuti post-consumo presenti e incorporati nei tipi di veicoli, considerando in particolare quanto segue:

- a) la disponibilità attuale e prevista di alluminio e sue leghe riciclati da rifiuti pre-consumo e post-consumo;
- b) le attuali quote di contenuto riciclato di rifiuti post-consumo nell'alluminio e sue leghe 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 di contenuto riciclato di alluminio nei veicoli darebbe agli obiettivi dell'Unione in materia di autonomia strategica aperta, di clima, di ambiente e di industria, in particolare per quanto riguarda la creazione di mercati guida complementari per l'alluminio decarbonizzato e le sue leghe;
- e) la necessità di evitare impatti negativi sproporzionati sull'accessibilità economica dei veicoli che contengono alluminio e le sue leghe; e
- f) l'incidenza sui costi complessivi e sulla competitività del settore automobilistico.

Entro il 30 settembre 2028, la Commissione adotta un atto delegato conformemente all'articolo 51 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo una quota minima di alluminio riciclato e sue leghe presenti e incorporati nei tipi di veicoli da omologare a norma del presente regolamento e del regolamento (UE) 2018/858. Tale atto delegato stabilisce inoltre la data di applicazione dell'obbligo di garantire una quota minima di contenuto riciclato entro e non oltre il 14 agosto 2033.

Entro il 30 settembre 2028, la Commissione adotta un atto delegato, conformemente all'articolo 51, che stabilisce la metodologia per il calcolo e la verifica della percentuale di alluminio e delle sue leghe riciclati da rifiuti post-consumo nei tipi di veicoli e, se del caso, da rifiuti pre-consumo, presenti e incorporati nei tipi di veicoli.

9. Entro il 31 agosto 2029 la Commissione valuta la fattibilità di stabilire una quota minima obbligatoria di:

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

La valutazione di fattibilità tiene conto di quanto segue:

- a) la disponibilità attuale e prevista dei materiali di cui al primo comma, lettere a) e b), riciclati da rifiuti pre-consumo e post-consumo;
- b) le attuali quote di contenuto riciclato di rifiuti post-consumo nei materiali di cui al primo comma, lettere a) e b), 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 primo comma, lettere a) e b), 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 primo comma, lettere a) e b), 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 primo comma, lettere a) e b);
- g) l'incidenza sui costi complessivi e sulla competitività del settore automobilistico.

Una volta completata la valutazione di cui al primo comma, la Commissione è autorizzata ad adottare un atto delegato, conformemente all'articolo 51, per integrare il presente regolamento stabilendo una quota minima di:

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

L'atto delegato di cui al terzo comma fissa inoltre la data di applicazione dell'obbligo di disporre di una quota minima di contenuto riciclato.

Entro il 30 settembre 2029, la Commissione adotta un atto delegato, conformemente all'articolo 51, che stabilisce la metodologia per il calcolo e la verifica della percentuale di materiali riciclati di cui al terzo comma presenti e incorporati nei modelli di veicoli.

*Articolo 7***Progettazione per consentire la rimozione e la sostituzione di determinate parti e componenti dei veicoli**

1. Ciascun veicolo appartenente a un nuovo tipo di veicolo omologato a partire dal 1° settembre 2032 ai sensi del regolamento (UE) 2018/858 e del regolamento (UE) n. 168/2013 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, al fine di essere sostituiti, riutilizzati, riciclati, rifabbricati o ricondizionati laddove tecnicamente fattibile.
2. Ciascun veicolo appartenente a un nuovo tipo di veicolo omologato a partire dal 1° settembre 2032 a norma del regolamento (UE) 2018/858 è progettato per consentire, in modo facile e non distruttivo, la rimozione dal veicolo e la sostituzione nel veicolo delle batterie per veicoli elettrici, dei loro pacchi batterie ed elementi costitutivi, nonché 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 51 al fine di modificare il paragrafo 2 mediante l'inclusione di parti e componenti aggiuntivi elencati nell'allegato VIII, 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 di esame di cui all'articolo 52, paragrafo 2.
5. I costruttori non ostacolano la rimozione e la sostituzione di parti e componenti dei veicoli servendosi di aggiornamenti del software, salvo laddove altrimenti disciplinato dal diritto dell'Unione.

CAPO III**OBBLIGHI DEI COSTRUTTORI***Articolo 8***Obblighi generali**

1. I costruttori dimostrano che i nuovi tipi di veicoli da essi prodotti e immessi sul mercato sono omologati conformemente alle prescrizioni del regolamento (UE) 2018/858, del regolamento (UE) n. 168/2013 e del presente regolamento.
2. Ai fini dell'omologazione dei tipi di veicoli cui si applicano le prescrizioni degli articoli 4, 5, 6 o 7, il costruttore fornisce la documentazione attestante la conformità a tali prescrizioni e:
 - a) la include nel fascicolo informativo di cui all'articolo 24 del regolamento (UE) 2018/858 o all'articolo 27 del regolamento (UE) n. 168/2013, a seconda del caso; e
 - b) la trasmette all'autorità di omologazione a norma dell'articolo 23 del regolamento (UE) 2018/858 o dell'articolo 26 del regolamento (UE) n. 168/2013, a seconda del caso.

3. Ai fini dell'omologazione dei veicoli cui si applicano le prescrizioni stabilite all'articolo 10 del presente regolamento, il costruttore elabora le informazioni di cui all'articolo 10, paragrafo 1, del presente regolamento, 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.

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

Articolo 9

Strategia di circolarità

1. A decorrere dal 1° settembre 2029 ogni costruttore elabora una strategia di circolarità a livello del costruttore.
2. La strategia di circolarità descrive le azioni che il costruttore intende compiere per ottemperare ai propri obblighi al fine di garantire il rispetto dei requisiti di circolarità di cui al capo II.
3. La strategia di circolarità contiene gli elementi di cui all'allegato V, parte A.
4. Ciascun costruttore trasmette alle autorità di omologazione degli Stati membri e alla Commissione una copia della strategia di circolarità entro 30 giorni dalla sua elaborazione.
5. Ciascun costruttore monitora le azioni previste nella strategia di circolarità, vi dà seguito e aggiorna la strategia, indicando le nuove modifiche pertinenti della strategia di circolarità, ogni cinque anni conformemente all'allegato IV, parte B. Il costruttore trasmette la strategia di circolarità aggiornata alla Commissione.
6. La Commissione mette a disposizione del pubblico le strategie di circolarità e gli aggiornamenti, fatta eccezione per le informazioni riservate.
7. Entro il 31 agosto 2033 e successivamente almeno ogni sei anni la Commissione elabora e pubblica una relazione sulla circolarità del settore automobilistico. Tale 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 nuovo tipo di veicolo omologato a norma del regolamento (UE) 2018/858 a partire dal primo giorno del mese successivo a 12 mesi dalla data di adozione delle rispettive metodologie per il calcolo e la verifica della quota dei materiali riciclati da rifiuti post-consumo nei tipi di veicoli, di cui all'articolo 6 del presente regolamento i costruttori dichiarano la rispettiva quota di contenuto riciclato di:

- a) neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario, nichel, cobalto e boro nei magneti permanenti dei motori ad azionamento elettrico;
- b) alluminio e sue leghe;

- c) magnesio e sue leghe;
- d) acciaio e sue leghe;
- e) plastica.

La dichiarazione concerne il contenuto riciclato di tali materiali presenti nel tipo di veicolo e indica, per quota di materiale e per i componenti di plastica di peso superiore a 100 grammi, 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 diventato applicabile un obiettivo a norma dell'articolo 6.

Articolo 11

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

1. A decorrere dal 1° settembre 2029, per i nuovi tipi di veicoli omologati, i costruttori danno ai gestori di rifiuti, agli editori di informazioni tecniche 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 i seguenti elementi, a meno che tali informazioni non siano disponibili in altre normative dell'Unione:

- a) le batterie per veicoli elettrici e i relativi pacchi batterie incorporati nel veicolo;
- b) parti, componenti e materiali contenenti i fluidi e i liquidi elencati all'allegato VIII, parte B, e presenti nei veicoli;
- c) parti e componenti elencati nell'allegato VIII, parte C, presenti nei veicoli;
- d) parti e componenti contenenti le materie prime critiche di cui all'articolo 28, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE) 2024/1252 al momento dell'omologazione del veicolo;
- e) componenti e parti del veicolo con codici digitali, se la codifica ne impedisce la riparazione, la manutenzione o la sostituzione in un altro veicolo.

Il primo comma, lettera e), non si applica alle informazioni da fornire agli editori di informazioni tecniche.

2. I costruttori mettono a disposizione dei servizi di emergenza orientamenti informativi per il soccorso e gli interventi di emergenza.

3. I costruttori garantiscono la cooperazione con gli impianti di trattamento autorizzati, con gli editori di informazioni tecniche, con gli ammodernatori 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 VI.

I costruttori forniscono le informazioni di cui al primo comma gratuitamente. I costruttori possono riscuotere oneri ragionevoli e proporzionati dai gestori di rifiuti, dagli editori di informazioni tecniche e dai riparatori-manutentori nella misura necessaria a coprire i costi amministrativi effettivamente sostenuti per rendere accessibili le informazioni necessarie attraverso le piattaforme di comunicazione.

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 51 al fine di modificare l'allegato VI rivedendo l'elenco di parti, componenti e materiali dei veicoli e la portata delle informazioni che i costruttori sono tenuti a fornire. La Commissione tiene conto degli sviluppi tecnici e normativi, delle tecnologie dell'informazione correnti e degli sviluppi prevedibili della tecnologia dei veicoli.

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 VII, punti 1, 2 e 3.

2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 51 per modificare l'allegato VII in modo da adeguarlo al progresso tecnico e scientifico.

Articolo 13

Passaporto digitale di circolarità del veicolo

1. A decorrere dal 1° settembre 2032 ogni veicolo immesso sul mercato è munito di un passaporto digitale di circolarità del veicolo, il quale è allineato, interoperabile e, ove possibile, integrato in altri passaporti ambientali relativi ai veicoli istituiti da normative dell'Unione, in particolare i passaporti di cui all'articolo 77 del regolamento (UE) 2023/1542, all'articolo 3, punto 68), del regolamento (UE) 2024/1257 e in altri passaporti pertinenti istituiti a norma del regolamento (UE) 2024/1781.

2. Il passaporto digitale di circolarità di un veicolo che viene immesso sul mercato è accessibile gratuitamente e contiene, in formato digitale, quanto segue:

- a) le informazioni di cui all'articolo 11;
- b) le informazioni sulle parti del veicolo contenenti piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente in relazione alla deroga di cui all'articolo 5, paragrafo 5;
- c) la dichiarazione sulla quota di contenuto di plastica riciclata e materiali elencati all'articolo 10, paragrafo 1;
- d) il catalogo ufficiale dei pezzi di ricambio per il tipo di veicolo interessato.

3. Qualora le informazioni richieste a norma del presente articolo siano già accessibili attraverso un passaporto di cui al paragrafo 1 diverso dal passaporto digitale di circolarità del veicolo, le informazioni richieste a norma del paragrafo 2 non sono duplicate nel passaporto digitale di circolarità del veicolo, purché sia garantita l'interoperabilità.

4. Il costruttore che immette il veicolo sul mercato garantisce che le informazioni di cui al paragrafo 2 siano esatte, complete e aggiornate.

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

- a) si basano su norme tecniche aperte;
- b) sono elaborate in un formato interoperabile;
- c) sono trasferibili mediante una rete aperta e interoperabile per lo scambio di dati senza blocco da fornitore;
- d) sono leggibili mediante dispositivi informatici, strutturate e ricercabili.

6. Entro il 14 agosto 2030 la Commissione adotta atti di esecuzione che disciplinano:

- a) le modalità e i requisiti di base della soluzione tecnica da utilizzare per accedere al passaporto digitale di circolarità del veicolo, in maniera tale da non precludere nessuna soluzione tecnologica;
- b) le specifiche tecniche di progettazione e funzionamento del passaporto digitale di circolarità del veicolo, comprese le norme riguardanti:
 - i) l'allineamento e l'interoperabilità del passaporto digitale di circolarità del veicolo con altri passaporti imposti dalla legislazione dell'Unione;
 - ii) l'archiviazione e il trattamento delle informazioni contenute nel passaporto digitale di circolarità del veicolo;
 - iii) la disponibilità del passaporto digitale di circolarità del veicolo dopo che il costruttore responsabile dell'adempimento degli obblighi di cui al paragrafo 4 cessa di esistere o cessa la propria attività nell'Unione;
- c) l'introduzione, la modifica e l'aggiornamento delle informazioni contenute nel passaporto digitale di circolarità del veicolo da parte di soggetti diversi dal costruttore;
- d) le condizioni di accesso al passaporto digitale di circolarità del veicolo, compresi il diritto di accesso e le norme pertinenti in materia di protezione dei dati e dei diritti di proprietà intellettuale;
- e) l'ubicazione del supporto dati o altro identificativo che consenta l'accesso al passaporto digitale di circolarità del veicolo.

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

Gli atti di esecuzione di cui al primo comma sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 52, paragrafo 2.

CAPO IV
GESTIONE DEI VEICOLI FUORI USO

SEZIONE 1
Disposizioni generali

Articolo 14
Autorità competente in materia di gestione di veicoli fuori uso

1. Gli Stati membri designano una o più autorità competenti ad attuare gli obblighi di cui al presente capo, in particolare a monitorare e verificare la conformità degli operatori economici, dei produttori e delle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore agli obblighi di cui agli articoli da 15 a 37 e all'allegato I.
2. Ciascuno Stato membro può designare, tra le autorità competenti di cui al paragrafo 1, un punto di contatto ai fini della comunicazione con la Commissione.
3. Gli Stati membri definiscono le modalità organizzative e di funzionamento delle autorità competenti, comprese le norme amministrative e procedurali relative a:
 - a) la registrazione dei produttori in conformità dell'articolo 19;
 - b) l'autorizzazione dei produttori e delle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore in conformità dell'articolo 18;
 - c) la sorveglianza dell'attuazione degli obblighi di responsabilità estesa del produttore in conformità degli articoli 16 e 20;
 - d) la raccolta di dati sui veicoli e sui veicoli fuori uso in conformità dell'articolo 19, paragrafo 12, e dell'articolo 50, paragrafo 6;
 - e) la messa a disposizione delle informazioni in conformità dell'articolo 50.
4. Entro il 30 giugno 2027 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 tali 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 del presente articolo, l'autorità competente verifica se l'ente o l'impresa dispone della capacità necessaria per ottemperare agli obblighi di cui all'articolo 26.

3. Le autorizzazioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo indicano che gli impianti di trattamento sono competenti al rilascio del certificato di rottamazione di cui all'articolo 25.

In deroga al primo comma del presente paragrafo, gli Stati membri possono prevedere, nell'ambito dei rispettivi quadri giuridici nazionali, che gli impianti di trattamento autorizzati siano competenti a rilasciare il certificato di rottamazione di cui all'articolo 25.

4. I produttori o, se designate a norma dell'articolo 17, paragrafo 1, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore possono stipulare contratti con impianti di trattamento autorizzati ai fini dell'adempimento dei loro obblighi di responsabilità del produttore. Tali contratti sono equi, trasparenti e non contengono condizioni discriminatorie.

Gli Stati membri possono fornire un contratto tipo per agevolare il rispetto del presente articolo.

5. Gli Stati membri assicurano il pieno coordinamento delle condizioni e delle procedure per il rilascio dell'autorizzazione qualora coinvolgano più di un'autorità competente o più di un ente o impresa che intende effettuare operazioni di trattamento dei veicoli fuori uso, al fine di garantire un approccio integrato efficace da parte di tutte le autorità competenti.

6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare un atto di esecuzione che stabilisca le prescrizioni dettagliate applicabili ai contratti di cui al paragrafo 4 del presente articolo, al fine di garantire condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 52, paragrafo 2.

SEZIONE 2

Responsabilità estesa del produttore

Articolo 16

Responsabilità estesa del produttore

1. A decorrere dal 1° settembre 2029 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, anche nel caso in cui il veicolo sia stato precedentemente messo a disposizione sul mercato in uno Stato membro diverso dallo Stato membro nel cui territorio il veicolo è messo a disposizione. Il regime di responsabilità estesa del produttore è coerente con gli articoli 8 e 8 bis della direttiva 2008/98/CE e rispetta le prescrizioni del presente capo.

2. 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 26;

b) i gestori di rifiuti che trattano veicoli fuori uso di cui alla lettera a) rispettino gli obiettivi di cui all'articolo 33.

3. Nelle regioni ultraperiferiche di cui all'articolo 349 TFUE, gli Stati membri possono adattare gli obblighi dei produttori di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo al fine di coprire i costi della gestione dei veicoli fuori uso e tenendo conto delle caratteristiche di tali regioni.

4. In aggiunta alle informazioni di cui all'articolo 8 bis, paragrafo 3, lettera e), della direttiva 2008/98/CE, i produttori, nel caso di adempimento individuale degli obblighi di responsabilità estesa del produttore, o le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore designate in caso di adempimento collettivo degli obblighi di responsabilità estesa del produttore, pubblicano sui loro siti web una volta all'anno, nel rispetto del segreto commerciale e industriale, le informazioni concernenti la raccolta dei veicoli fuori uso e il raggiungimento degli obiettivi di riutilizzo e riciclaggio, riutilizzo e recupero e riciclaggio di plastica da parte di loro stessi, nel caso di adempimento individuale degli obblighi di responsabilità estesa del produttore, o da parte dei produttori che hanno designato l'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore in caso di adempimento collettivo degli obblighi di responsabilità estesa del produttore.

Articolo 17

Organizzazioni 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 designando un'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore autorizzata a norma dell'articolo 18 di adempiere per loro conto gli obblighi in materia di responsabilità estesa del produttore.

Gli Stati membri possono adottare misure per imporre ai produttori l'obbligo di designare un'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore ai fini dell'adempimento per loro conto dei loro obblighi 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 autorizzati per la responsabilità estesa del produttore.

3. In aggiunta alle informazioni di cui all'articolo 16, paragrafo 4, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore mettono a disposizione del pubblico le informazioni sulla procedura di selezione applicata in conformità del paragrafo 5 del presente articolo.

4. Le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore garantiscono un dialogo regolare tra i portatori di interessi a norma dell'articolo 8 bis, paragrafo 6, della direttiva 2008/98/CE. I gestori di rifiuti che operano nel settore della raccolta e del trattamento dei veicoli fuori uso designano membri osservatori nei comitati esecutivi delle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore.

5. I gestori di rifiuti sono soggetti a una procedura di selezione non discriminatoria, basata su criteri di aggiudicazione trasparenti, svolta da parte di produttori o di organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore e che non imponga oneri sproporzionati alle piccole e medie imprese.

Articolo 18

Autorizzazione all'adempimento della responsabilità estesa del produttore

1. Il produttore, in caso di adempimento individuale degli obblighi di responsabilità estesa del produttore, e le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore designate, in caso di adempimento collettivo degli obblighi di responsabilità estesa del produttore, presentano domanda di autorizzazione presso l'autorità competente.

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

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

3. Gli Stati membri, nelle loro misure che stabiliscono le norme amministrative e procedurali di cui all'articolo 14, paragrafo 3, lettera b), includono i dettagli della procedura di autorizzazione, che può differire a seconda che si tratti dell'adempimento individuale o collettivo degli obblighi di responsabilità estesa del produttore, e le modalità di verifica della conformità dei produttori e 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 previsto dall'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 del presente articolo. 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 del presente articolo, l'autorità competente può formulare osservazioni sulla relazione di autocontrollo e sul progetto di piano d'azione correttivo e comunica le eventuali osservazioni al produttore o all'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore. Il produttore o l'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore elabora e attua il piano d'azione correttivo sulla base di tali osservazioni.

6. L'autorità competente può decidere di revocare l'autorizzazione se il produttore o l'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore non soddisfa più le prescrizioni relative all'organizzazione della raccolta e del trattamento dei veicoli fuori uso, non trasmette le comunicazioni dovute all'autorità competente, non notifica a quest'ultima eventuali modifiche riguardanti i termini dell'autorizzazione o ha cessato l'attività.

Articolo 19

Registrazione

1. Entro il 31 agosto 2029 ciascuno Stato membro istituisce un registro dei produttori, o si serve di un registro dei produttori esistente, finalizzato a monitorare il rispetto, da parte dei produttori, delle prescrizioni del presente capo.

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

Entro il 31 agosto 2029 la Commissione crea un sito web contenente i link a tutti i registri nazionali dei produttori per agevolare la registrazione in tutti gli Stati membri.

Gli Stati membri informano la Commissione dei link ai rispettivi registri nazionali dei produttori entro 30 giorni dall'istituzione di tali registri.

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

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

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

3. La domanda di registrazione contiene le informazioni elencate nell'allegato IX. 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 del presente articolo, le informazioni di cui all'allegato IX, punto 1, lettera d), sono fornite nella domanda di registrazione di cui al paragrafo 3 del presente articolo oppure nella domanda di autorizzazione di cui all'articolo 18.

5. Laddove un produttore abbia designato un'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore a norma dell'articolo 17, paragrafo 1, tale organizzazione adempie, *mutatis mutandis*, gli obblighi di cui al presente articolo, salvo se diversamente specificato dallo Stato membro in cui il veicolo è stato messo a disposizione sul mercato per la prima volta.

6. Gli obblighi di cui al presente articolo possono essere ottemperati per conto di un produttore da un rappresentante autorizzato per la responsabilità estesa del produttore.

Se più di un produttore è rappresentato in uno Stato membro da un rappresentante autorizzato, quest'ultimo fornisce separatamente il nome e il recapito di ciascuno dei produttori rappresentati.

7. Gli Stati membri possono decidere che la procedura di registrazione a norma del presente articolo e la procedura di autorizzazione a norma dell'articolo 18 costituiscano una procedura unica, a condizione che la domanda di autorizzazione soddisfi i requisiti di cui ai paragrafi da 3 a 6 del presente articolo.

8. L'autorità competente:

- a) mette a disposizione sul proprio sito web le informazioni sulla procedura di domanda tramite un sistema di elaborazione elettronica dei dati;
- b) autorizza le registrazioni e fornisce un numero di registrazione entro un termine massimo di 12 settimane dal momento in cui sono fornite tutte le informazioni richieste a norma dei paragrafi 2 e 3.

9. L'autorità competente può:

- a) stabilire modalità relative ai requisiti e al processo di registrazione senza aggiungere requisiti sostanziali a quelli stabiliti a norma dei paragrafi 2 e 3;
- b) esigere dai produttori il pagamento di tariffe proporzionate e basate sui costi per il trattamento delle domande di cui al paragrafo 2 del presente articolo e all'articolo 18, paragrafo 1.

10. L'autorità competente può rifiutare di registrare un produttore o può revocare la registrazione del produttore se le informazioni di cui al paragrafo 3 del presente articolo 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 IX, punto 1, lettera d).

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

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

12. Il produttore o, se del caso, il suo rappresentante autorizzato per la responsabilità estesa del produttore o l'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore riferisce all'autorità competente responsabile del registro sull'adempimento degli obblighi in materia di responsabilità estesa del produttore.

Qualora le informazioni contenute nel registro dei produttori non siano accessibili al pubblico, gli Stati membri provvedono affinché i fornitori di piattaforme online che consentono ai consumatori di concludere contratti a distanza con i produttori abbiano accesso gratuito a tali informazioni.

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 per la prima volta nel territorio di uno Stato membro:

a) i costi della raccolta dei veicoli fuori uso necessari per soddisfare le prescrizioni di cui agli articoli da 23 a 25 e del loro successivo trasporto in modo efficiente, e i costi del trattamento dei veicoli fuori uso necessari per soddisfare le prescrizioni di cui agli articoli da 26 a 30 e 33 e 35, tenendo conto dei proventi dei gestori di rifiuti connessi alla vendita di pezzi di ricambio usati e di componenti di ricambio usati, di veicoli fuori uso depurati o di materie prime secondarie recuperate da tali pezzi, componenti e materiali; tali costi si basano su un calcolo del costo medio;

b) i costi delle campagne di sensibilizzazione volte a informare il pubblico e 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 amministrativi di raccolta e messa a disposizione e di comunicazione dei dati alle autorità competenti;

Per i veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2000/53/CE che sono stati messi a disposizione sul mercato prima del 13 agosto 2026 e in deroga al primo comma, lettera a), e al paragrafo 2 del presente articolo, negli Stati membri in cui, a norma dell'articolo 5, paragrafo 4, secondo comma, della direttiva 2000/53/CE, i produttori non erano tenuti a sostenere tutti i costi, ma solo una parte significativa di essi, i contributi finanziari che il produttore di tali veicoli deve versare corrispondono a un livello che costituisce una parte significativa dei costi ivi menzionati.

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

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. Tale garanzia assicura che le operazioni di cui al paragrafo 1 relative a tali veicoli saranno finanziate, anche in caso di cessazione definitiva delle attività o di insolvenza.

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

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

5. Se un veicolo nuovo è stato omologato nell'ambito di un'omologazione in più fasi, il costruttore del veicolo base è considerato il produttore del veicolo completato e può riscuotere contributi proporzionali dai costruttori delle parti, diverse dal veicolo base, che sono state omologate nell'ambito dell'omologazione in più fasi. Tali contributi proporzionali coprono solo i costi relativi alla depurazione in conformità dell'articolo 28 e alla rimozione di parti e componenti in conformità dell'articolo 29.

Le microimprese, quali definite all'articolo 2, paragrafo 3, dell'allegato della raccomandazione 2003/361/CE della Commissione ⁽³⁹⁾, sono esentate da tali contributi.

6. 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.

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 almeno di quanto segue:

- a) il peso del veicolo, escluse le batterie dei veicoli elettrici;
- b) 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;
- c) 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 29;
- d) la percentuale di materiali e sostanze che impediscono un processo di riciclaggio di alta qualità;

⁽³⁹⁾ Raccomandazione 2003/361/CE della Commissione, del 6 maggio 2003, relativa alla definizione delle microimprese e delle piccole e medie imprese (GU L 124 del 20.5.2003, pag. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

- e) la percentuale di contenuto riciclato dei materiali elencati agli articoli 6 e 10 utilizzati nel veicolo;
- f) la presenza e la quantità delle sostanze di cui all'articolo 5, paragrafo 4.

2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 51 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. In deroga all'articolo 16 e all'articolo 20, paragrafo 2, se il veicolo della categoria M_1 o N_1 diventa un veicolo fuori uso in uno Stato membro diverso dallo Stato membro nel cui territorio è stato immesso sul mercato, e nessun produttore può essere identificato nel territorio dello Stato membro in cui diventa un veicolo fuori uso, il costruttore di tale veicolo garantisce che siano coperti i costi delle operazioni di gestione dei rifiuti di cui all'articolo 20, paragrafo 1, lettere a) e d), sostenuti dai gestori di rifiuti.

2. Per adempiere agli obblighi di cui al paragrafo 1, il costruttore:

- a) designa, con mandato scritto, un rappresentante autorizzato per il meccanismo transfrontaliero in ciascuno Stato membro e notifica alle autorità competenti le designazioni; e
- b) istituisce meccanismi di cooperazione transfrontaliera con i gestori di rifiuti che effettuano le operazioni di gestione dei rifiuti di cui all'articolo 20, paragrafo 1, lettere a) e d).

Il rappresentante autorizzato del costruttore di cui al primo comma, lettera a), del presente paragrafo esegue i compiti specificati nel mandato ricevuto dal costruttore. Un costruttore può designare un'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore affinché agisca in qualità di suo rappresentante autorizzato.

Qualora il costruttore sia stabilito al di fuori dell'Unione, il rappresentante del costruttore nell'Unione nominato in applicazione dell'articolo 13, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2018/858 può adempiere gli obblighi del costruttore a norma del primo comma, lettere a) e b), del presente paragrafo.

3. I costruttori dimostrano ai loro produttori la conformità alle prescrizioni di cui al paragrafo 2.

4. I produttori mettono a disposizione sul mercato di uno Stato membro solo i veicoli di costruttori che hanno dimostrato la conformità alle prescrizioni di cui al paragrafo 2.

5. Lo Stato membro in cui il veicolo è divenuto un veicolo fuori uso monitora il rispetto dei paragrafi 1 e 2 del presente articolo da parte dei costruttori e dei loro rappresentanti autorizzati. Il monitoraggio si basa sulle informazioni comunicate e verificate dai costruttori e dai loro rappresentanti autorizzati alle autorità competenti sull'attuazione dei paragrafi 1 e 2 del presente articolo e in particolare sul calcolo e sulla ripartizione dei costi per la gestione dei veicoli fuori uso di cui al paragrafo 1 del presente articolo, tenendo debitamente conto della riservatezza commerciale e di altre considerazioni in materia di competitività.

6. Ove necessario per garantire il rispetto del presente articolo e tenendo conto delle informazioni fornite dagli Stati membri nell'ambito delle attività di cooperazione e monitoraggio di cui ai paragrafi 2 e 5 del presente articolo, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 51 del presente regolamento. Tali atti mirano, in particolare, a evitare distorsioni del mercato unico e a garantire condizioni di parità per gli operatori economici stabiliti all'interno e all'esterno dell'Unione. Gli atti delegati possono stabilire norme dettagliate sugli obblighi dei costruttori, in particolare quelli stabiliti al di fuori dell'Unione, dei rappresentanti autorizzati dei costruttori, dei produttori, degli Stati membri e dei gestori di rifiuti, nonché sulle caratteristiche dei meccanismi di cui al presente articolo.

SEZIONE 3

Raccolta dei veicoli fuori uso

Articolo 23

Raccolta dei veicoli fuori uso

1. I produttori garantiscono la raccolta di tutti i veicoli che hanno messo a disposizione sul mercato per la prima volta nel territorio di uno Stato membro quando tali veicoli diventano veicoli fuori uso.

2. Ai fini del paragrafo 1, i produttori o, se designate a norma dell'articolo 17, paragrafo 1, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore istituiscono o partecipano all'istituzione di sistemi di raccolta, compresi i punti di raccolta.

Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché i produttori o, se designate a norma dell'articolo 17, paragrafo 1, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore, istituiscano sistemi di raccolta per tutti i veicoli fuori uso.

3. I produttori o, se designate a norma dell'articolo 17, paragrafo 1, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore, assicurano che i sistemi di raccolta di cui al paragrafo 2 del presente articolo:

- a) coprano l'intero territorio dello Stato membro;
- b) siano dotati di un'adeguata disponibilità di impianti di trattamento autorizzati o punti di raccolta, tenendo conto dell'entità e della densità della popolazione e del volume previsto di veicoli fuori uso, senza limitarsi alle zone in cui la raccolta e la successiva gestione sono più redditizie;
- c) garantiscano la raccolta delle parti di scarto provenienti dalle riparazioni dei veicoli;
- d) consentano la raccolta di veicoli fuori uso, indipendentemente dall'origine;
- e) consentano il conferimento gratuito di tutti i veicoli fuori uso ai punti di raccolta o agli impianti di trattamento autorizzati di cui all'articolo 24, paragrafo 2.

4. I produttori o, se designate a norma dell'articolo 17, paragrafo 1, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore pubblicano sui propri siti web e aggiornano regolarmente l'elenco dei punti di raccolta e degli impianti di trattamento autorizzati e realizzano campagne educative che promuovono i sistemi di raccolta dei veicoli fuori uso e informano sulle conseguenze ambientali della raccolta e della manipolazione improprie dei veicoli fuori uso. Gli Stati membri possono esigere che le campagne educative siano coordinate all'interno dello Stato membro, in collaborazione con i produttori o, se designate a norma dell'articolo 17, paragrafo 1, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore e le autorità competenti.

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

I punti di raccolta ottengono un'autorizzazione dall'autorità competente a norma dell'articolo 23 della direttiva 2008/98/CE e rispettano le condizioni stabilite in tale autorizzazione. Al fine del rilascio dell'autorizzazione, l'autorità competente verifica che l'ente o l'impresa disponga della capacità necessaria per ottemperare ai seguenti obblighi:

- a) raccogliere i veicoli fuori uso e conservarli temporaneamente conformemente all'allegato VIII, parte A;
- b) preparare il trasferimento dei veicoli fuori uso raccolti agli impianti di trattamento autorizzati, prevenendo le perdite accidentali di fluidi e l'accesso non autorizzato al punto di raccolta;
- c) garantire che tutti i veicoli fuori uso raccolti siano trasferiti a un impianto di trattamento autorizzato entro due mesi dal loro ricevimento;

6. I punti di raccolta rilasciano al proprietario del veicolo un documento in formato elettronico che conferma il ricevimento del 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 di veicoli fuori uso

1. Il proprietario del veicolo che diventa un veicolo fuori uso e qualsiasi operatore economico che agisce per suo conto conferiscono tale veicolo senza indebito ritardo a un impianto di trattamento autorizzato o a un punto di raccolta. Tale obbligo non si applica ai camper, di cui all'allegato I, parte A, punto 5.1, del regolamento (UE) 2018/858, che sono diventati veicoli fuori uso purché tali veicoli siano utilizzati a fini abitativi.

Tutti i veicoli fuori uso per i quali non è possibile identificare alcun proprietario sono conferiti per trattamento agli impianti di trattamento autorizzati.

2. Il conferimento del veicolo fuori uso a un impianto di trattamento o a un punto di raccolta autorizzato è gratuito per l'ultimo proprietario del veicolo, salvo se il veicolo fuori uso è privo di parti o componenti essenziali o contiene rifiuti che vi sono stati aggiunti.

3. Ai fini del presente articolo, le parti essenziali sono in particolare:

- a) motori ad azionamento elettrico;
- b) batterie per veicoli elettrici;
- c) motori;
- d) diversi pezzi di carrozzeria di grandi dimensioni.

4. Nel caso di una batteria per veicoli elettrici mancante da un veicolo fuori uso, il conferimento del veicolo fuori uso rimane gratuito se l'ultimo proprietario fornisce la documentazione attestante che la batteria per veicoli elettrici è stata gestita da un operatore professionale in conformità del regolamento (UE) 2023/1542.

5. Nel caso di veicoli che sono stati dichiarati come perdita tecnica totale dalle compagnie di assicurazione, il conferimento di tali veicoli fuori uso è gratuito nonostante la mancanza delle parti essenziali di cui al paragrafo 2.

*Articolo 25***Certificato di rottamazione**

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

*SEZIONE 4****Trattamento dei veicoli fuori uso****Articolo 26***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. Il trattamento dei veicoli fuori uso può essere effettuato da un singolo impianto di trattamento autorizzato o, fatta eccezione per la depurazione, in collaborazione con altri impianti di trattamento autorizzati.
2. 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 VIII, parte A;
 - b) depurano tutti i veicoli fuori uso, conformemente all'articolo 28 e agli obblighi minimi di cui all'allegato VIII, parte B;
 - c) rimuovono dal veicolo fuori uso le parti e i componenti elencati nell'allegato VIII, parte C, conformemente agli articoli 29 e 30;
 - d) trattano tutti i veicoli fuori uso e le loro parti, i loro componenti e materiali conformemente agli articoli da 27 a 31, 33, 34 e 35 e all'allegato VIII del presente regolamento, alla gerarchia dei rifiuti e alle prescrizioni generali di cui all'articolo 4 della direttiva 2008/98/CE;
 - e) applicano le migliori tecniche disponibili quali definite all'articolo 3, punto 10, della direttiva 2010/75/UE, ove applicabile;

- f) trattano il veicolo fuori uso ricevuto entro 12 mesi dalla data di conferimento.

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

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 51 per modificare l'allegato VIII adattando gli obblighi minimi di trattamento per i veicoli fuori uso in modo da adeguarli al progresso scientifico e tecnico relativo alle tecnologie di trattamento, tra cui:

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

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

Articolo 27

Prescrizioni generali per la frantumazione

1. A decorrere dal 1° settembre 2029 gli impianti di trattamento autorizzati e gli altri gestori di rifiuti che effettuano operazioni di frantumazione esigono che i veicoli fuori uso loro conferiti per la frantumazione o le parti e i componenti strutturali di grandi dimensioni provenienti dal telaio o dalla carrozzeria dei veicoli fuori uso delle categorie N₂, N₃, M₂, M₃ e O loro conferiti per la frantumazione o il taglio siano:

- a) depurati in conformità dell'articolo 28 e le loro parti e i loro componenti siano rimossi in conformità dell'articolo 29; e
- b) corredati di una copia del certificato di rottamazione rilasciato per il veicolo fuori uso.

2. Gli impianti di trattamento autorizzati e i gestori di rifiuti che effettuano operazioni di frantumazione e che ricevono veicoli fuori uso non conformi alle prescrizioni di cui al paragrafo 1:

- a) segnalano la non conformità all'autorità competente, compresi il nome e il recapito della persona fisica o giuridica che ha conferito il veicolo fuori uso all'impianto di trattamento autorizzato o ad altro gestore di rifiuti per la frantumazione;
- b) si astengono dall'utilizzare i veicoli fuori uso non conformi nelle loro operazioni di frantumazione, salvo se autorizzati a farlo dall'autorità competente o finché non siano state adottate le misure necessarie per trattare il veicolo fuori uso conformemente agli articoli 28 e 29 e per rilasciare un certificato di rottamazione a norma dell'articolo 25.

3. Gli impianti di trattamento autorizzati e i gestori di rifiuti che effettuano la frantumazione di veicoli fuori uso sono autorizzati a miscelare i veicoli fuori uso e loro parti, componenti e materiali con altri rifiuti, inclusi i rifiuti di imballaggio e rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche, solo se sono rispettati i criteri e i valori limite di cui all'allegato VIII, parte G, punti 1 e 2.

Articolo 28

Depurazione dei veicoli fuori uso

1. Entro 30 giorni dal conferimento del veicolo fuori uso all'impianto di trattamento autorizzato, quest'ultimo depura tale veicolo prima di sottoporlo a ulteriore trattamento, conformemente agli obblighi minimi di cui all'allegato VIII, parte B.
2. I fluidi e i liquidi elencati nell'allegato VIII, parte B, sono raccolti e conservati separatamente, conformemente agli obblighi di cui all'allegato VIII, 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 4, del presente regolamento sono rimossi dai veicoli fuori uso e gestiti 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 gestiti 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 VIII, parte B, punto 4, e per ogni anno civile comunica tali informazioni all'autorità competente dello Stato membro.

Articolo 29

Rimozione obbligatoria di parti e componenti per il riutilizzo, la rifabbricazione, il ricondizionamento e il riciclaggio prima della frantumazione

1. A decorrere dal 1° settembre 2029 gli impianti di trattamento autorizzati garantiscono che le parti e i componenti elencati nell'allegato VII, parte C, siano rimossi dal veicolo fuori uso, prima della frantumazione o del compattamento, dopo il completamento delle operazioni di depurazione di cui all'articolo 28.

Gli impianti di trattamento autorizzati rimuovono in modo non distruttivo le parti e i componenti elencati nell'allegato VII, parte C, che hanno un potenziale di riutilizzo, rifabbricazione o ricondizionamento.

Il secondo comma del presente paragrafo non si applica se un impianto di trattamento autorizzato dimostra che la demolizione manuale, lo smontaggio semiautomatizzato o automatizzato in modo non distruttivo delle parti e dei componenti elencati nell'allegato VIII, parte C, comporta costi economici sproporzionati che non possono essere compensati dalle entrate attese dal riutilizzo, dalla rifabbricazione o dal ricondizionamento di tali parti e componenti.

2. Un impianto di trattamento autorizzato non è tenuto a rimuovere le parti e i componenti elencati nell'allegato VIII, parte C, fatta eccezione per quelli che devono essere rimossi in modo non distruttivo conformemente al paragrafo 1 del presente articolo, se dimostra che le tecnologie post-frantumazione separano i materiali dalle parti e dai componenti di cui all'allegato VIII, parte C, seconda colonna, con la stessa efficienza dei processi di demolizione manuale, dei processi di smontaggio automatizzati o semiautomatizzati e che sono soddisfatti i criteri e i valori limite di cui all'allegato VIII, parte G, punti 1 e 2.

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

3. In aggiunta agli obblighi di cui all'articolo 35 della direttiva 2008/98/CE, gli impianti di trattamento autorizzati tengono i registri dei veicoli fuori uso che sono trattati senza la previa rimozione di parti, componenti e materiali conformemente al paragrafo 2 del presente articolo, compresi il nome e l'indirizzo degli impianti di trattamento e il 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 del presente paragrafo conformemente all'articolo 50, paragrafo 6.

Articolo 30

Prescrizioni relative alle parti e ai componenti rimossi

1. Tutte le parti e i componenti rimossi dal veicolo fuori uso a norma dell'articolo 29, paragrafo 1, sono valutati per determinare se sono idonei:

- a) al riutilizzo, conformemente all'allegato VIII, parte D, punto 1, lettera a);
- b) alla rifabbricazione o al ricondizionamento, conformemente all'allegato VIII, 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 VIII, parte F.

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

2. Le parti e i componenti rimossi idonei al riutilizzo, alla rifabbricazione o al ricondizionamento:

- a) sono etichettati a norma dell'allegato VIII, parte D, punto 2; e
- b) sono protetti adeguatamente contro i danni durante il trasporto, il carico e lo scarico.

3. Le parti e i componenti elencati nell'allegato VIII, parte E, non sono riutilizzati a meno che la valutazione di cui al paragrafo 1 non confermi che il loro uso è conforme alle prescrizioni applicabili ai veicoli di cui al regolamento (UE) 2018/858 e al regolamento (UE) n. 168/2013. Tali parti e componenti possono essere trasferiti a un altro operatore economico per essere riutilizzati solo se è previsto che siano installati da un riparatore-manutentore qualificato.

4. Le parti e i componenti rimossi da veicoli fuori uso o nel contesto di operazioni di riparazione e manutenzione che sono ritenuti idonei al riutilizzo, alla rifabbricazione o al ricondizionamento non sono considerati rifiuti. Gli impianti di trattamento autorizzati mettono a disposizione delle autorità nazionali competenti, su richiesta:

a) la documentazione attestante la valutazione di cui al paragrafo 1 che dimostra che le parti e i componenti sono idonei al riutilizzo, alla rifabbricazione o al ricondizionamento; e

b) una copia della fattura o del contratto relativo al trasferimento di tali parti e componenti.

5. Il presente articolo non si applica alle batterie cui si applica il regolamento (UE) 2023/1542.

6. Gli impianti di trattamento autorizzati garantiscono che le parti e i componenti rimossi che non sono idonei al riutilizzo, alla rifabbricazione o al ricondizionamento siano inviati ai fini del trattamento conformemente al paragrafo 1, primo comma, lettere c) e d).

Articolo 31

Commercio di parti e componenti usati, rifabbricati o ricondizionati

1. A decorrere dal 1° settembre 2029 tutti gli operatori economici che vendono pezzi di ricambio e componenti usati, rifabbricati o ricondizionati provvedono affinché le parti e i componenti includano l'etichettatura apposta dall'impianto di trattamento autorizzato conformemente all'articolo 30, paragrafo 2, lettera a).

2. In caso di vendita ai consumatori di parti e componenti usati, rifabbricati o ricondizionati, gli operatori economici garantiscono che tali parti e componenti possano mantenere le funzioni e le prestazioni necessarie, se usati normalmente, e siano conformi ad altre prescrizioni applicabili ai beni venduti a norma della direttiva (UE) 2019/771.

3. Le prescrizioni relative agli operatori economici di cui ai paragrafi 1 e 2 si applicano indipendentemente dalla tecnica commerciale utilizzata, comprese le vendite online.

Articolo 32

Riutilizzo, rifabbricazione e ricondizionamento di parti e componenti

1. A decorrere dal 1° settembre 2029 gli Stati membri incentivano il riutilizzo, la rifabbricazione, l'ammodernamento 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) incentivi economici concepiti per stimolare il mercato dei pezzi di ricambio e componenti usati, rifabbricati o ricondizionati.

2. Gli Stati membri includono nei programmi di prevenzione dei rifiuti di cui all'articolo 29 della direttiva 2008/98/CE gli incentivi di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

3. La Commissione agevola lo scambio di informazioni e la condivisione delle migliori pratiche tra gli Stati membri per quanto riguarda gli incentivi di cui al paragrafo 1.

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

Articolo 33

Obiettivi di riutilizzo, riciclaggio e recupero

1. A decorrere dal 1° gennaio 2030 gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che i produttori o, se designate in conformità dell'articolo 17, paragrafo 1, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore provvedano affinché i gestori di rifiuti raggiungano gli obiettivi seguenti:

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. A decorrere dal 1° gennaio 2032 gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che i produttori o, se designate a norma dell'articolo 17, paragrafo 1, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore provvedano affinché i gestori dei rifiuti raggiungano un obiettivo annuale di riciclaggio della plastica pari ad almeno il 30 % del peso medio totale della plastica contenuta nei veicoli fuori uso.

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

Articolo 34

Divieto di collocamento in discarica di rifiuti non inerti

A decorrere dal 1° settembre 2029 le frazioni pesanti e leggere di frantumazione di veicoli fuori uso che rimangono dopo il trattamento, contenenti rifiuti non inerti, non sono accettate in discarica se superano i valori limite di cui all'allegato VII, parte G, punto 2, lettere d) ed e).

Articolo 35

Spedizione di veicoli fuori uso

1. Il trattamento dei veicoli fuori uso può essere effettuato fuori dello Stato membro interessato o fuori dell'Unione, a condizione che la spedizione dei veicoli fuori uso o dei rifiuti prodotti durante il loro trattamento sia conforme al regolamento (UE) 2024/1157.

2. Le spedizioni di veicoli fuori uso dall'Unione in un paese terzo in conformità del paragrafo 1 del presente articolo sono conteggiate ai fini dell'adempimento degli obblighi e degli obiettivi di cui all'articolo 33 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 considerate equivalenti alle prescrizioni del presente regolamento e alle prescrizioni in materia di protezione dell'ambiente e della salute umana stabilite in altre normative dell'Unione.

CAPO V

TRASFERIMENTO DI PROPRIETÀ E DISTINZIONE TRA VEICOLI USATI E VEICOLI FUORI USO*Articolo 36***Trasferimento di proprietà di veicoli usati all'interno dell'Unione**

1. Ai fini del trasferimento della proprietà del veicolo usato all'interno dell'Unione, l'operatore economico presenta a qualsiasi persona fisica o giuridica interessata ad acquisirne la proprietà la documentazione attestante che non si tratta di un veicolo fuori uso, indipendentemente dalle tecniche commerciali utilizzate, comprese le aste riservate agli operatori economici, i contratti a distanza o le piattaforme online. Tale documentazione dimostra che si tratta di un veicolo tecnicamente idoneo alla circolazione stradale o consiste in una valutazione a norma dell'allegato I attestante che non si tratta di un veicolo fuori uso.

2. Ai fini del trasferimento della proprietà di un veicolo usato all'interno dell'Unione, le persone fisiche che non sono operatori economici sono tenute a fornire la documentazione di cui al paragrafo 1 solo se:

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

b) la vendita è conclusa interamente tramite una piattaforma online, senza consegna fisica del veicolo tra il venditore e l'acquirente o qualsiasi persona che agisca per loro conto.

*Articolo 37***Condizione del veicolo**

1. Nel valutare i danni subiti da un veicolo coinvolto in un incidente, la compagnia di assicurazione o qualsiasi altro esperto automobilistico che effettua la valutazione per conto di quest'ultima esamina anche se il veicolo sia un veicolo fuori uso a norma dell'allegato I.

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

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 51 del presente regolamento per modificare il presente regolamento rimuovendo i criteri elencati all'allegato I al fine di determinare se un veicolo usato è un veicolo fuori uso, a condizione che il progresso tecnologico in materia di tracciabilità, riparabilità e sicurezza giustifichi la limitazione dei casi in cui il veicolo è considerato un veicolo fuori uso.

CAPO VI

ESPORTAZIONE DI VEICOLI USATI VERSO PAESI TERZI

Articolo 38

Autorità competente in materia di esportazione di veicoli usati in paesi terzi

1. Gli Stati membri designano una o più autorità competenti responsabili degli obblighi di cui al presente capo.
2. Entro il 30 settembre 2027 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 tali autorità competenti.

Articolo 39

Controlli e prescrizioni relativi all'esportazione di veicoli usati

1. A decorrere dal 1° settembre 2031 i veicoli usati destinati all'esportazione sono soggetti ai controlli e alle prescrizioni di cui al presente capo.
2. Il presente capo lascia impregiudicate altre disposizioni del presente regolamento e altri atti giuridici dell'Unione che disciplinano lo svincolo per l'esportazione delle merci, in particolare il regolamento (UE) n. 952/2013, articoli 46, 47, 267 e 269.
3. I veicoli usati possono essere esportati soltanto se:
 - a) non sono veicoli fuori uso; e
 - b) sono tecnicamente idonei alla circolazione stradale alla data di presentazione della dichiarazione di esportazione, a meno che non siano stati riconosciuti come veicoli di interesse culturale speciale conformemente all'articolo 2, paragrafo 2, lettera f), e all'allegato II.
4. Per ciascun veicolo usato destinato all'esportazione sono fornite o messe a disposizione delle autorità doganali le informazioni seguenti:
 - a) il VIN del veicolo usato e l'identificazione dello Stato membro dell'ultima immatricolazione;
 - b) una dichiarazione attestante che il veicolo usato soddisfa le prescrizioni di cui al paragrafo 3 del presente articolo, o un certificato a norma dell'allegato II.
5. Al fine di verificare se l'autorizzazione dello svincolo per l'esportazione del veicolo usato è conforme al presente capo:
 - a) fintanto che l'interconnessione di cui all'articolo 46, paragrafo 4, non sarà operativa, le autorità doganali scambiano le informazioni e cooperano con le autorità competenti in conformità dell'articolo 45 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 46, paragrafo 4, si applicano l'articolo 40, l'articolo 41, paragrafi 2 e 3, e l'articolo 43, paragrafo 3, e le notifiche e altri scambi di cui agli articoli 42, 43 e 44 avvengono per mezzo di tali sistemi elettronici.

6. Il veicolo usato destinato all'esportazione non è soggetto:
- a) all'iscrizione nelle scritture del dichiarante a norma dell'articolo 182 del regolamento (UE) n. 952/2013;
 - b) all'autovalutazione a norma dell'articolo 185 del regolamento (UE) n. 952/2013.

Articolo 40

Verifica automatizzata delle informazioni sulla condizione del veicolo

1. Prima di svincolare un veicolo usato per l'esportazione, le autorità doganali verificano elettronicamente e automaticamente tramite i sistemi elettronici di cui all'articolo 46, paragrafo 4, se, sulla base del VIN e dell'informazione su quale sia lo Stato membro dell'ultima immatricolazione, il veicolo sia tecnicamente idoneo alla circolazione stradale. Tale obbligo non si applica ai veicoli che sono stati riconosciuti come veicoli di interesse culturale speciale a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera f), e dell'allegato XI.
2. Se le informazioni fornite o messe a disposizione delle autorità doganali non corrispondono alle informazioni contenute nei registri di immatricolazione nazionali e nei sistemi elettronici nazionali sui controlli tecnici a norma del paragrafo 1, le autorità doganali non svincolano il veicolo per l'esportazione e ne informano la persona fisica o giuridica interessata attraverso i loro sistemi.

Articolo 41

Gestione del rischio e controlli doganali

1. Ai fini dell'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 39, le autorità doganali effettuano controlli sui veicoli usati destinati all'esportazione a norma delle disposizioni in materia di gestione del rischio e di controlli doganali stabilite dal regolamento (UE) n. 952/2013. Fatto salvo l'articolo 40 del presente regolamento, tali controlli si basano principalmente sull'analisi dei rischi, come stabilito nel regolamento (UE) n. 952/2013.
2. In aggiunta alla gestione del rischio di cui al paragrafo 1 del presente articolo, una volta operativa l'interconnessione di cui all'articolo 46 i sistemi elettronici di cui all'articolo 46, paragrafo 1, contengono informazioni per determinare se il veicolo usato destinato all'esportazione soddisfa le condizioni specifiche connesse alla protezione dell'ambiente o alla sicurezza stradale conformemente al paragrafo 3 del presente articolo, e le autorità doganali verificano il rispetto di tali condizioni automaticamente ed elettronicamente, mediante l'interconnessione di cui all'articolo 46, paragrafo 4.
3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 51 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo le condizioni di conformità di cui al paragrafo 2 del presente articolo per quanto concerne 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 46, paragrafo 1.
4. La Commissione pubblica e aggiorna periodicamente su un apposito portale online le condizioni specifiche che le sono state notificate in relazione alla tutela dell'ambiente o alla sicurezza stradale applicate dai paesi terzi a norma del paragrafo 3.

*Articolo 42***Sospensione**

1. Se esistono fondati motivi di ritenere che il veicolo usato destinato all'esportazione non sia conforme alle prescrizioni del presente capo, le autorità doganali ne sospendono immediatamente lo svincolo per l'esportazione, informano immediatamente le autorità competenti designate a norma dell'articolo 38 in merito alla sospensione e trasmettono tutte le informazioni pertinenti necessarie alle autorità competenti per determinare se il veicolo usato sia conforme alle prescrizioni del presente regolamento e possa essere svincolato per l'esportazione.

2. Al fine di determinare se il veicolo usato soggetto alla sospensione di cui al paragrafo 1 è conforme al presente regolamento, le autorità competenti possono esigere da chiunque sia coinvolto nell'esportazione del veicolo usato informazioni supplementari, comprese informazioni sulla vendita o sul trasferimento della proprietà del veicolo, quali una copia della fattura o del contratto, e prove documentali attestanti che il veicolo usato è destinato ad essere ulteriormente utilizzato.

*Articolo 43***Svincolo per l'esportazione**

1. Il veicolo usato il cui svincolo per l'esportazione sia stato sospeso conformemente all'articolo 42 è svincolato per l'esportazione se sono rispettate tutte le altre prescrizioni e formalità relative allo svincolo ed è soddisfatta una delle condizioni seguenti:

- a) le autorità competenti designate a norma dell'articolo 38 non hanno chiesto alle autorità doganali, entro quattro giorni lavorativi dall'inizio della sospensione, di mantenerla; oppure
- b) le autorità competenti designate a norma dell'articolo 38 hanno comunicato alle autorità doganali che approvano lo svincolo per l'esportazione a norma del presente capo.

2. Lo svincolo per l'esportazione non è considerato prova di conformità al diritto dell'Unione e, in particolare, al presente regolamento o al regolamento (UE) n. 952/2013.

3. Le autorità doganali notificano automaticamente l'uscita del veicolo dall'Unione, attraverso l'interconnessione di cui all'articolo 46, paragrafo 4, all'autorità d'immatricolazione dei veicoli dello Stato membro di ultima immatricolazione. L'autorità d'immatricolazione dei veicoli registra nel suo registro d'immatricolazione nazionale che il veicolo è stato esportato nel paese terzo.

*Articolo 44***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 42 non è conforme al presente capo, l'autorità competente impone immediatamente alle autorità doganali di non svincolarlo per l'esportazione e ne dà loro notifica.

2. In seguito al ricevimento della notifica dell'autorità competente a norma del paragrafo 1, le autorità doganali non svincolano il veicolo usato per l'esportazione.

*Articolo 45***Cooperazione tra autorità e scambio di informazioni**

1. Le autorità competenti degli Stati membri si prestano reciproca assistenza nell'attuazione del presente capo attraverso lo scambio di informazioni a livello bilaterale, in particolare per verificare la condizione del veicolo, compresa la situazione relativa alla sua immatricolazione nello Stato membro in cui era precedentemente immatricolato.
2. Se del caso, le autorità competenti degli Stati membri cooperano anche con le autorità amministrative di paesi terzi. Tale cooperazione può comprendere la condivisione di informazioni pertinenti, lo svolgimento di ispezioni congiunte e altre forme di assistenza reciproca ritenute necessarie per garantire il rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari vigenti che disciplinano l'esportazione dei veicoli usati.
3. Le autorità doganali e le autorità competenti degli Stati membri cooperano conformemente all'articolo 47, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 952/2013 e si scambiano, anche per via elettronica, le informazioni necessarie ad espletare le proprie funzioni a norma del presente regolamento. Le autorità doganali possono comunicare, a norma dell'articolo 12, paragrafo 1, e dell'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 952/2013, le informazioni riservate, ottenute durante lo svolgimento dei loro compiti o fornite loro in via riservata, all'autorità competente dello Stato membro in cui è stabilito l'operatore o il commerciante.
4. Qualora abbiano ricevuto informazioni in conformità dei paragrafi da 1 a 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 46***Sistemi elettronici**

1. Il sistema elettronico MOVE-HUB sviluppato dalla Commissione è utilizzato per lo scambio del VIN e di altre informazioni relative all'immatricolazione e allo stato di idoneità alla circolazione stradale dei veicoli tra i registri di immatricolazione nazionali e i sistemi elettronici di controllo tecnico degli Stati membri, nonché per interconnettersi all'ambiente dello sportello unico dell'UE per le dogane, se necessario per i controlli e le prescrizioni di cui al presente capo.

2. Il sistema elettronico MOVE-HUB di cui al paragrafo 1 è dotato almeno delle funzionalità seguenti:
 - a) scambio di dati in tempo reale con i registri di immatricolazione nazionali e i sistemi elettronici nazionali di controllo tecnico degli Stati membri con cui è interconnesso;
 - b) controllo elettronico automatizzato dei dati presenti nel certificato di revisione di cui all'allegato II della direttiva 2014/45/UE, della data di prima immatricolazione del veicolo, nonché dello Stato membro in cui il veicolo è stato immatricolato da ultimo, di cui alla direttiva 1999/37/CE, per determinare se il veicolo usato destinato all'esportazione è conforme alle prescrizioni stabilite all'articolo 39, all'articolo 40, paragrafo 1, e all'articolo 41;
 - c) interconnessione con l'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 40, paragrafo 1, e all'articolo 41, paragrafo 2, nonché alle notifiche di cui agli articoli 42, 43 e 44;
 - d) ai fini della cooperazione con paesi terzi a norma dell'articolo 45, paragrafo 2, scambio elettronico di informazioni con le autorità competenti dei paesi terzi che hanno notificato alla Commissione, a norma dell'articolo 41, 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. Tale interconnessione è operativa entro due anni dall'adozione dell'atto di esecuzione di cui al paragrafo 5.
4. La Commissione interconnette il sistema MOVE-HUB di cui al paragrafo 1 del presente articolo con il sistema di scambio di certificati nell'ambito dello sportello unico dell'Unione europea per le dogane istituito dall'articolo 4 del regolamento (UE) 2022/2399, in modo da poter effettuare i controlli automatizzati di cui all'articolo 40 e all'articolo 41, paragrafo 2, e le notifiche di cui agli articoli 42, 43 e 44. L'interconnessione è operativa entro quattro anni dalla data di adozione dell'atto di esecuzione di cui al paragrafo 5 del presente articolo.
5. Entro il 30 settembre 2028 la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono le disposizioni necessarie per l'attuazione delle funzionalità di MOVE-HUB di cui al paragrafo 2, comprese le misure tecniche necessarie per l'interconnessione dei sistemi elettronici nazionali con 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. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 52, paragrafo 2.

CAPO VII

GARANZIA DELL'APPLICAZIONE DELLE NORME*Articolo 47***Ispezioni**

1. Ai fini dell'applicazione del presente regolamento, gli Stati membri stabiliscono strategie di ispezione volte a individuare attività illecite nella raccolta, nel trattamento e nell'esportazione di veicoli fuori uso, delle loro parti e dei loro componenti. Tali strategie prevedono le ispezioni di cui ai paragrafi 2, 3 e 4.
2. Ai fini dell'applicazione del presente regolamento, gli Stati membri ispezionano:
 - a) gli impianti di trattamento autorizzati;
 - b) i punti di raccolta;
 - c) altri impianti e operatori economici che potrebbero essere coinvolti nella raccolta, nel trattamento e nell'esportazione di veicoli fuori uso o nella vendita di pezzi di ricambio e componenti usati.
3. Il numero totale degli operatori elencati al paragrafo 2 che sono sottoposti a ispezione ogni anno civile è calcolato come almeno il 10 % degli operatori elencati al paragrafo 2, lettere a) e b).
4. Gli Stati membri effettuano inoltre ispezioni periodiche e basate sul rischio per quanto concerne l'esportazione di veicoli usati per verificare la conformità all'articolo 39.
5. Al fine di distinguere tra veicoli usati e veicoli fuori uso, le autorità competenti degli Stati membri possono ispezionare le spedizioni di veicoli usati sospettati di essere veicoli fuori uso per verificarne la conformità ai requisiti stabiliti all'articolo 36 e all'allegato I e monitorare di conseguenza tali spedizioni.
6. Se le autorità competenti di uno Stato membro stabiliscono che una spedizione prevista di veicoli usati coinvolge uno o più veicoli fuori uso, i costi per analisi, ispezioni e stoccaggio adeguati dei veicoli sospettati di essere fuori uso possono essere addebitati alle persone che organizzano la spedizione di tali veicoli.

*Articolo 48***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, del certificato di rottamazione, dell'esportazione di veicoli usati, nonché relative alla prevenzione del trattamento e dell'esportazione illeciti 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 e dell'esportazione illeciti dei veicoli fuori uso e di affrontare il problema dei veicoli scomparsi. 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 46. 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 regolarmente informazioni, esperienze e conoscenze sulle attività illecite connesse ai veicoli fuori uso, sulle misure a garanzia del rispetto dell'applicazione e sulle azioni congiunte all'interno delle strutture esistenti, quali le reti e le agenzie responsabili di garantire l'applicazione delle norme e il comitato istituito a norma dell'articolo 52 del presente regolamento.

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 45.

Articolo 49

Sanzioni

Entro il 1° settembre 2029 gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni applicabili in caso di violazione dell'articolo 15, paragrafo 1, dell'articolo 16, dell'articolo 18, paragrafo 1, dell'articolo 22, paragrafi 1 e 2, degli articoli 23 e 24, dell'articolo 25, paragrafi 1 e 2, degli articoli da 26 a 31 e degli articoli 33, 34, 36, 37 e 39 e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne 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 50

Comunicazione alla Commissione

1. A decorrere dal 1° settembre 2029 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 e il peso dei veicoli fuori uso importati o spediti per ulteriore trattamento da un paese terzo;
- g) il numero dei veicoli usati svincolati per l'esportazione e il numero dei veicoli usati importati;
- h) il numero di certificati di rottamazione rilasciati;

- i) il peso totale e, se del caso, la quantità delle parti, dei componenti e dei materiali rimossi dai veicoli fuori uso a fini di:
 - i) riutilizzo;
 - ii) rifabbricazione o ricondizionamento;
 - iii) riciclaggio;
 - iv) recupero, compreso il recupero di energia;
 - v) smaltimento;
- j) la quantità e il peso dei veicoli fuori uso trattati in modo diverso da quanto indicato alla lettera d);
- k) la quantità e il peso dei veicoli fuori uso utilizzati per riempimento;
- l) i tassi degli obiettivi di cui all'articolo 33 raggiunti da tutti i gestori di rifiuti attivi nello Stato membro;
- m) il ricorso all'esenzione di cui all'articolo 29, paragrafo 2, e il modo in cui è stata monitorata dallo Stato membro;
- n) i dati relativi alle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore, comprese le denominazioni delle persone giuridiche che rappresentano;
- o) i dati sull'applicazione dell'articolo 21;
- p) le quantità di parti e componenti contenenti proporzioni rilevanti di materie prime critiche rimosse dai veicoli fuori uso e le quantità di materie prime critiche recuperate da tali parti e componenti.

Gli Stati membri mettono a disposizione del pubblico i dati di cui al primo comma 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 cinque anni gli Stati membri redigono una relazione che sintetizza:

- a) gli incentivi introdotti per promuovere il riutilizzo, la rifabbricazione e il ricondizionamento di parti e componenti a norma dell'articolo 32 e il loro impatto stimato;
- b) l'applicazione di sanzioni e altri provvedimenti previsti nel loro diritto nazionale per le violazioni del presente regolamento adottate a norma dell'articolo 49, compreso un elenco dei tipi di violazioni notificate e dei tipi di misure adottate;

- c) i risultati delle ispezioni svolte in conformità dell'articolo 47;
- d) 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 tale relazione alla Commissione entro sei mesi dalla fine del periodo di cinque anni cui si riferisce. La prima relazione è trasmessa alla Commissione entro il 1° settembre 2032.

La Commissione esamina le relazioni presentate dagli Stati membri e redige e pubblica relazioni sulle informazioni ricevute al fine di sostenere la valutazione dell'attuazione del presente regolamento negli Stati membri e 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 i), j), k) e p);
- 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 33, compreso il caso di frantumazione combinata di veicoli fuori uso con altri rifiuti di cui all'articolo 27 e all'allegato VIII, parte G, punto 3;

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 entro il 31 marzo 2029 secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 52, 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 VIII

DELEGA DI POTERE E PROCEDURA DI COMITATO

Articolo 51

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 5, paragrafi 3 e 6, all'articolo 6, paragrafi da 6 a 9, all'articolo 7, paragrafo 3, all'articolo 11, paragrafo 4, all'articolo 12, paragrafo 2, all'articolo 21, paragrafo 2, all'articolo 22, paragrafo 6, all'articolo 26, paragrafo 3, all'articolo 37, paragrafo 3, e all'articolo 41, paragrafo 3, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 13 agosto 2026. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 5, paragrafi 3 e 6, all'articolo 6, paragrafi da 6 a 9, all'articolo 7, paragrafo 3, all'articolo 11, paragrafo 4, all'articolo 12, paragrafo 2, all'articolo 21, paragrafo 2, all'articolo 22, paragrafo 6, all'articolo 26, paragrafo 3, all'articolo 37, paragrafo 3, e all'articolo 41, 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, paragrafi 3 e 6, dell'articolo 6, paragrafi da 6 a 9, dell'articolo 7, paragrafo 3, dell'articolo 11, paragrafo 4, dell'articolo 12, paragrafo 2, dell'articolo 21, paragrafo 2, dell'articolo 22, paragrafo 6, dell'articolo 26, paragrafo 3, dell'articolo 37, paragrafo 3, e dell'articolo 41, 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 52

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 IX
MODIFICHE

Articolo 53

Modifiche del regolamento (UE) 2023/1542

L'allegato I del regolamento (UE) 2023/1542 è modificato conformemente all'allegato XII del presente regolamento.

Articolo 54

Modifiche del regolamento (UE) 2019/1020

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

Articolo 55

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

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

CAPO X
DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 56

Riesame

1. Entro il 31 dicembre 2035 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. Se del caso, la relazione è accompagnata da una proposta legislativa di modifica delle pertinenti disposizioni del presente regolamento.
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:
 - 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 di categoria L quali definite all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 168/2013 e i veicoli delle categorie M₂, M₃, N₂, N₃ e O ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/858;
 - b) la necessità di ampliare l'ambito di applicazione delle disposizioni applicabili ai veicoli la cui omologazione è articolata in più fasi e ai camper, nonché di includere i caravan nell'ambito di applicazione del presente regolamento;
 - c) la necessità di ampliare l'ambito di applicazione del presente regolamento, in particolare delle disposizioni del capo VI, per includere i veicoli della categoria L quali definiti all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 168/2013;
 - d) 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;

- e) le misure relative alla gestione dei veicoli fuori uso di cui al capo IV, compresi i livelli degli obiettivi di cui all'articolo 33 e la necessità di rivederli;
- f) la necessità di ampliare l'ambito di applicazione del presente regolamento per quanto riguarda i livelli-obiettivo di riciclaggio di cui all'articolo 33 alle categorie di veicoli alle quali l'articolo 33 non si applica a norma del presente regolamento;
- g) le violazioni e il carattere effettivo, proporzionato e dissuasivo delle sanzioni stabilite all'articolo 49;
- h) la necessità di modificare l'articolo 5;
- i) la misura in cui la questione dei veicoli scomparsi è stata risolta, comprese le stime sul numero di veicoli scomparsi e l'incidenza delle misure relative all'esportazione di veicoli usati, nonché la necessità di includere ulteriori misure che affrontino la questione della tracciabilità dei veicoli;
- j) le prescrizioni in materia di contenuto di plastica riciclata, compresi gli obiettivi e gli obblighi per gli impianti di riciclaggio all'interno e all'esterno dell'Unione di cui all'articolo 6, paragrafi da 1 a 4, del presente regolamento, e la necessità di una revisione su tale base, compresa una valutazione degli sviluppi per l'acciaio e l'alluminio in relazione all'articolo 6, paragrafi 7 e 8, del presente regolamento e ad altre normative pertinenti dell'Unione, quali il regolamento (UE) 2025/40 o il regolamento (UE) 2024/1781, al fine di garantire coerenza e allineamento;
- k) il meccanismo di ripartizione dei costi per i veicoli divenuti veicoli fuori uso in un altro Stato membro di cui all'articolo 22 e la necessità di una sua revisione;
- l) le disposizioni sui processi che possono incidere sul riciclaggio di alta qualità dei veicoli alla fine del loro ciclo di vita;
- m) l'incidenza delle differenze nei criteri di controllo tecnico nazionali applicati all'esportazione di veicoli usati;
- n) l'efficacia, l'interoperabilità e l'affidabilità dei sistemi nazionali di immatricolazione dei veicoli e del relativo scambio transfrontaliero di informazioni nel garantire l'identificazione, la condizione e la tracciabilità accurate dei veicoli durante tutto il loro ciclo di vita, prestando particolare attenzione ai seguenti aspetti:
 - i) l'incidenza della radiazione temporanea dei veicoli dal registro automobilistico sull'accuratezza, l'accessibilità e la tracciabilità dei registri automobilistici, compreso il suo ruolo nell'identificazione dei veicoli scomparsi;
 - ii) la necessità di requisiti minimi per la radiazione dei veicoli dal registro automobilistico in tutta l'Unione, come ad esempio la definizione di un periodo massimo di durata e di condizioni rigorose di rinnovo, al fine di rafforzare la tracciabilità dei veicoli e prevenirne il trattamento illegale.

3. Entro il 31 dicembre 2033, la Commissione riesamina lo stato di sviluppo tecnologico, la prestazione ambientale ed economica e la disponibilità del contenuto di plastica a base biologica e degli elastomeri derivati dal ritrattamento degli pneumatici nei veicoli nuovi, tenendo conto dei criteri di sostenibilità stabiliti all'articolo 29 della direttiva (UE) 2018/2001 e di eventuali criteri di sostenibilità da stabilire per gli pneumatici a norma del regolamento (UE) 2024/1781.

4. Se del caso e sulla base del riesame di cui al paragrafo 3, la Commissione può presentare una proposta legislativa al fine di:

- a) stabilire prescrizioni di sostenibilità per le materie prime a base biologica nella plastica utilizzata nei veicoli;
- b) stabilire obiettivi per incrementare l'uso di materie prime a base biologica nella plastica utilizzata nei veicoli;
- c) stabilire obiettivi per includere l'uso degli elastomeri derivati dal ritrattamento degli pneumatici dei veicoli;
- d) valutare in che misura gli obiettivi di cui alla lettera b) possano combinarsi o aggiungersi agli obiettivi di cui all'articolo 6, paragrafo 1;
- e) valutare in che misura gli obiettivi di cui al punto c) possano combinarsi agli obiettivi di cui all'articolo 6, paragrafo 1;
- f) modificare, se del caso, la definizione di plastica a base biologica di cui all'articolo 3, paragrafo 1, punto 53), del regolamento (UE) 2025/40, la definizione di plastica di cui all'articolo 3, paragrafo 1, punto 9), del presente regolamento e la portata degli obiettivi in materia di plastica riciclata di cui all'articolo 6, paragrafo 1, del presente regolamento;
- g) modificare, se del caso, la metodologia per il calcolo e la verifica di cui all'articolo 6, paragrafo 2, e i requisiti relativi agli impianti di trasformazione degli elastomeri derivati dagli pneumatici ubicati nell'Unione e in paesi terzi.

5. Se del caso, al fine di garantire una tracciabilità efficace e uniforme dei veicoli fuori uso e sulla base del riesame di cui al paragrafo 2, lettera n), la Commissione può presentare una proposta legislativa sulle norme che disciplinano la cancellazione dei veicoli dal registro automobilistico in tutta l'Unione.

6. Entro il 14 agosto 2031, la Commissione effettua una valutazione per esaminare, sulla base delle dichiarazioni rese a norma dell'articolo 10, se i costruttori sono sulla buona strada per rispettare gli obiettivi in materia di plastica riciclata di cui all'articolo 6, paragrafo 1. La valutazione esamina in particolare:

- a) la disponibilità di tecnologie adeguate di riciclaggio della plastica;
- b) la sufficiente disponibilità di plastica riciclata;
- c) il livello di qualità della plastica riciclata rispetto al livello di sicurezza richiesto; e
- d) le difficoltà tecniche ed economiche per raggiungere gli obiettivi in materia di plastica riciclata.

Sulla base di tale valutazione, la Commissione, se del caso, può presentare una proposta legislativa al Parlamento europeo e al Consiglio per modificare gli obiettivi di cui all'articolo 6, paragrafo 1, al fine di prevedere deroghe all'ambito di applicazione, alla tempistica o al livello delle percentuali minime stabiliti nel medesimo articolo.

Articolo 57

Abrogazione e disposizioni transitorie

1. La direttiva 2000/53/CE è abrogata a decorrere dal 1° settembre 2028.

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

- a) l'articolo 4, paragrafo 2 e l'allegato II fino al 31 agosto 2032; tuttavia, la voce 5 bis, la voce 5 ter, punti i) e ii), e la voce 16 dell'allegato II della direttiva 2000/53/CE cessano di applicarsi a decorrere dal 13 agosto 2026;
- 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 31 agosto 2029;

- c) l'articolo 6, paragrafo 3, primo comma, e l'allegato I, fino al 31 agosto 2029;
 - d) l'articolo 7, paragrafo 2, lettera b), fino al 31 dicembre 2030;
 - e) l'articolo 9, paragrafo 1 bis, primo e terzo comma, e l'articolo 9, paragrafi 1 ter e 1 quinquies, fino al 31 agosto 2029;
 - f) l'articolo 9, paragrafo 1 bis, secondo comma, fino al 31 agosto 2031.
2. La direttiva 2005/64/CE è abrogata a decorrere dal 31 agosto 2032.

Tuttavia, l'articolo 6, paragrafo 3, è abrogato a decorrere dal 31 agosto 2029;

3. I riferimenti alle direttive abrogate si intendono fatti al presente regolamento e si leggono secondo le tavole di concordanza di cui all'allegato XV.
4. In deroga all'articolo 8, paragrafo 2, del presente regolamento, fino al 14 agosto 2032, quando tale articolo fa riferimento all'articolo 4 del presente regolamento, tale riferimento si intende fatto all'articolo 5 della direttiva 2005/64/CE.

In deroga all'articolo 8, paragrafo 2, del presente regolamento, fino al 14 agosto 2032, quando tale articolo fa riferimento all'articolo 5 del presente regolamento, tale riferimento si intende fatto all'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva 2005/64/CE.

Articolo 58

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

1. L'articolo 14 si applica unicamente in relazione agli articoli 30 e 31 e all'articolo 35, paragrafo 1, nel e al Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord.
2. Gli articoli da 15 a 29, gli articoli da 32, 33 e 34 e l'articolo 35, paragrafo 2, non si applicano nel e al Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord.
3. L'articolo 47, paragrafo 2, lettera a), e l'articolo 47, paragrafo 3, non si applicano nel e al Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord.
4. L'articolo 48, paragrafi 1 e 2, non si applica per quanto riguarda la prevenzione del trattamento illecito dei veicoli fuori uso nel e al Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord.
5. L'articolo 48, paragrafo 2, non si applica allo scambio di informazioni utili sugli impianti di trattamento autorizzati nel e al Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord.
6. L'articolo 49 non si applica nel e al Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord per quanto riguarda l'articolo 15, paragrafo 1, l'articolo 16, l'articolo 19, paragrafo 1, l'articolo 22, paragrafi 1 e 2, gli articoli 23 e 24, l'articolo 25, paragrafi 1 e 2, gli articoli da 27 a 29 e gli articoli 33 e 34.
7. L'articolo 50, paragrafo 1, lettere c), d) e h), lettera i), punti iii), iv) e v), lettere j), k), l), m), n) e o), e l'articolo 50, paragrafo 3, lettera a), non si applicano nel e al Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord.

*Articolo 59***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 1° settembre 2028.

Tuttavia, l'articolo 4, paragrafo 3, l'articolo 5, paragrafi da 2 a 9, l'articolo 6, paragrafi da 4 a 9, l'articolo 6, paragrafo 11, l'articolo 7, paragrafi 3 e 4, l'articolo 9, paragrafo 7, l'articolo 11, paragrafo 4, l'articolo 12, paragrafo 2, l'articolo 13, paragrafo 6, l'articolo 14, paragrafo 4, l'articolo 15, paragrafo 6, l'articolo 21, paragrafo 2, l'articolo 22, paragrafo 6, l'articolo 26, paragrafo 3, l'articolo 37, paragrafo 3, l'articolo 41, paragrafo 3, l'articolo 46, paragrafo 5, e l'articolo 50, paragrafo 5, si applicano a decorrere dal 14 settembre 2026, l'articolo 53 si applica a decorrere dal 13 agosto 2026 e l'articolo 55 si applica a decorrere dal 1° settembre 2032.

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

Fatto a Strasburgo, l'8 luglio 2026

Per il Parlamento europeo

La presidente

R. METSOLA

Per il Consiglio

Il presidente

T. BYRNE

ALLEGATO I

CRITERI PER DETERMINARE SE UN VEICOLO È UN VEICOLO FUORI USO

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

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

Se nessuno dei criteri di cui alla parte A è soddisfatto, il veicolo è valutato in conformità dei criteri di cui alla parte B. Se sono soddisfatti uno o più criteri di cui alla parte B, una valutazione tecnica determina quali riparazioni siano necessarie affinché il veicolo possa ottenere un certificato di revisione a norma della direttiva 2014/45/UE nello Stato membro in cui il veicolo era immatricolato prima della riparazione. Sulla base di tale valutazione tecnica, il proprietario del veicolo decide se intende dismettere il veicolo.

Se, entro cinque anni da tale valutazione tecnica, il proprietario del veicolo non ottiene un certificato di revisione a norma della direttiva 2014/45/UE, il veicolo è considerato fuori uso. Per il periodo di cinque anni di cui sopra, tale valutazione tecnica costituisce la documentazione attestante che il veicolo non è un veicolo fuori uso.

La valutazione di cui al presente allegato è condotta da un esperto automobilistico indipendente. Gli Stati membri possono stilare un elenco esaustivo di esperti automobilistici indipendenti incaricati di effettuare tali valutazioni.

Su richiesta del proprietario del veicolo, le autorità competenti dello Stato membro di immatricolazione di un veicolo, o uno dei suoi organismi di autorizzazione designati, possono esentare un veicolo dallo status di veicolo fuori uso, a norma del presente allegato, quando il veicolo in questione è soggetto a riparazione.

PARTE A

CRITERI PER VALUTARE I VEICOLI FUORI USO

Un veicolo è un veicolo fuori uso se risponde ad almeno uno dei criteri seguenti:

- a) è stato ridotto in pezzi o smontato per il riutilizzo delle parti;
- b) è stato bruciato al punto da risultarne completamente distrutto il vano motore o l'abitacolo;
- c) è stato immerso nell'acqua fin sopra il cruscotto;
- d) almeno uno dei componenti seguenti del veicolo non può essere, da un punto di vista tecnico, né riparato né sostituito:
 - i) componenti di aderenza al terreno (come pneumatici e ruote), sospensioni, sterzo, freni e relativi comandi;
 - ii) giunti e dispositivi di fissaggio dei sedili;
 - iii) airbag, pretensionatori, cinture di sicurezza e loro componenti periferici;
 - iv) la carcassa e il telaio o la scocca del veicolo;

- e) i componenti strutturali e di sicurezza hanno difetti tecnici irreversibili e che li rende non sostituibili;
- f) è stato consegnato a un punto di raccolta o a un impianto di trattamento autorizzato per poi essere trattato;
- g) è stato dichiarato come perdita tecnica totale da una compagnia di assicurazione, sulla base della valutazione tecnica effettuata da un esperto automobilistico.

PARTE B

ELENCO DEI CRITERI INDICATIVI PER I VEICOLI FUORI USO

Se non si applica nessuno dei criteri di cui alla parte A, il veicolo è valutato in conformità dei criteri seguenti:

- a) è abbandonato o mancano i mezzi che ne permettano l'identificazione, in particolare il VIN;
- b) non è protetto adeguatamente contro i danni durante lo stoccaggio, il trasporto, il carico e lo scarico;
- c) i costi necessari per riparare il veicolo ripristinando una condizione tecnica sufficiente a ottenere un certificato di revisione sommati al suo valore attuale superano il valore di mercato stimato dopo la riparazione;
- d) è stato immerso nell'acqua fin sotto il cruscotto con danni al motore o al sistema elettrico;
- e) il suo carburante o i vapori del carburante sono stati dispersi, il che comporta un rischio di incendio e di esplosione;
- f) è avvenuta una fuoriuscita dal sistema a gas liquido che comporta un rischio di incendio e di esplosione;
- g) i suoi liquidi di funzionamento (carburante, liquido per freni, liquido antigelo, acido della batteria, soluzione elettrolitica, liquido refrigerante) sono stati dispersi, il che comporta un rischio di inquinamento delle acque;
- h) è stato demolito; oppure
- i) ha uno o più punti di ingresso saldati o chiusi con schiuma isolante.

ALLEGATO II

CRITERI PER IL RICONOSCIMENTO DELLO STATUS DI VEICOLI DI PARTICOLARE INTERESSE CULTURALE

1. Le autorità competenti dello Stato membro di immatricolazione di un veicolo, o uno dei suoi organismi di autorizzazione designati, possono riconoscere un veicolo come avente un particolare interesse culturale se soddisfa tutti i seguenti criteri:
 - a) il suo valore o stato storico o culturale unico è stato documentato dal proprietario del veicolo o dalle autorità competenti dello Stato membro in cui il veicolo è immatricolato o si tratta di un singolo veicolo modificato o costruito su misura che è stato omologato individualmente conformemente al regolamento (UE) 2018/858 o al diritto nazionale;
 - b) il proprietario del veicolo è noto e identificabile;
 - c) le parti del veicolo possono essere identificate da un numero di serie o un altro identificativo fornito dal costruttore o assegnato dall'autorità competente;
 - d) il veicolo può essere identificato attraverso il VIN, il numero di serie o un altro identificativo fornito dal costruttore o assegnato da un'autorità competente.

Su richiesta del proprietario del veicolo, le autorità competenti dello Stato membro di immatricolazione rilasciano un certificato che riconosce il veicolo come avente un particolare interesse culturale se i criteri di cui al primo comma del presente punto sono soddisfatti.

Su richiesta del proprietario del veicolo, le autorità competenti dello Stato membro di immatricolazione revocano il certificato di cui al secondo comma del presente punto.
2. Il proprietario del veicolo di particolare interesse culturale provvede affinché:
 - a) il veicolo sia stoccato, trasportato o utilizzato in modo ecocompatibile, conformemente al diritto dell'Unione e nazionale;
 - b) il certificato di cui al secondo comma del punto 1 sia fornito alle autorità o messo a loro disposizione su richiesta.
3. La conformità del veicolo ai criteri di cui ai punti 1 e 2 è verificata almeno ogni cinque anni o in caso di cambio di proprietà.

ALLEGATO III

CALCOLO DEI TASSI DI RIUTILIZZABILITÀ, RICICLABILITÀ E RECUPERABILITÀ

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

PARTE A

1. È d'obbligo specificare i materiali presenti nel veicolo e indicarne la quota e l'ubicazione, unitamente a tutte le informazioni necessarie per calcolare correttamente i tassi di riciclabilità e recuperabilità.
2. Le masse sono espresse in kg con una cifra decimale. Le quote sono calcolate in percentuale con una cifra decimale e arrotondate come segue:
 - a) se la cifra dopo la virgola è compresa tra 0 e 4, il totale è arrotondato per difetto;
 - b) se la cifra dopo la virgola è compresa tra 5 e 9, il totale è arrotondato per eccesso.
3. Ai fini della scelta dei veicoli di riferimento, si tiene conto dei criteri seguenti:
 - a) tipo di carrozzeria;
 - b) livelli di allestimento disponibili;
 - c) accessori facoltativi disponibili, montabili sotto la responsabilità del costruttore.
4. Se l'autorità di omologazione e il costruttore non riescono a convenire sulla versione più problematica del tipo di veicolo ai fini della riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, si sceglie un veicolo di riferimento per:
 - a) ogni «tipo di carrozzeria» quale definito all'allegato I, parte C, punto 2, del regolamento (UE) 2018/858 nel caso dei veicoli M₁;
 - b) ogni «tipo di carrozzeria», vale a dire furgone, telaio cabinato, furgone con vano di carico aperto ecc., nel caso dei veicoli N₁.
5. A fini di controllo dei materiali e delle masse dei componenti, il costruttore mette a disposizione i veicoli e i componenti considerati necessari dall'autorità di omologazione.

PARTE B

1. Per essere considerati riutilizzabili, i componenti o le parti devono poter essere rimossi facilmente e in modo non distruttivo.
2. La massa totale delle parti, dei componenti e dei materiali riutilizzabili è considerata riutilizzabile, riciclabile e recuperabile al 100 %.

3. Le parti, i componenti e i materiali elencati nell'allegato VII, parte B, punti 1, 2 e 3, sono considerati riutilizzabili allo 0 % e riciclabili e recuperabili al 100 %. Le parti e i componenti elencati nell'allegato VII, parte E, sono considerati riutilizzabili allo 0 % e riciclabili e recuperabili al 100 %. La metodologia garantisce che in caso di modifica dell'allegato VIII che ampli l'elenco delle parti e dei componenti di cui alla parte E dell'allegato stesso, le parti e i componenti aggiunti sono considerati riutilizzabili allo 0 % e riciclabili e recuperabili al 100 %.
 4. Il calcolo dei tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità è coerente con la strategia di circolarità e rispecchia i progressi compiuti nelle tecnologie di trattamento a fine vita.
-

ALLEGATO IV

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

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

Non si applicano le disposizioni dell'articolo 5, paragrafo 4, ai pezzi di ricambio immessi sul mercato dopo il 1° luglio 2003 e destinati ai veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2003, ad eccezione delle masse di equilibratura delle ruote, delle spazzole in carbonio dei motori elettrici e delle guarnizioni dei freni.

Materiali, parti e componenti omogenei	Ambito di applicazione e data di scadenza dell'esenzione	Da etichettare o rendere identificabili conformemente all'articolo 5, paragrafo 6, lettera d)
--	--	---

Piombo come elemento di lega

1. a) Acciaio destinato a lavorazione meccanica e componenti di acciaio galvanizzato per rivestimento discontinuo per immersione a caldo, contenenti, in peso, al massimo lo 0,35 % di piombo		
1. b) Lamiera di acciaio galvanizzato di continuo contenente, in peso, al massimo lo 0,35 % di piombo	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e loro pezzi di ricambio	
2. a) Alluminio destinato a lavorazione meccanica contenente, in peso, al massimo il 2 % di piombo	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2005	
2. b) Alluminio contenente, in peso, al massimo l'1,5 % di piombo	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2008	
2. c) i) Leghe di alluminio destinate a lavorazione meccanica contenenti, in peso, al massimo lo 0,4 % di piombo	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2028 e loro pezzi di ricambio	
2. c) ii) Leghe di alluminio non incluse nella voce 2. c) i) contenenti, in peso, al massimo lo 0,4 % di piombo ⁽²⁾	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2027 e loro pezzi di ricambio	
2. c) iii) Leghe di alluminio per colata contenenti, in peso, al massimo lo 0,3 % di piombo, a condizione che il piombo derivi dal riciclaggio di rottami di alluminio contenenti piombo	Veicoli omologati dopo il 31 dicembre 2026 e loro pezzi di ricambio ⁽¹⁾	

Materiali, parti e componenti omogenei	Ambito di applicazione e data di scadenza dell'esenzione	Da etichettare o rendere identificabili conformemente all'articolo 5, paragrafo 6, lettera d)
3. Leghe di rame contenenti, in peso, al massimo il 4 % di piombo	(¹)	
4. a) Cuscinetti e pistoni	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2008	
4. b) Cuscinetti e pistoni utilizzati nei motori, nelle trasmissioni e nei compressori per impianti di condizionamento	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2011	

Piombo e composti di piombo nei componenti

5. (soppressa)		
6. Masse smorzanti	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e loro pezzi di ricambio	X
7. a) Agenti di vulcanizzazione e stabilizzanti per elastomeri utilizzati in tubi per freni, tubi per carburante, tubi per ventilazione, parti in elastomero/metallo del telaio, e castelli motore	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2005	
7. b) Agenti di vulcanizzazione e stabilizzanti per elastomeri utilizzati in tubi per freni, tubi per carburante, tubi per ventilazione, parti in elastomero/metallo del telaio, e castelli motore contenenti, in peso, al massimo lo 0,5 % di piombo	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2006	
7. c) Agenti leganti per elastomeri utilizzati nell'apparato propulsore contenenti, in peso, al massimo lo 0,5 % di piombo	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2009	

Piombo nelle saldature o nei rivestimenti delle applicazioni elettriche ed elettroniche di cui alle sottovoci seguenti

8. a) Piombo nelle saldature per collegare componenti elettrici ed elettronici a schede elettroniche e piombo nelle rifiniture su terminazioni di componenti diversi dai condensatori elettrolitici in alluminio, su pin di componenti e su schede elettroniche	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e loro pezzi di ricambio	X (³)
8. b) Piombo nelle saldature in applicazioni elettriche diverse dalle saldature su schede elettroniche o su vetro	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2011 e loro pezzi di ricambio	X (³)

Materiali, parti e componenti omogenei	Ambito di applicazione e data di scadenza dell'esenzione	Da etichettare o rendere identificabili conformemente all'articolo 5, paragrafo 6, lettera d)
8. c) Piombo nelle rifiniture di terminali di condensatori elettrolitici in alluminio	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2013 e loro pezzi di ricambio	X ⁽³⁾
8. d) Piombo utilizzato nelle saldature su vetro nei sensori di flusso di massa dell'aria	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2015 e loro pezzi di ricambio	X ⁽³⁾
8. e) Piombo nelle saldature ad alta temperatura di fusione (ossia leghe a base di piombo contenenti almeno l'85 % di piombo in peso)	⁽¹⁾	X ⁽³⁾
8. f) i) Piombo nei sistemi di connettori a pin conformi	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2017 e loro pezzi di ricambio	X ⁽³⁾
8. f) ii) Piombo nei sistemi di connettori a pin conformi, eccetto nell'area di accoppiamento dei connettori di cablaggio del veicolo	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2024 e loro pezzi di ricambio	X ⁽³⁾
8. g) i) Piombo nelle saldature destinate alla realizzazione di una connessione elettrica valida tra la matrice del semiconduttore e il carrier all'interno dei circuiti integrati secondo la configurazione «Flip Chip»	Veicoli omologati prima del 1° ottobre 2022 e loro pezzi di ricambio	X ⁽³⁾
8. g) ii) Piombo nelle saldature destinate alla realizzazione di una connessione elettrica valida tra la matrice del semiconduttore e il carrier all'interno dei circuiti integrati secondo la configurazione «Flip Chip» se la connessione elettrica consiste di uno qualsiasi dei seguenti elementi: (1) un nodo tecnologico del semiconduttore di 90 nm o di dimensioni maggiori; (2) una matrice unica di 300 mm ² o di dimensioni maggiori in qualsiasi nodo tecnologico del semiconduttore; (3) package di matrici impilate di 300 mm ² o di dimensioni maggiori o interposer di silicio di 300 mm ² o di dimensioni maggiori.	(1) Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2030 e loro pezzi di ricambio	X ⁽³⁾
8. h) Piombo nelle saldature per fissare i dissipatori di calore al radiatore in assemblaggi di semiconduttori di potenza con un circuito integrato avente un'area di proiezione minima di 1 cm ² e una densità di corrente nominale minima di 1 A/mm ² di superficie del circuito integrato di silicio	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e loro pezzi di ricambio	X ⁽³⁾

Materiali, parti e componenti omogenei	Ambito di applicazione e data di scadenza dell'esenzione	Da etichettare o rendere identificabili conformemente all'articolo 5, paragrafo 6, lettera d)
8. i) Piombo nelle saldature in applicazioni elettriche su vetro ad eccezione delle saldature su lastre di vetro laminate	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e loro pezzi di ricambio	X ⁽³⁾
8. j) Piombo nelle saldature di lastre laminate	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2020 e loro pezzi di ricambio	X ⁽³⁾
8. k) Saldatura di applicazioni di riscaldamento con corrente di calore pari o superiore a 0,5 A per relativo giunto saldato a singole lastre laminate con spessore di parete inferiore a 2,1 mm. La presente esenzione non si applica alle saldature dei contatti integrati nel polimero intermedio.	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2024 e loro pezzi di ricambio	X ⁽³⁾
9. Sedi di valvole	Come pezzi di ricambio per tipi di motore sviluppati prima del 1° luglio 2003	
10. a) Componenti elettrici ed elettronici contenenti piombo nel vetro o nella ceramica, in una matrice di vetro o ceramica, in un materiale vetroceramico o in matrici di vetroceramica. La presente esenzione non si applica all'uso di piombo in: i) vetro delle lampadine e smalto vetroso delle candele, ii) materiali ceramici dielettrici di componenti indicati alle voci 10. b), 10. c) e 10. d).		X ⁽⁴⁾ (per componenti diversi da quelli piezoelettrici dei motori)
10. b) Piombo nei materiali ceramici dielettrici PZT di condensatori appartenenti a circuiti integrati o a semiconduttori discreti		
10. c) Piombo nei materiali ceramici dielettrici di condensatori per una tensione nominale inferiore a 125 V CA o 250 V CC	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e loro pezzi di ricambio	
10. d) Piombo nei materiali ceramici dielettrici di condensatori utilizzati per compensare le deviazioni, dovute all'effetto termico, di sensori in sistemi sonar ultrasonici	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2017 e loro pezzi di ricambio	

Materiali, parti e componenti omogenei	Ambito di applicazione e data di scadenza dell'esenzione	Da etichettare o rendere identificabili conformemente all'articolo 5, paragrafo 6, lettera d)
11. Inneschi pirotecnici	Veicoli omologati prima del 1° luglio 2006 e loro pezzi di ricambio	
12. Materiali termoelettrici contenenti piombo utilizzati nell'industria automobilistica per ridurre le emissioni di CO ₂ mediante il recupero dei gas di scarico	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2019 e loro pezzi di ricambio	X

Cromo esavalente

13. a) Rivestimenti anticorrosione	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2007	
13. b) Rivestimenti anticorrosione negli insiemi di dadi e bulloni dei telai	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2008	
14. Cromo esavalente come anticorrosivo, fino allo 0,75 % in peso nella soluzione refrigerante, nei sistemi di raffreddamento in acciaio al carbonio dei frigoriferi ad assorbimento:		X
(a) progettati per funzionare completamente o in parte con un riscaldatore elettrico, con una potenza elettrica utile assorbita media inferiore a 75 W in condizioni di funzionamento costanti;	Per a): veicoli omologati prima del 1° gennaio 2020 e loro pezzi di ricambio	
(b) progettati per funzionare completamente o in parte con un riscaldatore elettrico, con una potenza elettrica utile assorbita media pari o superiore a 75 W in condizioni di funzionamento costanti;	Per b): veicoli omologati prima del 1° gennaio 2026 e loro pezzi di ricambio	
(c) progettati per funzionare completamente con riscaldatori non elettrici.		

Mercurio

15. a) Lampade a luminescenza per proiettori	Veicoli omologati prima del 1° luglio 2012 e loro pezzi di ricambio	X
--	---	---

Materiali, parti e componenti omogenei	Ambito di applicazione e data di scadenza dell'esenzione	Da etichettare o rendere identificabili conformemente all'articolo 5, paragrafo 6, lettera d)
15. b) Tubi fluorescenti utilizzati nei display del quadro strumenti	Veicoli omologati prima del 1° luglio 2012 e loro pezzi di ricambio	X

Note alla tabella:

- (¹) La presente esenzione sarà riesaminata nel 2030 conformemente all'articolo 5, paragrafo 6.
- (²) Si applica alle leghe di alluminio in cui il piombo non è introdotto intenzionalmente ma è presente a causa dell'uso di alluminio riciclato.
- (³) Demolizione se, in correlazione con la voce 10. a), si supera un livello soglia medio di 60 g per veicolo. Ai fini della presente nota non sono presi in considerazione i dispositivi elettronici non installati dal costruttore nella linea di produzione.
- (⁴) Demolizione se, in correlazione con le voci da 8. a) a 8. k), si supera un livello soglia medio di 60 g per veicolo. Ai fini della presente nota non sono presi in considerazione i dispositivi elettronici non installati dal costruttore nella linea di produzione.

ALLEGATO V

STRATEGIA DI CIRCOLARITÀ

PARTE A

ELEMENTI DELLA STRATEGIA DI CIRCOLARITÀ

1. Descrizione non tecnica delle azioni pianificate per assicurare che i veicoli soddisfino le prescrizioni di cui agli articoli da 4 a 7 in tutto il processo di produzione.
2. Descrizione non tecnica delle procedure attuate dal costruttore al fine di:
 - a) raccogliere i dati nell'intera catena di approvvigionamento pertinenti per il soddisfacimento delle prescrizioni di cui agli articoli da 4 a 7;
 - b) controllare e verificare le informazioni ricevute dai fornitori;
 - c) reagire opportunamente se i dati ricevuti dai fornitori indicano il rischio di mancata conformità con le prescrizioni dell'articolo 4, 5 o 6.
3. Informazioni sulle tecnologie esistenti di trattamento a fine vita, i progressi attesi nelle tecnologie di trattamento a fine vita e gli investimenti in capacità tecnologica su cui il costruttore si è basato per calcolare la riutilizzabilità, la riciclabilità e la recuperabilità dei propri tipi di veicolo in conformità dell'articolo 4.
4. Informazioni sulla quota di contenuto riciclato nei veicoli di cui agli articoli 6 e 10.
5. Elenco delle azioni che il costruttore si impegna a intraprendere per assicurare che il trattamento dei veicoli fuori uso sia effettuato conformemente al presente regolamento, con particolare attenzione:
 - a) alle misure intese ad agevolare la rimozione delle parti indicate nell'allegato VIII, parte C;
 - b) alle misure per sormontare le difficoltà poste dall'uso di materiali e tecniche che rendono difficile la demolizione o molto arduo il riciclaggio;
 - c) alle misure per promuovere il riutilizzo di parti e componenti;
 - d) alle attività di ricerca e sviluppo, agli investimenti nello sviluppo di tecnologie o infrastrutture per il riciclaggio, nonché alla cooperazione con i gestori di rifiuti, al fine di attuare le azioni di cui alle lettere da a) a c).

PARTE B

SEGUITO E AGGIORNAMENTO DELLA STRATEGIA DI CIRCOLARITÀ

1. I costruttori aggiornano la strategia di circolarità almeno ogni cinque anni.
 2. La strategia di circolarità aggiornata include le modifiche pertinenti, in particolare:
 - a) la descrizione del modo in cui sono state intraprese le azioni di cui alla parte A, punto 5, unitamente a una valutazione della loro efficacia, e, se una o più azioni indicate nella strategia non sono state realizzate, le ragioni del caso;
 - b) le informazioni relative alle modifiche significative nella progettazione e produzione apportate dal costruttore per migliorare la circolarità dei veicoli.
-

ALLEGATO VI

OBBLIGHI DI INFORMAZIONE SU RIMOZIONE E SOSTITUZIONE

1. Batterie per veicoli elettrici e batterie per mezzi di trasporto leggeri incorporate nel veicolo:

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

2. Motori ad azionamento elettrico (e-drive) incorporati nel veicolo:

- a) numero di dotazione originale;
- b) ubicazione;
- c) peso;
- d) tipi di magneti permanenti presenti nei motori ad azionamento elettrico di cui all'articolo 28, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE) 2024/1252;
- e) istruzioni tecniche per la rimozione e la sostituzione, comprese la sequenza di tutte le fasi e le tecniche di giunzione, fissaggio e sigillatura;
- f) attrezzi o tecnologie necessari per accedere ai motori ad azionamento elettrico, rimuoverli e sostituirli.

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

- a) numero di dotazione originale;
- b) ubicazione;
- c) peso;
- d) presenza delle sostanze di cui all'articolo 5, paragrafo 4, che devono essere etichettate nel veicolo come indicato nell'allegato IV;

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

f) disponibilità delle migliori tecniche di trattamento.

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

a) numero di dotazione originale;

b) ubicazione;

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

d) informazioni, specifiche, strumenti e processi, compresi aggiornamenti software, necessari per la rifabbricazione e il ricondizionamento.

5. Componenti e parti del veicolo con codici digitali:

a) numero;

b) ubicazione;

c) istruzioni tecniche sull'accesso, sulla rimozione e sulla sostituzione dei componenti, compresi i codici e il software necessari per attivare pezzi di ricambio e componenti affinché funzionino in un altro veicolo e per trattare le informazioni relative alla loro cancellazione e al loro disaccoppiamento da un VIN, comprese, se del caso, istruzioni sulle modalità di utilizzo di uno strumento diagnostico in vista del loro riutilizzo futuro;

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

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

6. Ai fini del punto 5, lettera (c), qualora sia necessario cancellare e disaccoppiare da un VIN i componenti, le apparecchiature e le parti con codici digitali di cui all'articolo 11 del presente regolamento, il costruttore mette in atto processi per consentire ai gestori di rifiuti e ai riparatori-manutentori di effettuare tale cancellazione e tale disaccoppiamento. Nell'ambito di tale processo, il costruttore può richiedere un certificato di rottamazione, nonché un'autenticazione dell'operatore in questione. A tal fine, i gestori di rifiuti e i riparatori-manutentori ottengono e utilizzano le credenziali di autenticazione richieste per il sito web RMI del costruttore di cui all'allegato X, punto 2.1, del regolamento (UE) 2018/858. Qualora ai fini di tali processi di cancellazione e di disaccoppiamento i gestori di rifiuti e i riparatori-manutentori debbano accedere alle informazioni diagnostiche di bordo (OBD) del veicolo, il costruttore può, come condizione per il rilascio delle credenziali di accesso:

a) richiedere una connessione online continua, durante la rimozione, tra lo strumento diagnostico e il server del costruttore dello strumento diagnostico nonché tra il costruttore dello strumento diagnostico e il server del costruttore; e

- b) imporre al costruttore dello strumento utilizzato per accedere alle informazioni OBD di attestare al costruttore l'identità dello strumento diagnostico e l'identità pseudonimizzata dell'operatore e di raccogliere e conservare il VIN, l'identificativo unico della parte, se disponibile e supportato dal processo del costruttore del veicolo, la data e la marcatura temporale UTC per l'attività pertinente e l'identificativo unico dello strumento diagnostico. Il costruttore ottiene, su richiesta, dal costruttore dello strumento diagnostico l'accesso alle informazioni di cui al presente punto qualora ciò sia necessario per reagire a un ragionevole sospetto di furto o uso improprio di parti.
-

ALLEGATO VII

OBBLIGHI DI ETICHETTATURA

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

ALLEGATO VIII

OBBLIGHI DI TRATTAMENTO

PARTE A

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

1. I siti di stoccaggio, compresi quelli nei punti di raccolta, dei veicoli fuori uso, prima del trattamento, e dei loro componenti, parti e materiali devono:

- a) avere superfici impermeabili con sistemi di raccolta dello spillaggio, di decantazione e di sgrassaggio;
- b) essere attrezzati per il trattamento delle acque, comprese le acque piovane, in osservanza delle vigenti prescrizioni sanitarie e ambientali;
- c) disporre di uno spazio di stoccaggio adeguato dei veicoli fuori uso e accatastare soltanto i veicoli fuori uso depurati, a meno che non siano utilizzate scaffalature, a un'altezza adeguata;
- d) essere attrezzati per permettere la rimozione immediata di fluidi e liquidi che fuoriescono da veicoli fuori uso e la raccolta di fluidi e liquidi fuoriusciti mediante materiale assorbente.

Gli operatori dei siti di cui al primo comma attuano senza indugio le misure di cui alla lettera (d) di tale comma.

2. Lo stoccaggio è organizzato in modo da evitare danni a:

- a) componenti e parti contenenti i liquidi e i fluidi elencati nella parte B, punti 1 e 3;
- b) componenti, parti e materiali elencati nella parte C.

3. I siti in cui sono trattati i veicoli fuori uso e i loro componenti, parti e materiali devono avere:

- a) area adeguata, dotata di superficie impermeabile e di sistemi di raccolta dello spillaggio, di decantazione e di sgrassaggio;
- b) stoccaggio adeguato delle parti, dei componenti e dei materiali che sono stati rimossi dal veicolo fuori uso, ivi compreso lo stoccaggio su superficie impermeabile dei pezzi, componenti e materiali contaminati da oli;
- c) contenitori appositi per lo stoccaggio delle batterie (la neutralizzazione elettrolitica può essere effettuata sul posto o altrove), dei filtri dell'olio e dei condensatori contenenti policlorobifenili o policlorotrifenili;
- d) serbatoi appositi per lo stoccaggio separato dei fluidi dei veicoli fuori uso: carburanti, oli (olio motore, olio del cambio, olio dello sterzo, olio della trasmissione, olio idraulico), filtri dell'olio, liquido di raffreddamento, antigelo, liquido dei freni, refrigeranti, fluido di scarico diesel e altri fluidi o gas contenuti nel veicolo fuori uso;

- e) attrezzature per il trattamento delle acque, comprese le acque piovane, secondo le vigenti prescrizioni sanitarie e ambientali;
 - f) stoccaggio adeguato degli pneumatici usati, che tiene conto della necessità di prevenire gli incendi ed evitare l'accumulo eccessivo di materiale.
4. Gli impianti di trattamento autorizzati a trattare i veicoli elettrici rispettano i requisiti di cui all'allegato XII del regolamento (UE) 2023/1542. Gli impianti di trattamento autorizzati che accettano veicoli elettrici con presunti danni alla batteria per veicoli elettrici valutano tali batterie quanto prima, al più tardi entro 24 ore dalla consegna. Tali veicoli e batterie sono stoccati separatamente nell'area di quarantena di cui al paragrafo 1. L'area di quarantena è dotata di impianti adeguati per prevenire, rilevare e limitare gli incendi causati da batterie per veicoli elettrici che si propagano verso altre zone, altri veicoli elettrici e altre batterie.

PARTE B

OBBLIGHI MINIMI DI DEPURAZIONE

1. I fluidi, liquidi e gas seguenti sono rimossi dal veicolo fuori uso, a meno che non siano necessari per il riutilizzo delle parti in cui sono presenti:
- a) carburante;
 - b) olio motore;
 - c) olio della trasmissione;
 - d) olio del cambio;
 - e) olio dello sterzo;
 - f) olio idraulico;
 - g) liquido di raffreddamento;
 - h) antigelo;
 - i) liquido dei freni;
 - j) refrigeranti;
 - k) fluidi di scarico diesel; e
 - l) qualsiasi altro fluido o gas contenuto nel veicolo fuori uso.

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

2. I componenti, le parti e i materiali seguenti sono neutralizzati o rimossi:

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

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

- a) airbag, serbatoi di gas di petrolio liquefatto (GPL), serbatoi di gas naturale compresso (GNC), serbatoi di idrogeno, e qualsiasi altra parte e altro componente potenzialmente esplosivi sono neutralizzati;
- b) i filtri dell'olio;
- c) i refrigeranti sono trattati conformemente al regolamento (UE) 2024/573;
- d) i componenti riconosciuti come contenenti mercurio sono separati durante il trattamento in un flusso identificabile, che deve essere immobilizzato e smaltito in modo sicuro conformemente all'articolo 17 della direttiva 2008/98/CE;
- e) i materiali contenenti le sostanze di cui all'articolo 5, paragrafo 4, che devono essere etichettati come stabilito all'allegato IV, sono separati durante il trattamento in un flusso identificabile, che deve essere immobilizzato e smaltito in modo sicuro conformemente all'articolo 17 della direttiva 2008/98/CE.

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

4. Si registrano le informazioni seguenti sulla depurazione dei veicoli fuori uso:

- a) numero totale di veicoli fuori uso trattati;
- b) peso medio dei veicoli fuori uso prima e dopo la depurazione e la rimozione;
- c) quantità totale di ciascun tipo di fluido, parte, componente o materiale depurato;
- d) nome e dati di contatto del trasportatore dei rifiuti, se del caso;
- e) nome e dati di contatto del sito di trattamento finale dei fluidi e dei gas, delle parti, dei componenti o dei materiali raccolti durante il processo di depurazione.

PARTE C

RIMOZIONE OBBLIGATORIA DI PARTI E COMPONENTI DAI VEICOLI FUORI USO

	Esenzione a norma dell'articolo 29, paragrafo 2, se le condizioni dell'allegato VIII, parte G, sono soddisfatte X: si applica l'esenzione.
1. Batterie per veicoli elettrici, compresi i loro sistemi di gestione delle batterie, caricatori di bordo, involucri o custodie, se presenti	
2. Batterie per mezzi di trasporto leggeri, quali definite all'articolo 3, punto 11), del regolamento (UE) 2023/1542, compresi i loro sistemi di gestione delle batterie, caricatori di bordo, involucri o custodie, se presenti	
3. Batterie per autoveicoli, quali definite all'articolo 3, punto 12), del regolamento (UE) 2023/1542	
4. Batterie portatili, quali definite all'articolo 3, punto 9), del regolamento (UE) 2023/1542	
5. Motori ad azionamento elettrico, compresi gli involucri e qualsiasi centralina, cavo, altra parte, altro componente e materiale ad essi associati	
6. Blocchi motore	X
7. Marmitte catalitiche	
8. Cambi	X
9. Almeno il 70 % del vetro totale proveniente dai parabrezza e dai finestrini posteriori e laterali in vetro, inclusi i pannelli in vetro sul tetto	
10. Cerchioni	
11. Pneumatici	

	Esenzione a norma dell'articolo 29, paragrafo 2, se le condizioni dell'allegato VIII, parte G, sono soddisfatte X: si applica l'esenzione.
12. Parti direttamente accessibili del sistema di informazione e intrattenimento	
13. Fari e luci di coda e relativi attuatori	
14. Cablaggio principale	X
15. Paraurti	X
16. Serbatoi di carburante	X
17. Scambiatori di calore	X
18. Parti di materie plastiche rinforzate con fibre di carbonio	
19. Componenti elettrici ed elettronici:	X
a) invertitori e convertitori CC-CC di veicoli elettrici di peso superiore a 2 kg;	X
b) circuiti stampati facilmente accessibili e di grandi dimensioni;	X
c) pannelli fotovoltaici di superficie superiore a 0,2 metri quadrati;	X
d) moduli di comando e corpi valvola per la trasmissione automatica.	X

PARTE D

RIUTILIZZO, RIFABBRICAZIONE E RICONDIZIONAMENTO DI PARTI E COMPONENTI

1. Valutazione tecnica delle parti e dei componenti rimossi:

a) per il riutilizzo:

i) la parte o componente è funzionale;

ii) è adatto ad essere utilizzato, agevolmente, per lo scopo principale per il quale è stato concepito;

b) per la rifabbricazione o il ricondizionamento:

i) la parte o componente contiene tutte le parti pertinenti;

ii) è adatto ad essere rifabbricato o ricondizionato, tenendo conto di eventuali danni, della riduzione della funzionalità, delle prestazioni e del ciclo di vita, nonché delle riparazioni necessarie;

iii) assenza di evidente corrosione importante che comprometta il funzionamento della parte o del componente.

2. Informazioni minime da fornire nell'etichettatura delle parti e dei componenti:

a) nome del componente o della parte;

b) nome, indirizzo postale, indicante un unico punto di contatto, con indirizzo di posta elettronica e sito web, se del caso, che identificano l'impianto di trattamento autorizzato che ha rimosso il componente o la parte.

PARTE E

COMPONENTI E PARTI DA NON RIUTILIZZARE

1. Tutti gli airbag, tra cui i cuscini, gli attuatori pirotecnici, le centraline e i sensori elettronici.
2. Sistemi di post-trattamento delle emissioni (ad esempio, marmitte catalitiche, filtri antiparticolato), a meno che tali parti non siano conformi al relativo controllo tecnico di cui all'articolo 4 della direttiva 2014/45/UE.
3. Gruppi automatici o non automatici delle cinture di sicurezza, inclusi nastri, fibbie, avvolgitori, attuatori pirotecnici.
4. Sedili a cui sono incorporati gli ancoraggi delle cinture di sicurezza e/o gli airbag.
5. Bloccasterzi agenti sulla colonna dello sterzo.
6. Immobilizzatori compresi transponder e centraline elettroniche.

PARTE F

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

1. Le batterie degli autoveicoli sono trattate conformemente all'articolo 70 del regolamento (UE) 2023/1542.
2. Le batterie per veicoli elettrici sono trattate conformemente all'articolo 70 del regolamento (UE) 2023/1542.
3. Le batterie per mezzi di trasporto leggeri sono trattate conformemente all'articolo 70 del regolamento (UE) 2023/1542.
4. Le batterie portatili sono trattate conformemente all'articolo 70 del regolamento (UE) 2023/1542.

5. I materiali del magnete permanente contenente neodimio, disprosio o praseodimio (neodimio-ferro-boro, NdFeB), quale definito all'articolo 28 del regolamento (UE) 2024/1252, e il rame proveniente dai motori ad azionamento elettrico non idonei ad essere riutilizzati, rifabbricati o ricondizionati sono rimossi se il processo di rimozione è fattibile senza costi eccessivi in impianti di trattamento autorizzati. In assenza di progressi tecnici che consentono di riciclare i materiali del magnete permanente NdFeB, i motori ad azionamento elettrico o le loro parti contenenti materiali di magneti permanenti sono stoccati ed etichettati conformemente all'articolo 28, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE) 2024/1252. A fini di riciclaggio futuro, non si applicano le prescrizioni relative allo stoccaggio temporaneo di cui alla direttiva 1999/31/CE.
6. Le parti e i componenti elettronici rimossi che non sono soggetti a riutilizzo, rifabbricazione o ricondizionamento e le frazioni non ferrose, compresi i circuiti stampati frantumati, sono trattati dai gestori del trattamento come specificato all'articolo 8, paragrafo 3, della direttiva 2012/19/UE.
7. Il vetro rimosso dal veicolo fuori uso è, come minimo, riciclato in vetro per contenitori, in fibra di vetro o in materiale di qualità equivalente.
8. I refrigeranti rimossi sono riciclati, rigenerati o distrutti conformemente all'articolo 8 del regolamento (UE) 2024/573.
9. La plastica e le frazioni di residui sono trattate conformemente all'articolo 7 e all'allegato IV del regolamento (UE) 2019/1021.
10. Gli pneumatici di gomma sono trattati conformemente alla gerarchia dei rifiuti e alle prescrizioni generali di cui all'articolo 4 della direttiva 2008/98/CE per dare priorità alle opzioni di prevenzione che offrono i migliori risultati ambientali complessivi, compresa la ricostruzione, e che privilegiano il riciclaggio, compresi metodi diversi dal riciclaggio meccanico, rispetto al recupero di energia.
11. I materiali di alluminio provenienti dagli scambiatori di calore di cui all'allegato VIII, parte C, punto 17, sono stoccati e riciclati separatamente dalle frazioni di alluminio per getti e per semilavorati di cui all'allegato VIII, parte G, punto 2, lettera (b).

PARTE G

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

1. Al fine di conformarsi all'articolo 27, paragrafo 3, del presente regolamento, i veicoli fuori uso possono essere frantumati insieme ad altri rifiuti solo se:
 - a) i rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche sono stati trattati selettivamente conformemente all'allegato VII della direttiva 2012/19/UE;
 - b) tutte le batterie sono state rimosse conformemente al regolamento (UE) 2023/1542;
 - c) gli imballaggi di plastica sono stati separati dai rifiuti di imballaggio e dagli imballaggi contenenti metallo conformemente al regolamento (UE) 2025/40;
 - d) il processo di frantumazione combinata non riduce la qualità dei flussi di rifiuti rispetto al trattamento separato; e

- e) è possibile determinare che il contributo specifico di ciascun flusso di rifiuti misti alle frazioni in uscita rispetta gli obblighi di comunicazione di cui ai regolamenti (UE) 2023/1542 e (UE) 2025/40 nonché alle direttive 2008/98/CE e 2012/19/UE.

2. Prescrizioni relative alla qualità delle frazioni in uscita:

- a) il contenuto totale di rame della frazione principale di acciaio non supera lo 0,25 % in peso; a decorrere dal 1° settembre 2031, il contenuto totale di rame della frazione principale di acciaio non supera lo 0,15 % in peso;

- b) a decorrere dal 1° settembre 2029, l'alluminio è smistato come minimo in due frazioni:

i) alluminio fuso (frazioni con un contenuto di silicio superiore all'1,5 %);

ii) alluminio lavorato (frazioni con un contenuto di silicio pari o inferiore all'1,5 %);

- c) a decorrere dal 1° settembre 2032, l'alluminio è smistato come minimo in quattro frazioni:

i) frazione di alluminio con un contenuto di silicio superiore all'1,5 %, un contenuto di rame pari o inferiore allo 0,5 % e un contenuto di ferro pari o inferiore allo 0,2 %;

ii) frazione di alluminio con un contenuto di silicio superiore all'1,5 % e che non soddisfa i requisiti di composizione di cui al punto i) per rame e ferro;

iii) frazione di alluminio con un contenuto di silicio pari o inferiore all'1,5 %, un contenuto di magnesio pari o inferiore all'1,5 %, un contenuto di rame pari o inferiore allo 0,3 % e un contenuto di zinco pari o inferiore allo 0,3 %;

iv) frazione di alluminio con un contenuto di silicio pari o inferiore all'1,5 % e che non soddisfa i requisiti di composizione di cui al punto iii) per magnesio, rame e zinco;

- d) la frazione pesante di frantumazione ottenuta dopo la separazione pneumatica e la separazione del ferro è ulteriormente trattata al fine di separare i metalli ferrosi, i metalli non ferrosi, la plastica e altri materiali organici per il riciclaggio o il recupero. I residui di tali processi contengono meno dell'1 % di metallo in peso e, conformemente alla decisione 2003/33/CE del Consiglio ⁽¹⁾, meno del 5 % di carbonio organico totale in peso; il limite di carbonio organico totale, inferiore al 5 % in peso, non si applica se la frazione pesante di frantumazione adeguatamente selezionata e ricondizionata è biologicamente stabile ai sensi della legislazione vigente;

- e) la frazione leggera di frantumazione è ulteriormente trattata al fine di separare i metalli ferrosi, i metalli non ferrosi, la plastica e altri materiali organici per il riciclaggio o il recupero; i residui di tali processi contengono meno dell'1 % di metallo in peso e, conformemente alla decisione 2003/33/CE, meno del 5 % di carbonio organico totale in peso; il limite di carbonio organico totale, inferiore al 5 % in peso, non si applica se la frazione leggera di frantumazione adeguatamente selezionata e ricondizionata è biologicamente stabile ai sensi della legislazione vigente.

⁽¹⁾ Decisione 2003/33/CE del Consiglio, del 19 dicembre 2002, che stabilisce criteri e procedure per l'ammissione dei rifiuti nelle discariche ai sensi dell'articolo 16 e dell'allegato II della direttiva 1999/31/CE (GU L 11 del 16.1.2003, pag. 27, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2003/33\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2003/33(1)/oj)).

3. Documentazione da fornire per l'esenzione dall'obbligo di rimuovere parti, componenti e materiali:
- a) se disponibile, la copia del contratto scritto concluso tra l'impianto di trattamento autorizzato e l'impianto che effettua le operazioni di frantumazione e usa tecnologie post frantumazione, comprese le specifiche di qualità dei materiali secondari pronti per il riciclaggio e le specifiche tecniche applicate per trattare le frazioni dei veicoli fuori uso;
 - b) il verbale, fornito da un organismo indipendente, del bilancio di massa dell'analisi della qualità e quantità dei campioni delle frazioni trattate (in uscita) per una configurazione rappresentativa del trattamento.
-

ALLEGATO IX

INFORMAZIONI PER L'ISCRIZIONE NEL REGISTRO DEI PRODUTTORI

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

3. Informazioni che l'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore è tenuta a fornire in aggiunta a quelle di cui al punto 1 qualora sia stata designata in conformità dell'articolo 17, paragrafo 1:
 - a) i nomi e i recapiti, compresi il codice postale e il luogo, la via e il numero civico, il paese, il numero di telefono, il sito web e di posta elettronica, dei produttori rappresentati;
 - b) il mandato di ogni produttore rappresentato, se del caso;
 - c) l'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore che rappresenta più di un produttore indica separatamente in che modo ciascuno dei produttori rappresentati adempie le responsabilità di cui all'articolo 16.
 4. Se gli obblighi di cui all'articolo 16 sono ottemperati per conto del produttore da un rappresentante autorizzato per la responsabilità estesa del produttore che rappresenta più di un produttore, tale rappresentante autorizzato, oltre alle informazioni di cui al punto 1, fornisce separatamente il nome e il recapito di ciascuno dei produttori rappresentati.
-

ALLEGATO X

CERTIFICATO DI ROTTAMAZIONE

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

4.6	(E) Numero di identificazione del veicolo (**)	
4.7	Numero della carta di circolazione	
5.	Informazioni sul proprietario del veicolo	
5.1	(C.2.1) Cognome o ragione sociale (**)	
5.2	(C.2.2) Altri nomi (**)	
5.3	(C.2.3) Indirizzo (**)	
5.4	Numero di telefono [se disponibile e previo consenso del proprietario]	
5.5	Indirizzo di posta elettronica [se disponibile e previo consenso del proprietario]	
6	Osservazioni	

(*) È possibile derogare a tale prescrizione se il sistema di registrazione o identificazione nazionale non prevede l'attribuzione di tale numero.

(**) Codici comunitari armonizzati di cui alla direttiva 1999/37/CE.

ALLEGATO XI

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

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

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

«G13	Circularità	Regolamento (UE) 2026/1738	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X»;		
------	-------------	----------------------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	-----	--	--

b) l'appendice 1 è così modificata:

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

«G13	Circularità	Regolamento (UE) 2026/1738		N.a. Si applica tuttavia l'allegato VIII, parte E, sul divieto di riutilizzo dei componenti specificati.»;
------	-------------	----------------------------	--	--

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

«G13	Circularità	Regolamento (UE) 2026/1738		N.a. Si applica tuttavia l'allegato VIII, parte E, sul divieto di riutilizzo dei componenti specificati.»;
------	-------------	----------------------------	--	--

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

i) alla tabella «Parte I: Veicoli appartenenti alla categoria M₁», la voce 59 è sostituita dalla seguente:

«59	Regolamento (UE) 2026/1738 (Circularità)	Le prescrizioni di tale regolamento non si applicano.»;
-----	--	---

ii) alla tabella «Parte II: Veicoli appartenenti alla categoria N1», la voce 59 è sostituita dalla seguente:

«59	Regolamento (UE) 2026/1738 (Circularità)	Le prescrizioni di tale regolamento non si applicano.»;
-----	--	---

d) la parte III è così modificata:

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

«59	Circularità	Regolamento (UE) 2026/1738	N.a.	N.a.»;		
-----	-------------	----------------------------	------	--------	--	--

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

«59	Circularità	Regolamento (UE) 2026/1738	N.a.				N.a.»;					
-----	-------------	----------------------------	------	--	--	--	--------	--	--	--	--	--

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

«59	Circolarità	Regolamento (UE) 2026/1738	N.a.»;
-----	-------------	----------------------------	--------

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

«59	Circolarità	Regolamento (UE) 2026/1738	N.a.				N.a.»;						
-----	-------------	----------------------------	------	--	--	--	--------	--	--	--	--	--	--

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

Nella sezione C1 della tabella, la voce 15 bis è sostituita dalla seguente:

				L1e-A ¹	L1e-B ²	L2e	L3e	L4e	L5e-B	L6e-A	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2
«15a	18	Requisiti di circolarità	Regolamento (UE) 2026/1738	⊗	⊗	⊗	x	x	x	x	x	x	x	x».

ALLEGATO XII

MODIFICHE DEL REGOLAMENTO (UE) 2023/1542

All'allegato I, la tabella è sostituita dalla seguente tabella:

«Colonna 1 Denominazione della sostanza o del gruppo di sostanze	Colonna 2 Restrizioni
1. Mercurio N. CAS 7439-97-6 N. CE 231-106-7 e suoi composti	Le batterie, anche presenti e incorporate in apparecchi, mezzi di trasporto leggeri o altri veicoli, non contengono più dello 0,0005 % di mercurio (espresso come mercurio metallico) in peso.
2. Cadmio N. CAS 7440-43-9 N. CE 231-152-8 e suoi composti	1. Le batterie portatili, anche presenti e incorporate in apparecchi, mezzi di trasporto leggeri o altri veicoli, non contengono più dello 0,002 % di cadmio (espresso come cadmio metallico) in peso. 2. Le batterie per veicoli elettrici e le batterie per autoveicoli incorporate in veicoli, compresi i veicoli per uso speciale, delle categorie M₁ e N₁ quali definite nel regolamento (UE) 2018/858 non contengono più dello 0,01 % di cadmio (espresso come cadmio metallico) in peso e per materiale omogeneo. 3. Il punto 2 non si applica alle batterie per veicoli elettrici utilizzate come pezzi di ricambio per veicoli elettrici, compresi i veicoli per uso speciale, delle categorie M₁ e N₁ quali definite nel regolamento (UE) 2018/858 che sono state immesse sul mercato prima del 31 dicembre 2008.
3. Piombo N. CAS 7439-92-1 N. CE 231-100-4 e suoi composti	1. A decorrere dal 18 agosto 2024, le batterie portatili, anche presenti e incorporate in apparecchi, non contengono più dello 0,01 % di piombo (espresso come piombo metallico) in peso. 2. La restrizione di cui al punto 1 non si applica alle pile zinco-aria a bottone portatili fino al 18 agosto 2028. 3. Le batterie portatili incorporate in veicoli, compresi i veicoli per uso speciale, delle categorie M₁ e N₁ quali definite nel regolamento (UE) 2018/858 non contengono più dello 0,1 % di piombo (espresso come piombo metallico) in peso e per materiale omogeneo. 4. Il punto 3 non si applica alle batterie portatili incorporate o utilizzate come pezzi di ricambio in veicoli, compresi i veicoli per uso speciale, delle categorie M₁ e N₁ quali definite nel regolamento (UE) 2018/858 che sono stati omologati prima del 1° gennaio 2024. 5. Le batterie per veicoli elettrici incorporate in veicoli, compresi i veicoli per uso speciale, delle categorie M₁ e N₁ quali definite nel regolamento (UE) 2018/858 non contengono più dello 0,1 % di piombo (espresso come piombo metallico) in peso e per materiale omogeneo.

«Colonna 1 Denominazione della sostanza o del gruppo di sostanze	Colonna 2 Restrizioni
	6. Il punto 5 non si applica: a) alle batterie per veicoli elettrici utilizzate in sistemi ad alta tensione ⁽¹⁾ incorporate o utilizzate come pezzi di ricambio in veicoli delle categorie M₁ e N₁ quali definite nel regolamento (UE) 2018/858 che sono stati omologati prima del 1° gennaio 2019; b) alle batterie per veicoli elettrici non contemplate dalla lettera a) del presente punto incorporate o utilizzate come pezzi di ricambio in veicoli, inclusi i veicoli per uso speciale, delle categorie M₁ e N₁ quali definite nel regolamento (UE) 2018/858 che sono stati omologati prima del 1° gennaio 2024. 7. Le batterie per autoveicoli incorporate in veicoli, compresi i veicoli per uso speciale, delle categorie M₁ e N₁ quali definite nel regolamento (UE) 2018/858 non contengono più dello 0,1 % di piombo (espresso come piombo metallico) in peso e per materiale omogeneo. 8. Il punto 7 non si applica: a) alle batterie per autoveicoli utilizzate in applicazioni a 12 V in veicoli, compresi i veicoli per uso speciale, delle categorie M₁ e N₁ quali definite nel regolamento (UE) 2018/858 ⁽¹⁾; b) alle batterie per autoveicoli utilizzate in applicazioni a 24 V in veicoli per uso speciale delle categorie M₁ e N₁ quali definite nel regolamento (UE) 2018/858 ⁽²⁾; c) alle batterie per autoveicoli utilizzate in applicazioni diverse da quelle di cui ai punti a) e b) del presente punto, nonché in veicoli, compresi i veicoli per uso speciale, delle categorie M₁ e N₁ quali definite nel regolamento (UE) 2018/858 che sono stati omologati prima del 1° gennaio 2024.
4. Cromo esavalente N. CAS 18540-29-9 N. CE 606-053-1 e suoi composti	Le batterie incorporate in veicoli, compresi i veicoli per uso speciale, delle categorie M ₁ e N ₁ quali definite nel regolamento (UE) 2018/858 non contengono più dello 0,1 % di cromo esavalente (espresso come cromo metallico) in peso e per materiale omogeneo.
⁽¹⁾ Sistemi aventi una tensione di > 75 V in corrente continua ai sensi dell'articolo 1 della direttiva 2014/35/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾.»	

⁽¹⁾ Tale esenzione sarà riesaminata nel 2030.

⁽²⁾ Tale esenzione sarà riesaminata nel 2030.

⁽³⁾ Direttiva 2014/35/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alla messa a disposizione sul mercato del materiale elettrico destinato a essere adoperato entro taluni limiti di tensione (GU L 96 del 29.3.2014, pag. 357, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/35/oj>).

ALLEGATO XIII

CRITERI CHE DEVONO SODDISFARE GLI IMPIANTI DEI PAESI TERZI IMPEGNATI NELLA PRODUZIONE DI MATERIALE RICICLATO

PARTE A CRITERI PER DIMOSTRARE CHE IL MATERIALE RICICLATO È STATO PRODOTTO IN UN IMPIANTO CHE SODDISFA DETERMINATE PRESCRIZIONI IN MATERIA DI PROTEZIONE DELLA SALUTE UMANA, DEL CLIMA E DELL'AMBIENTE PREVISTE DAL DIRITTO DELL'UNIONE O PRESCRIZIONI EQUIVALENTI (CONFORMEMENTE ALL'ARTICOLO 6, PARAGRAFO 4)

1. L'impianto situato in un paese terzo coinvolto nella produzione di materiale riciclato soddisfa le seguenti condizioni durante il suo funzionamento effettivo:

- a) rispetta le prescrizioni in materia di riciclaggio dei rifiuti e svolge le sue attività conformemente alla legislazione nazionale applicabile in materia di protezione dell'ambiente;
- b) è progettato, costruito e gestito in modo sicuro ed ecocompatibile e, in particolare, dispone dei processi, della tecnologia di gestione dei rifiuti, dell'organizzazione e dell'infrastruttura necessari per riciclare i rifiuti in questione;
- c) si approvvigiona di rifiuti di plastica provenienti da uno Stato membro o un paese che rispetta le norme dell'Unione o norme equivalenti a quelle degli Stati membri in termini di protezione dell'ambiente e di sicurezza dei lavoratori e opera in tale paese conformemente ai criteri definiti al paragrafo 3;
- d) prevede e gestisce sistemi, procedure e tecniche di gestione e di monitoraggio che hanno lo scopo di prevenire, ridurre, minimizzare nonché, nella misura del possibile, eliminare:
 - i) i rischi per la salute e la sicurezza dei lavoratori interessati e di coloro che vivono in prossimità dell'impianto; e
 - ii) gli effetti negativi sull'ambiente causati dalle sue attività (in particolare attraverso misure adeguate adottate per monitorare e combattere l'inquinamento);
- e) assicura la tracciabilità di tutti i rifiuti ricevuti e trattati al proprio interno, compresa la garanzia che tutti i rifiuti residui prodotti dalle sue attività siano documentati e siano trasferiti soltanto verso impianti di gestione dei rifiuti autorizzati a trattare tali rifiuti residui;
- f) ha adottato misure destinate al risparmio di energia nonché alla limitazione delle emissioni di gas a effetto serra legate alle sue attività;
- g) compila ed è in grado di fornire le registrazioni delle sue attività di gestione dei rifiuti effettuate negli ultimi cinque anni; se un impianto è in funzione da meno di cinque anni, compila ed è in grado di fornire le registrazioni delle sue attività di gestione effettuate da quando è in funzione;
- h) il suo operatore o la sua direzione non sono stati oggetto di condanna a causa di attività illecite connesse alla gestione dei rifiuti negli ultimi cinque anni.

2. A titolo di riferimento e se del caso, sono tenute in considerazione le norme seguenti o norme equivalenti:
 - a) prescrizioni specifiche relative al trattamento di determinati rifiuti e al calcolo della quantità di rifiuti trattati, obbligatorie a norma della legislazione dell'Unione, nonché alla contabilizzazione delle quantità di materiali riciclati prodotti;
 - b) le conclusioni sulle migliori tecniche disponibili adottate per determinate attività a norma della direttiva 2010/75/UE.
3. I rifiuti di plastica sono trattati in conformità delle prescrizioni stabilite dal diritto dell'Unione o di prescrizioni equivalenti e provengono da uno Stato membro o un paese dotato di un quadro globale per la gestione dei rifiuti che copra il suo intero territorio e che dimostri la sua capacità e la sua volontà di garantire una gestione ecosostenibile dei rifiuti, tenendo conto in particolare dei seguenti criteri:
 - a) le misure attuate e previste per garantire una gestione ecosostenibile dei rifiuti nel suo territorio, quale l'introduzione di un regime di responsabilità estesa del produttore o di un sistema equivalente che attui il principio «chi inquina paga»;
 - b) le misure attuate e previste per aumentare la percentuale di plastica post-consumo riciclata dai veicoli, nonché gli indicatori per il monitoraggio di tali misure;
 - c) le misure attuate e previste per aumentare la percentuale di plastica riciclata post-consumo incorporata in veicoli immessi sul mercato nazionale, nonché gli indicatori per il monitoraggio di tali misure.

PARTE B CRITERI PER DIMOSTRARE CHE IL MATERIALE RICICLATO È STATO PRODOTTO CONFORMEMENTE ALLE PRESCRIZIONI DI CUI ALL'ARTICOLO 6, PARAGRAFI 1, 2 E 3

L'impianto situato in un paese terzo coinvolto nella produzione di materiale riciclato soddisfa le seguenti condizioni durante il suo funzionamento effettivo:

1. L'impianto è in grado di dimostrare di produrre materiali riciclati a partire da rifiuti post-consumo. Se produce anche materiali derivati da rifiuti pre-consumo o da materie prime, è in grado di dimostrare di distinguere chiaramente tra i diversi tipi di materiali. L'impianto garantisce di fornire solo materiali riciclati da rifiuti post-consumo, come condizione affinché tali materiali siano contabilizzati nell'ambito degli obiettivi di cui all'articolo 6;
2. Un impianto che produce materiali riciclati da rifiuti post-consumo derivati da veicoli fuori uso o da veicoli riparati è in grado di dimostrare che tali rifiuti sono stati raccolti separatamente e non sono stati mescolati con materiali di altra origine in modo tale da impedirne la tracciabilità prima del loro arrivo nell'impianto e durante l'intero processo di riciclaggio.

ALLEGATO XIV

PRESCRIZIONI PER GLI AUDIT, I CERTIFICATORI E I REVISORI CONTABILI

PARTE A PRESCRIZIONI DETTAGLIATE PER I TERZI CHE EFFETTUANO AUDIT

1. Un terzo che effettua l'audit di un impianto situato in un paese terzo conformemente all'articolo 6, paragrafo 5, è indipendente dal fornitore, dal costruttore o dalla persona coinvolta nella produzione del materiale riciclato e dell'impianto controllato. A tal fine, il terzo è in grado di documentare che:
 - a) non fa parte di tali entità né è sotto il loro controllo;
 - b) ha istituito e applica procedure che ne garantiscono l'imparzialità, tra cui:
 - i) la valutazione continuativa dei rischi per la sua imparzialità;
 - ii) l'individuazione, l'eliminazione e l'attenuazione dei rischi per la sua imparzialità derivanti da pressioni finanziarie, commerciali e di altro tipo;
 - iii) la valutazione dei rischi per la sua imparzialità derivanti dalle relazioni del suo personale;
 - c) è strutturato e gestito in modo da garantirne l'indipendenza e l'imparzialità, in particolare:
 - i) è chiaramente identificabile all'interno dell'entità giuridica, se quest'ultima svolge anche attività non connesse agli audit;
 - ii) dispone di norme in materia di relazioni sull'attività di audit effettuata;
 - iii) il suo personale ha responsabilità chiaramente identificabili per quanto riguarda lo svolgimento degli audit.
2. Si considera che un terzo che effettua audit a norma dell'articolo 6, paragrafo 5, possieda qualifiche adeguate nel settore degli audit e del trattamento dei rifiuti se dispone di un numero sufficiente di membri del personale qualificati, direttamente o tramite subappalto, che seguono formazioni periodiche, e se il personale coinvolto nello svolgimento di tali audit possiede un'esperienza professionale documentata in tutti i settori seguenti:
 - a) svolgimento di audit in impianti di trattamento dei rifiuti;
 - b) operazioni di trattamento dei rifiuti;
 - c) sistemi di gestione ambientale e della salute e sicurezza sul lavoro;
 - d) produzione di materiale riciclato.
3. Al fine di dimostrare la conformità ai criteri di cui ai punti 1 e 2 della presente parte, il terzo che effettua un audit o una certificazione fa riferimento alla propria certificazione rispetto a norme dell'Unione o a norme equivalenti riconosciute a livello internazionale e pertinenti per lo svolgimento degli audit, quali la norma internazionale ISO 19011:2018 o la norma ISO/IEC 17020:2012.

PARTE B. OGGETTO DELL'AUDIT

1. L'audit di cui all'articolo 6, paragrafo 5, verifica che l'impianto situato in un paese terzo coinvolto nella produzione di materiale riciclato soddisfi le condizioni elencate nell'allegato XIII durante il suo funzionamento effettivo.
 2. I nomi e i recapiti delle persone che hanno effettuato gli audit sono chiaramente indicati nelle relazioni di audit.
-

ALLEGATO XV

TAVOLE DI CONCORDANZA

1. Direttiva 2000/53/CE

Direttiva 2000/53/CE	Presente regolamento
Articolo 1	Articolo 1
Articolo 2, punto 1)	Articolo 3, punto 1)
Articolo 2, punto 2)	Articolo 3, punto 2)
Articolo 2, punto 3)	Articolo 3, punto 23)
Articolo 2, punto 4)	Articolo 3, punto 39)
Articolo 2, punto 5)	Articolo 3, punto 18)
Articolo 2, punto 6)	Articolo 3, punto 4)
Articolo 2, punto 7)	Articolo 3, punto 39)
Articolo 2, punto 8)	Articolo 3, punto 39)
Articolo 2, punto 9)	Articolo 3, punto 39)
Articolo 2, punto 10)	Articolo 3, punto 35)
Articolo 2, punto 11)	—
Articolo 2, punto 11), lettera a)	—
Articolo 2, punto 11), lettera b)	—
Articolo 2, punto 11), lettera c)	—
Articolo 2, punto 11), lettera d)	—
Articolo 2, punto 12)	—
Articolo 2, punto 13)	—

Direttiva 2000/53/CE	Presente regolamento
Articolo 3, paragrafo 1	Articolo 2, paragrafo 1, lettera a)
Articolo 3, paragrafo 2	—
Articolo 3, paragrafo 3	—
Articolo 3, paragrafo 4	—
Articolo 3, paragrafo 5	—
Articolo 4, paragrafo 1, lettera a)	Articolo 5, paragrafo 1
Articolo 4, paragrafo 1, lettera b)	Articolo 7, paragrafo 1
Articolo 4, paragrafo 1, lettera c)	Articolo 6
Articolo 4, paragrafo 2, lettera a)	Articolo 5, paragrafi 4 e 5
Articolo 4, paragrafo 2, lettera b), punto i)	Articolo 5, paragrafo 6, lettera a)
Articolo 4, paragrafo 2, lettera b), punto ii)	Articolo 5, paragrafo 6, lettera b)
Articolo 4, paragrafo 2, lettera b), punto iii)	Articolo 5, paragrafo 6, lettera c)
Articolo 4, paragrafo 2, lettera b), punto iv)	Articolo 5, paragrafo 6, lettera d)
Articolo 4, paragrafo 2, lettera c)	—
Articolo 5, paragrafo 1, primo trattino	—
Articolo 5, paragrafo 1, secondo trattino	Articolo 23, paragrafo 3, lettera b)
Articolo 5, paragrafo 2	—
Articolo 5, paragrafo 3, primo comma	Articolo 25
Articolo 5, paragrafo 3, secondo comma	Articolo 25, paragrafo 1
Articolo 5, paragrafo 3, terzo comma	—
Articolo 5, paragrafo 4, primo comma	Articolo 24, paragrafo 2
Articolo 5, paragrafo 4, secondo comma	Articolo 16 e articolo 20, paragrafo 1, lettera a)

Direttiva 2000/53/CE	Presente regolamento
Articolo 5, paragrafo 4, terzo comma	Articolo 24, paragrafo 2
Articolo 5, paragrafo 4, quarto comma	—
Articolo 5, paragrafo 5, primo comma	Articolo 25, paragrafo 1, e allegato X
Articolo 5, paragrafo 5, secondo comma	—
Articolo 6, paragrafo 1	Articolo 26, paragrafi 1 e 2
Articolo 6, paragrafo 2, primo comma	Articolo 15, paragrafo 1
Articolo 6, paragrafo 2, secondo comma	—
Articolo 6, paragrafo 3, primo comma	Articolo 29, paragrafo 1, e allegato VIII, parte C
Articolo 6, paragrafo 3, secondo comma	Articolo 28, paragrafo 1
Articolo 6, paragrafo 4	Articolo 15, paragrafo 2
Articolo 6, paragrafo 5	Articolo 26, paragrafo 4
Articolo 6, paragrafo 6	Articolo 26, paragrafo 3
Articolo 7, paragrafo 1	Articolo 30, paragrafo 1
Articolo 7, paragrafo 2, lettera a)	—
Articolo 7, paragrafo 2, lettera b)	Articolo 33, paragrafo 1, lettere a) e b)
Articolo 7, paragrafo 2, secondo comma	—
Articolo 7, paragrafo 2, terzo comma	—
Articolo 7, paragrafo 3	—
Articolo 7, paragrafo 4	—
Articolo 7, paragrafo 5	—
Articolo 8, paragrafo 1	Articolo 12, paragrafo 1

Direttiva 2000/53/CE	Presente regolamento
Articolo 8, paragrafo 2	Articolo 12, paragrafo 2
Articolo 8, paragrafo 3	Articolo 11, paragrafo 1
Articolo 8, paragrafo 4	Articolo 11, paragrafi 1 e 3
Articolo 9, paragrafo 1 bis, primo comma	Articolo 50, paragrafo 1, primo comma
Articolo 9, paragrafo 1 bis, secondo comma	Articolo 50, paragrafo 1, secondo comma
Articolo 9, paragrafo 1 bis, terzo comma	Articolo 50, paragrafo 1, terzo comma
Articolo 9, paragrafo 1 ter	Articolo 50, paragrafo 2
Articolo 9, paragrafo 1 quater	Articolo 50, paragrafo 3, terzo comma
Articolo 9, paragrafo 1 quinquies	Articolo 50, paragrafo 5
Articolo 9, paragrafo 2	Articolo 9 e allegato V, parte A
Articolo 9 bis, paragrafo 1	Articolo 51, paragrafo 1
Articolo 9 bis, paragrafo 2	Articolo 51, paragrafo 2
Articolo 9 bis, paragrafo 3	Articolo 51, paragrafo 3
Articolo 9 bis, paragrafo 4	Articolo 51, paragrafo 4
Articolo 9 bis, paragrafo 5	Articolo 51, paragrafo 5
Articolo 9 bis, paragrafo 6	Articolo 51, paragrafo 6
Articolo 10, paragrafo 1	—
Articolo 10, paragrafo 2	—
Articolo 10, paragrafo 3	—
Articolo 10 bis	Articolo 56
Articolo 11, paragrafo 1	Articolo 52, paragrafo 1

Direttiva 2000/53/CE	Presente regolamento
Articolo 11, paragrafo 2	Articolo 52, paragrafo 2
Articolo 12, paragrafo 1	Articolo 59, paragrafo 1
Articolo 12, paragrafo 2	Articolo 59, paragrafo 2
Articolo 12, paragrafo 3	—
Articolo 13	—
Allegato I	Allegato VIII
Allegato II	Allegato IV

2. Direttiva 2005/64/CE

Direttiva 2005/64/CE	Presente regolamento
Articolo 1, primo comma	Articolo 1
Articolo 1, secondo comma	—
Articolo 2	Articolo 2, paragrafo 1, lettera a)
Articolo 3, lettera a)	—
Articolo 3, lettera b)	—
Articolo 3, lettera c)	Articolo 2, paragrafo 2, lettera a)
Articolo 4, punto 1	Articolo 3, punto 1)
Articolo 4, punto 2	—
Articolo 4, punto 3	Articolo 3, punto 3)
Articolo 4, punto 4	Articolo 3, punto 2)
Articolo 4, punto 5	Allegato III
Articolo 4, punto 6	—

Direttiva 2005/64/CE	Presente regolamento
Articolo 4, punto 7	Articolo 3, punto 40)
Articolo 4, punto 8	—
Articolo 4, punto 9	Articolo 3, punto 4)
Articolo 4, punto 10	Articolo 3, punto 39)
Articolo 4, punto 11	—
Articolo 4, punto 12	Articolo 3, punto 39)
Articolo 4, punto 13	Articolo 3, punto 5)
Articolo 4, punto 14	Articolo 3, punto 6)
Articolo 4, punto 15	Articolo 3, punto 7)
Articolo 4, punto 16	—
Articolo 4, punto 17	—
Articolo 4, punto 18	—
Articolo 4, punto 19	—
Articolo 4, punto 20	—
Articolo 5, paragrafo 1	—
Articolo 5, paragrafo 2	Articolo 8, paragrafo 2
Articolo 5, paragrafo 3	Articolo 8, paragrafo 3
Articolo 5, paragrafo 4	—
Articolo 6, paragrafo 1	—
Articolo 6, paragrafo 2, secondo comma	Articolo 5, paragrafi 4 e 5

Direttiva 2005/64/CE	Presente regolamento
Articolo 6, paragrafo 3	Articolo 9
Articolo 6, paragrafo 4	—
Articolo 6, paragrafo 5	—
Articolo 6, paragrafo 6	—
Articolo 6, paragrafo 7	—
Articolo 6, paragrafo 8	—
Articolo 7, lettera a)	Allegato VIII, parte E
Articolo 7, lettera b)	Allegato VIII, parte E
Articolo 8	—
Articolo 9	—
Articolo 10, paragrafo 1	—
Articolo 10, paragrafo 2	—
Articolo 10, paragrafo 3	—
Articolo 10, paragrafo 4	—
Articolo 11, paragrafo 1	—
Articolo 11, paragrafo 2	—
Articolo 12	—
Articolo 13	—
Allegato I	Articolo 4, paragrafo 1
Allegato II	—

Direttiva 2005/64/CE	Presente regolamento
Allegato III	—
Allegato VII	—
Allegato V	Allegato VIII, parte E
Allegato VI	—