



Bruxelles, 13.7.2023
COM(2023) 451 final

2023/0284 (COD)

Proposta di A

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

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

NOTA ESPLICATIVA

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• Ragioni e obiettivi della proposta

Il Green Deal europeo è la strategia di crescita dell'Europa, che mira a garantire entro il 2050 un'economia climaticamente neutra, pulita e circolare, in cui la gestione delle risorse sia ottimizzata e l'inquinamento ridotto al minimo. Il piano d'azione per l'economia circolare¹ e la nuova strategia industriale per l'Europa² definiscono la tabella di marcia affinché l'industria europea raggiunga gli obiettivi del Green Deal. Il piano d'azione contiene l'impegno a rivedere la legislazione sui veicoli fuori uso (ELV) con l'obiettivo di "promuovere modelli di business più circolari collegando i problemi di progettazione al trattamento di fine vita, prendere in considerazione norme sul contenuto riciclato obbligatorio per alcuni materiali e migliorare l'efficienza del riciclaggio". Il piano d'azione dell'UE "Verso l'inquinamento zero per aria, acqua e suolo"³ ha inoltre sottolineato la necessità che la Commissione proponga nuove misure per affrontare l'impronta ambientale esterna dell'UE legata all'esportazione di veicoli fuori uso e veicoli usati.

Il Consiglio Europeo⁴ e il Parlamento⁵ entrambi hanno riconosciuto l'importanza di questa iniziativa. La comunicazione che accompagna la proposta sulla legge europea sulle materie prime critiche⁶ ha inoltre sottolineato l'importanza del settore automobilistico per garantire un approvvigionamento sostenibile di materie prime essenziali e aumentare l'autonomia strategica dell'UE.

La produzione di veicoli è una delle industrie più dispendiose in termini di risorse. Il settore automobilistico europeo è responsabile del 19% della domanda dell'industria siderurgica dell'UE (oltre 7 milioni di tonnellate/anno), del 10% del consumo complessivo di plastica (6 milioni di tonnellate/anno), di una quota significativa della domanda di alluminio (42% per tutti i mezzi di trasporto, circa 2 milioni di tonnellate/anno), di rame (6% per le parti automobilistiche), di gomma (65% della produzione di articoli in gomma generici) e di vetro (1,5 milioni di tonnellate di vetro piano prodotte nell'UE).

Man mano che il settore automobilistico passa alla mobilità a emissioni zero e i veicoli integrano sempre più l'elettronica, ci sarà un aumento della domanda di rame e materie prime critiche. Includono la terra rara utilizzata nei magneti permanenti dei motori e-drive, di cui il settore automobilistico è uno dei maggiori utilizzatori. Il settore automobilistico utilizza anche materiali più avanzati e leggeri come plastica composita, acciaio di alta qualità e leghe di alluminio.

Il risultato è che la produzione di veicoli può avere un elevato impatto ambientale. Ciò è dovuto principalmente alle emissioni di gas serra dell'energia necessaria per estrarre e lavorare materie prime come carbone e minerale di ferro (per l'acciaio), bauxite (per l'alluminio), rame e petrolio (per la plastica). Inoltre, l'uso crescente di materiali sofisticati e compositi pone sfide particolari per lo smantellamento, il riutilizzo e il riciclaggio dei veicoli fuori uso.

In quest'ottica, l'obiettivo della presente proposta è facilitare la transizione del settore automobilistico verso l'economia circolare, in tutte le fasi del veicolo, dalla progettazione al trattamento finale a fine vita. La proposta si basa su una valutazione della legislazione vigente, che consiste in due direttive (direttiva 2000/53/CE sui veicoli fuori uso ("direttiva sui veicoli fuori uso"))⁷ e Direttiva

¹ https://environment.ec.europa.eu/strategy/circular-economy-action-plan_en. https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/industryand-green-deal_en.

³ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_en <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-13852-2020-INIT/en/pdf>. https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0040_EN.html. COM/2023/165 definitivo.

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

2005/64/CE relativa all'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità ("direttiva di omologazione 3R"⁸).

La direttiva ELV è stata adottata nel 2000 ed è stato il primo quadro armonizzato dell'UE progettato per garantire che i veicoli giunti alla fine del loro ciclo di vita e considerati rifiuti siano trattati in modo rispettoso dell'ambiente. La direttiva stabilisce disposizioni sulla raccolta e il disinquinamento dei veicoli fuori uso, limita le sostanze pericolose nei veicoli nuovi e fissa obiettivi in materia di riutilizzo e riciclaggio (85%) e di riutilizzo e recupero (95%), sulla base del peso medio dei veicoli fuori uso per anno e per veicolo. Dalla sua adozione, la normativa non è stata sostanzialmente modificata.

Durante la revisione della direttiva quadro sui rifiuti nel 2018, i colegislatori hanno concordato che *la Commissione "riesamina [la direttiva ELV] entro il 31 dicembre 2020 e, a tal fine, presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio, corredata, se del caso, di una proposta legislativa"*. Ha indicato che il processo di revisione della direttiva sui veicoli fuori uso dovrebbe concentrarsi sulla fattibilità di fissare obiettivi di riciclaggio per materiali specifici e sul problema dell'"ubicazione sconosciuta" dei veicoli fuori uso.

La direttiva di omologazione 3R, adottata nel 2005, stabilisce un legame molto stretto tra le disposizioni della direttiva sui veicoli elettrici e le disposizioni di progettazione in materia di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità del processo di omologazione per i tipi di veicoli. In particolare, la direttiva di omologazione 3R stabilisce che i veicoli devono essere costruiti in modo da essere riciclabili/riutilizzabili per l'85% e riutilizzabili/recuperabili per il 95% e la direttiva sui veicoli fuori uso prevede gli stessi obiettivi per gli Stati membri in materia di riutilizzabilità, recuperabilità e riciclabilità dei veicoli. La direttiva di omologazione 3R fa parte del quadro di omologazione¹⁰, in base al quale i nuovi tipi di veicoli sono testati e omologati prima di essere immessi sul mercato dell'UE, a condizione che soddisfino una serie di requisiti tecnici.

Il regolamento proposto abroga sia la direttiva sull'omologazione 3R che quella sui veicoli elettrici e le sostituisce con un unico strumento giuridico. Il suo obiettivo generale è modernizzare la legislazione esistente dell'UE e migliorare il funzionamento del mercato unico dell'UE, riducendo nel contempo gli impatti ambientali negativi legati alla progettazione, alla produzione, alla vita utile e al trattamento a fine vita dei veicoli e contribuendo alla sostenibilità dei settori automobilistico e del riciclaggio.

Si tratta di un'iniziativa nell'ambito del Regulatory Fitness Program (REFIT).

- **Coerenza con le disposizioni politiche esistenti nel settore**

In primo luogo, il regolamento proposto è ancorato alla legislazione generale dell'UE sull'omologazione dei veicoli a motore, che mira a facilitare la libera circolazione dei prodotti automobilistici nel mercato unico stabilendo requisiti comuni volti a raggiungere obiettivi ambientali, di prestazione energetica e di sicurezza. Regolamento (UE) 2018/858¹¹ stabilisce il quadro procedurale centrale per i requisiti per l'omologazione e la vigilanza del mercato dei veicoli a motore. Stabilisce le norme sulla conformità dei tipi di veicoli ai requisiti di diversi atti legislativi, che sono elencati negli allegati di tale

⁸ Direttiva 2005/64/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 ottobre 2005, relativa all'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda la loro riutilizzabilità e riciclabilità.

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

¹⁰ Regolamento (UE) 2018/858 relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e dei sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli.

¹¹ Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 18, pag.1).

Regolamento. Il regolamento proposto stabilisce requisiti sia sulla progettazione circolare che sulla produzione di veicoli a motore e sarà incluso in tali allegati, in modo che tali requisiti siano verificati e applicati attraverso il processo di omologazione¹².

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

È il caso della proposta di un nuovo regolamento sulle pile¹³, che riguarda le batterie per autoveicoli e contiene un nuovo regime giuridico completo che ne copre l'intero ciclo di vita, concepito per affrontare il loro impatto ambientale. La proposta di regolamento sull'omologazione 3R e sull'ELV non contiene disposizioni che disciplinano la progettazione, la produzione e la fine del ciclo di vita delle batterie. Copre i veicoli nel loro complesso nonché le loro parti e componenti (ad eccezione delle batterie), in modo da integrare la proposta di regolamento sulle batterie e garantirebbe che venga affrontata l'impronta ambientale complessiva dei veicoli. Contiene inoltre disposizioni volte a facilitare la rimozione delle batterie dai veicoli fuori uso, per garantire che vengano riutilizzate o riciclate secondo il regolamento sulle batterie.

Oltre alle batterie, la Commissione ha presentato proposte per affrontare l'impronta ambientale di altri settori ad alta intensità di risorse (come i prodotti da costruzione¹⁴ e tessile¹⁵) e la proposta di regolamento sull'omologazione 3R e sull'ELV integra questa iniziativa coprendo il settore automobilistico, per garantire che i costruttori si applichino norme comuni per la costruzione di veicoli che saranno immessi sul mercato dell'Unione, per facilitare la transizione di questo settore verso un'economia circolare e rafforzarne la sostenibilità.

Il regolamento proposto è inoltre coerente con la proposta di regolamento sulla progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili¹⁶, che mira a consentire la definizione di prestazioni di sostenibilità e requisiti di informazione per un'ampia gamma di prodotti fisici. A differenza di altri prodotti, come indicato in precedenza, i requisiti sulla progettazione circolare e la produzione di autoveicoli si basano attualmente su uno specifico quadro normativo applicabile ai veicoli, definito e applicato attraverso il processo di "omologazione". Si tratta quindi di un quadro giuridico distinto rispetto a quello stabilito dal prossimo regolamento sulla progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili. Inoltre, il regolamento sulla progettazione ecocompatibile per i prodotti sostenibili non si occupa nemmeno della fase di fine vita del veicolo, che è soggetta alla proposta di regolamento sull'omologazione 3R e sull'ELV.

¹² Un produttore può ottenere la certificazione per un tipo di veicolo in un paese dell'UE e commercializzarlo in tutta l'UE senza ulteriori test. La certificazione è rilasciata da un'autorità nazionale di omologazione e i test sono eseguiti dai servizi tecnici designati: https://single-marketeconomy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry/technical-harmonisation/technical-harmonisationeu_en

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

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

¹⁵ https://environment.ec.europa.eu/strategy/textiles-strategy_en

¹⁶ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro per la definizione di specifiche per la progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili e che abroga la direttiva 2009/125/CE, COM(2022)142 final, 2022/0095 (COD).

Infine, il regolamento proposto non riguarda le spedizioni di veicoli fuori uso, disciplinate dal regolamento sulle spedizioni di rifiuti¹⁷. I veicoli fuori uso sono considerati rifiuti pericolosi e, ai sensi del regolamento sulle spedizioni di rifiuti, la loro esportazione dall'UE verso paesi terzi che non sono membri dell'OCSE è vietata. Le altre disposizioni del regolamento sulle spedizioni di rifiuti si applicano anche ad altre spedizioni di veicoli fuori uso, anche tra Stati membri dell'UE.

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

Esistono anche sinergie tra questa proposta di regolamento e altre politiche dell'UE, in particolare la politica climatica. La transizione del settore automobilistico verso la circolarità è essenziale affinché l'UE raggiunga gli obiettivi 2050 sulla neutralità climatica stabiliti nella "Legge europea sul clima"¹⁸, **a complemento di numerose altre iniziative nell'ambito del** Adatto per pacchetto da 55¹⁹. Inoltre, l'iniziativa integra altri recenti sviluppi legislativi progettati per trasformare l'industria automobilistica, come il CO recentemente rivisto²⁰ standard per auto e furgoni²⁰, la proposta norma Euro 7 sulle emissioni dei nuovi veicoli a motore²¹ e la revisione in corso delle tre direttive nel "pacchetto controlli tecnici"²². Inoltre, il regolamento integra la legge sulle materie prime critiche²³, in quanto introduce misure specificamente volte a conseguire un più elevato grado di circolarità delle materie prime critiche utilizzate nei veicoli, in particolare attraverso la rimozione, il riutilizzo e il riciclaggio di parti, componenti e materiali contenenti tali MRC.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Basi legali**

La proposta legislativa si basa sull'articolo 114 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), che mira a garantire il funzionamento del mercato unico²⁴. Ciò è essenziale in quanto la proposta stabilisce requisiti chiari e uniformi che disciplinano sia l'immissione sul mercato dell'UE dei veicoli sia la loro raccolta e trattamento a fine vita, necessari per facilitare la transizione del settore verso un'economia circolare. Articolo 114 TFUE

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

¹⁸ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/european-green-deal/european-climate-law_en Maggiori

¹⁹ informazioni sul pacchetto sono disponibili su:

²⁰ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_21_3541 .

²⁰ Regolamento (UE) 2023/851 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 aprile 2023, che modifica il regolamento (UE) 2019/631 per quanto riguarda il rafforzamento della CO₂livelli di prestazione in materia di emissioni per le nuove autovetture e i nuovi veicoli commerciali leggeri in linea con la maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima (GU L 110 del 25.4.2023, pag.).

²¹ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione di autoveicoli e motori e di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le loro emissioni e la durata della batteria (Euro 7).

²² https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13132-Vehicle-safety-revisingthe-EUs-roadworthiness-package_en.

²³ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro per garantire un approvvigionamento sicuro e sostenibile di materie prime essenziali e modifica i regolamenti nn.

²⁴ Si noti che questa proposta segue altri esempi di proposte legislative presentate di recente dalla Commissione, che mirano a coprire i requisiti di sostenibilità/circularità applicabili all'intero ciclo di vita dei prodotti nell'ambito di un unico atto legislativo e che hanno come base giuridica l'articolo 114. Ne sono un esempio la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle pile e ai rifiuti di pile, la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro per la definizione di specifiche per la progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili e la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli imballaggi e i rifiuti di imballaggio.

costituisce la base giuridica del quadro normativo generale sull'omologazione dei veicoli a motore, compresa la direttiva di omologazione 3R, mentre la direttiva sui veicoli elettrici a motore ha una base giuridica ambientale (articolo 192 del TFUE).

La proposta affronta una serie di problemi fondamentali legati al mercato unico. Questi includono: i) un'attuazione disomogenea delle direttive 3RTA e sui veicoli fuori uso, poiché le loro disposizioni sono soggette a interpretazione, portando a situazioni diverse per gli operatori a seconda di dove immettono i veicoli sul mercato e trattano i veicoli fuori uso, ii) mercato UE sottosviluppato per i materiali secondari destinati al settore automobilistico, iii) ostacoli al funzionamento dei mercati del riciclaggio e al miglioramento delle economie di scala, iv) il problema persistente dei "veicoli mancanti" e la mancanza di chiarezza per distinguere i veicoli fuori uso dai veicoli usati in caso di esportazione e v) la necessità di un quadro normativo stabile e pienamente armonizzato per consentire il miglioramento delle prestazioni, compresi gli investimenti necessari,

Allo stesso tempo, l'obiettivo principale della proposta è stabilire un collegamento più stretto tra i requisiti di progettazione dei veicoli e le disposizioni relative alla gestione dei veicoli fuori uso, consentendo così il buon funzionamento del mercato unico. Pertanto, i requisiti di progettazione del veicolo sono formulati in modo tale da costituire effettivamente un prerequisito per la corretta esecuzione delle disposizioni sulla gestione dei VLE. Esempi di tale gemellaggio di requisiti includono i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità rispetto agli obiettivi di riutilizzo, recupero e riciclaggio, i requisiti relativi alle sostanze presenti nei veicoli rispetto all'obbligo di rimuovere parti e componenti contenenti tali sostanze prima della triturazione dei veicoli fuori uso, i requisiti relativi al contenuto riciclato rispetto all'obiettivo di riciclaggio della plastica e la progettazione per la rimozione di parti rispetto a

L'articolo 114 del TFUE è pertanto la base giuridica appropriata per la presente proposta, in quanto consente ai requisiti ambientali di costituire gli elementi fondamentali delle condizioni che disciplinano l'omologazione e quindi l'immissione sul mercato dell'UE dei veicoli, nonché di armonizzare i requisiti relativi al trattamento a fine vita dei veicoli. La logica o il baricentro della proposta è uniformare i requisiti per l'immissione sul mercato (più precisamente, i requisiti per l'omologazione dei veicoli) e, di conseguenza, garantire che quando i veicoli raggiungono la fase di fine vita, siano trattati in modo ecologicamente corretto e da essi possano essere effettivamente recuperate materie prime secondarie di qualità. Pertanto, nel caso della presente proposta, l'obiettivo ambientale non è indipendente,

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

Per realizzare un mercato unico dell'UE armonizzato e ben funzionante e consentire una transizione agevole del settore automobilistico verso l'economia circolare, in linea con l'obiettivo stabilito nel Green Deal europeo, è essenziale mettere in atto un insieme comune di norme a livello dell'UE con requisiti e obblighi chiari per gli Stati membri e le imprese. Gli obiettivi del lavoro di revisione delle norme dell'UE sui veicoli fuori uso non possono essere raggiunti in misura sufficiente dall'azione individuale degli Stati membri; data la portata e gli effetti delle misure, il modo migliore per realizzarle è un'azione intrapresa a livello dell'UE.

L'armonizzazione dei requisiti affronterebbe i problemi di attuazione causati dalle diverse interpretazioni della legislazione esistente. Senza un'azione a livello dell'UE, vi è il rischio di frammentare il mercato dell'UE e il rischio che i progressi nell'economia circolare dipendano dall'azione volontaria delle imprese o dei singoli Stati membri.

- **Proporzionalità**

Il principio di proporzionalità si riflette nella concezione di tutte le misure contenute nella proposta di regolamento. Ad esempio, estende progressivamente il campo di applicazione della legislazione esistente ai nuovi veicoli, con periodi di transizione per tutti i nuovi requisiti per dare agli operatori economici il tempo di adeguarsi alle nuove regole.

Una descrizione più dettagliata della valutazione della proporzionalità rispetto a ciascuna delle opzioni strategiche è fornita nell'allegato 8 della relazione sulla valutazione d'impatto.

- **Scelta dello strumento**

La scelta di un regolamento è quella di creare un quadro armonizzato applicabile alle fasi di progettazione, produzione e fine vita dei veicoli. Ciò fornirà la certezza giuridica di cui hanno bisogno gli operatori e le autorità degli Stati membri. Semplificherà l'attuale panorama normativo consolidando tutti i requisiti in un unico atto e contribuendo a una maggiore integrazione del mercato unico dell'UE. Rispetto a una direttiva, la scelta di un regolamento riduce anche i costi amministrativi legati al recepimento della legge nella legislazione nazionale e consente l'applicazione anticipata dei nuovi requisiti dell'UE. La scelta di un regolamento è coerente con il quadro normativo omologativo, in base al quale le direttive vengono trasformate in regolamenti nell'ambito dei provvedimenti adottati a livello comunitario all'indomani dello scandalo delle emissioni 'Dieselgate'.

3. RISULTATI DI EX-POST VALUTAZIONI, STAKEHOLDER CONSULTAZIONI E VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post/controlli di adeguatezza della legislazione esistente**

Le valutazioni della Direttiva ELV²⁵ della direttiva di omologazione 3R²⁶ ha identificato la natura generica delle loro disposizioni come una delle loro principali carenze che impediscono la transizione dell'intera catena di fornitura automobilistica verso un'economia circolare. Queste carenze sono state discusse nel parere della piattaforma Fit for Future (F4F).²⁷ Di conseguenza, sono stati individuati i seguenti problemi che ostacolano il funzionamento del mercato unico dell'UE e non sono all'altezza del livello di protezione dell'ambiente che l'UE mira a raggiungere:

- La progettazione e la produzione di nuovi veicoli non contribuiscono in misura sufficiente alle ambizioni del Green Deal europeo per un'economia climaticamente neutra, pulita e circolare;
- Il trattamento dei veicoli alla fine del loro ciclo di vita non è ottimale rispetto al suo potenziale di contribuire a un'economia climaticamente neutra, pulita e circolare;
- Una parte importante dei veicoli soggetti alla direttiva ELV non viene raccolta per essere trattata in buone condizioni ambientali nell'UE, contribuendo potenzialmente all'inquinamento nei paesi terzi;
- Non esiste un approccio armonizzato a livello dell'UE per la progettazione, la produzione e il trattamento di fine vita dei veicoli attualmente al di fuori dell'ambito di applicazione della direttiva sui veicoli elettrici, con conseguente potenziale inutilizzato per gli obiettivi dell'economia circolare del Green Deal europeo.

²⁵ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-End-of-life-vehiclesevaluating-the-EU-rules_en.

²⁶ Cfr. l'allegato 11 della relazione sulla valutazione d'impatto. <https://cor.europa.eu/en/our-work/Pages/Fit-for-Future-opinion-on-End-of-life-vehicles-and-3R-typeapproval.aspx>.

²⁷ <https://cor.europa.eu/en/our-work/Pages/Fit-for-Future-opinion-on-End-of-life-vehicles-and-3R-typeapproval.aspx>.

Per affrontare questi problemi, la proposta di regolamento si concentra su tre aspetti principali: i requisiti di circolarità per l'omologazione dei veicoli, la gestione dei veicoli fuori uso e l'esportazione dei veicoli usati.

- **Consultazioni delle parti interessate**

Le parti interessate sono state consultate in diverse occasioni durante i processi di valutazione e valutazione d'impatto. Tali consultazioni hanno costituito la base della proposta di regolamento, in particolare le consultazioni pubbliche aperte, le consultazioni mirate e i seminari delle parti interessate²⁸ e incontri bilaterali.

Le parti interessate e gli Stati membri concordano in generale con i principali risultati della valutazione della direttiva sui veicoli fuori uso e con la necessità di rivedere le norme dell'UE sui veicoli fuori uso per tener conto di tali risultati.

Molte parti interessate del settore manifatturiero automobilistico hanno sottolineato di aver già iniziato a integrare i principi di circolarità nelle loro pratiche commerciali e che erano necessarie solo modifiche minime per migliorare l'attuazione della normativa vigente. Pertanto, non hanno ritenuto necessario fondere la direttiva sui veicoli elettrici e la direttiva sull'omologazione 3R. Altri produttori erano a favore di un'azione per adattare il design per il riciclaggio nella nuova legislazione per garantire condizioni di parità e migliorare la trasparenza. I settori dello smantellamento e del riciclaggio, per lo più costituiti da PMI, hanno chiesto una legislazione più ambiziosa sulla progettazione per lo smantellamento/riciclaggio e sulla condivisione delle informazioni da parte dei produttori. ONG ambientali,

Sebbene ci sia stato un forte sostegno per la definizione di obiettivi sul contenuto riciclato nei nuovi veicoli dai settori del riciclaggio e della demolizione e dalle organizzazioni della società civile, il settore automobilistico ha espresso opinioni contrastanti sulla definizione di obiettivi per la plastica. Hanno sollevato preoccupazioni sulla possibile mancanza della fornitura necessaria e hanno sostenuto il riciclaggio di prodotti chimici (come l'industria della plastica). L'industria siderurgica non ha sostenuto un obiettivo sul contenuto riciclato per l'acciaio nei nuovi veicoli.

Per quanto riguarda il trattamento dei veicoli fuori uso, le parti interessate sono favorevoli a misure volte a migliorare e aumentare la qualità dei materiali provenienti da veicoli fuori uso per favorire il riutilizzo di pezzi di ricambio e componenti, nonché il riciclaggio di alta qualità dei materiali provenienti da veicoli fuori uso. Tuttavia, il settore della gestione dei rifiuti ha espresso preoccupazione per l'aumento dei costi che potrebbe essere innescato da nuove misure che disciplinano il trattamento dei veicoli fuori uso e dei loro rifiuti.

Nel complesso, le parti interessate hanno fortemente sostenuto l'adozione di misure ambiziose per affrontare il problema persistente dei "veicoli scomparsi". È stato inoltre sostenuto requisiti più severi sull'esportazione di veicoli usati, per evitare che i veicoli usati che non sono idonei alla circolazione, generino inquinamento atmosferico e presentino rischi per la sicurezza stradale vengano esportati dall'UE verso paesi terzi.

I produttori di veicoli erano dell'avviso che il settore della demolizione è già autosufficiente e non è necessario compensare il costo del trattamento istituendo

²⁸ Durante la valutazione della direttiva si è tenuta una consultazione pubblica (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-End-of-life-vehicles-evaluating-the-EU-rules_en). An inception impact assessment was published on 15 October 2020 for public feedback and then during the impact assessment, a 14-week open public consultation was held between 20 July 2021 and 26 October 2021 (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-yoursay/initiatives/12633-End-of-life-vehicles-revision-of-EU-rules/public-consultation_en).

regimi di responsabilità estesa del produttore. Se tali regimi vengono istituiti, hanno sottolineato l'importanza che i costruttori di veicoli abbiano il diritto di esercitare la propria responsabilità individualmente. I settori dello smantellamento, della triturazione e del riciclaggio hanno chiesto una maggiore responsabilità finanziaria dell'industria automobilistica per coprire i costi aggiuntivi relativi ai miglioramenti della qualità, con salvaguardie per proteggere la loro indipendenza nei programmi.

La maggior parte delle parti interessate, comprese le ONG ambientali, le autorità pubbliche e gli operatori della gestione dei rifiuti (principalmente PMI), era favorevole all'estensione del campo di applicazione normativo della direttiva sui veicoli fuori uso ad altre categorie di veicoli. Produttori e fornitori di automobili hanno espresso opinioni diverse, sottolineando che non sarebbe auspicabile estendere completamente il campo di applicazione a nuove categorie di veicoli a breve termine a causa delle loro differenze.

- **Raccolta e utilizzo delle competenze**

Per sostenere l'analisi delle diverse opzioni normative, la Commissione ha assunto consulenti esterni nell'ambito di un contratto di assistenza²⁹.

Le prove sono state raccolte dalle relazioni di valutazione della direttiva ELV³⁰ e la valutazione mirata della direttiva di omologazione 3R, effettuata parallelamente alla valutazione d'impatto e presentata nell'allegato 11 della relazione sulla valutazione d'impatto.

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

La proposta tiene conto anche dei suggerimenti forniti nel parere della piattaforma Fit for Future (F4F).³³

Ulteriori elementi di prova sono stati inseriti nel processo tramite specifici studi documentali e raccolta di dati, anch'essi integrati nel lavoro complessivo di valutazione dell'impatto.

- **Valutazione di impatto**

La proposta si basa su una valutazione d'impatto, pubblicata insieme alla proposta. In linea con gli orientamenti della Commissione per legiferare meglio, il comitato per il controllo normativo ha emesso due pareri sulle bozze della relazione sulla valutazione d'impatto, incentrati sulla giustificazione delle misure sull'esportazione di veicoli usati, sulla descrizione degli impatti dell'opzione prescelta, sulla scelta di alcune misure sul contenuto riciclato e sui regimi di responsabilità estesa del produttore, nonché su questioni legate alla metodologia seguita nella relazione. Tali pareri sono stati presi in considerazione nella relazione finale della valutazione d'impatto.

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

³⁰ SWD(2021) 60 finale.

³¹ Maury, T., Tazi, N., Torres De Matos, C., Nessi, S., Antonopoulos, I., Pierri, E., Baldassarre, B., Garbarino, E., Gaudillat, P. e Mathieux, F., Verso gli obiettivi di contenuto di plastica riciclata nelle nuove autovetture, EUR 31047 EN, Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, Lussemburgo, 2022, ISBN 978-92-76-51784-9 (in linea), doi:10.2838/834615 (in linea), JRC129008.

³² N. Tazi, M. Orefice, C. Marmy, Y. Baron, M. Ljunggren, P. Wäger, F. Mathieux, Analisi iniziale delle misure selezionate per migliorare la circolarità delle materie prime critiche e di altri materiali nelle autovetture, EUR 31468 EN, Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, Lussemburgo, 2023, ISBN 978-92-68-01625-1, doi: 10.2760/207 541, JRC132821.

³³ <https://cor.europa.eu/en/our-work/Pages/Fit-for-Future-opinion-on-End-of-life-vehicles-and-3R-typeapproval.aspx>.

La valutazione d'impatto ha individuato quattro aree problematiche da affrontare a livello dell'UE:

1. C'è un **mancanza di integrazione della circolarità nella progettazione e produzione dei veicoli** portando a dipendenze elevate per le materie prime primarie;
2. **Il la qualità del trattamento dei veicoli a fine vita non è ottimale** rispetto al potenziale di conservare più valore ambientale ed economico;
3. Una quota importante di **veicoli scomparsi** soggetti alla direttiva ELV non sono raccolti per essere trattati in condizioni ambientali adeguate e **un grande volume di veicoli usati non idonei alla circolazione e inquinanti viene esportato dall'UE** ogni anno;
4. Esiste un potenziale di circolarità non sfruttato dei veicoli attualmente al di fuori dell'ambito di applicazione della direttiva sui veicoli elettrici per contribuire agli obiettivi del Green Deal europeo.

Per affrontare ciascuno di questi problemi, sono state progettate e analizzate opzioni politiche specifiche per ciascuna delle seguenti aree:

1. **'Circolare di progettazione'**: rendere circolare la progettazione e la produzione;
2. **"Utilizza contenuto riciclato"**: aumentare il contenuto riciclato nei nuovi veicoli;
3. **'Trattare meglio'**: migliorare il trattamento dei VLE;
4. **'Raccogli di più'**: raccogliere più veicoli fuori uso nell'UE e migliorare la qualità dei veicoli usati esportati;
5. **'EPR'**: fornire i giusti incentivi per aumentare la raccolta dei rifiuti non rimborsabili e migliorare il trattamento dei rifiuti attraverso regimi di responsabilità estesa del produttore;
6. **'Copri più veicoli'**: estendere il campo di applicazione della legislazione ad altre categorie di veicoli.

Le misure contenute in ciascuna opzione sono presentate nella tabella seguente. L'ultima colonna indica le misure selezionate come opzione preferita a seguito della valutazione d'impatto.

Politica Opzioni	NO	Le misure	Preferito Opzione
PO1 - <i>Progetto Circolare</i>	1A	M1 - Garantire che le nuove norme 3RTA prevedano la corretta attuazione dei requisiti di circolarità per i nuovi tipi di veicoli M2 - Autorizzazione della Commissione a sviluppare una metodologia raffinata per determinare la conformità ai requisiti 3R M3 - Fornitura di informazioni di base per lo smantellamento agli operatori del trattamento dei veicoli fuori uso M4a - Dichiarazione sulle sostanze problematiche verificate dalle autorità di omologazione 3R M5a - Restrizioni delle sostanze ai sensi della direttiva ELV riveduta	SÌ SÌ SÌ NO NO
	1B	<i>Comprende le misure M1, M2, M3 di PO1A.</i> M4b - Dichiarazione obbligatoria sul contenuto riciclato di plastica, acciaio, alluminio M5b - Restrizioni delle sostanze ai sensi del REACH e di altre normative esistenti M6 - Obbligo per i costruttori di veicoli di sviluppare strategie di circolarità M7 - Requisiti di progettazione per i nuovi veicoli per facilitare la rimozione dei componenti	SÌ NO SÌ SÌ
	1C	<i>Comprende le misure M1-M3, M6, M7 di PO1A e PO1B.</i> M4c - Dichiarazione obbligatoria sul contenuto riciclato per i materiali, diversi dalla plastica, inclusi MRC, acciaio, alluminio M5c - Approccio ibrido: mantenimento delle attuali restrizioni ai sensi dell'ELV con nuove restrizioni ai sensi del REACH (<i>analizzati separatamente nell'allegato 9</i>)	SÌ SÌ

		M8 - Istituzione di un passaporto digitale per veicoli a circolarità	SÌ
PO2- <i>Utilizzo Riciclato Contenuto</i>	2A	M9a - Obiettivi obbligatori di contenuto riciclato per la plastica utilizzata nei veicoli - 6% di contenuto di plastica riciclata entro il 2031, 10% entro il 2035 a livello di flotta, di cui il 25% di materiale riciclato da produzione a circuito chiuso, regole di calcolo e verifica M10a - Conferire alla Commissione il potere di fissare un obiettivo obbligatorio di contenuto di materiale riciclato per l'acciaio, comprese regole di calcolo e verifica, sulla base di uno studio di fattibilità dedicato	NO SÌ
	2B	M9b - Contenuto di plastica riciclata: 25% al 2031 per i soli veicoli di nuova omologazione, di cui 25% da produzione a ciclo chiuso, regole di calcolo e verifica M10b - Contenuto di acciaio riciclato: 20% nei veicoli di nuova omologazione, regole di calcolo e verifica	SÌ NO
	2C	M9c - Contenuto di plastica riciclata: 30% al 2031 per i soli veicoli di nuova omologazione, di cui 25% da produzione a circuito chiuso, regole di calcolo e verifica M10c - Contenuto di acciaio riciclato: 30% nei veicoli di nuova omologazione, di cui il 15% da produzione a circuito chiuso, regole di calcolo e verifica M11 - Autorizzare la Commissione a fissare obiettivi obbligatori di contenuto di riciclato per altri materiali (leghe di alluminio, CRM), studio di fattibilità, regole di calcolo e verifica dei livelli obiettivo	NO NO SÌ
PO3- <i>Trattare Meglio</i>	3A	M12- Allineamento della definizione di riciclaggio e allineamento della metodologia di calcolo dei tassi di riciclaggio con altre normative sui rifiuti M13a - Rimozione obbligatoria di alcune parti/componenti prima della triturazione per incoraggiarne il riciclaggio o il riutilizzo, "lista A" M14a - Nuova definizione di "riproduzione" e nuovi requisiti di monitoraggio per il riutilizzo/riproduzione M16a - Divieto di collocamento in discarica di residui di autotrazione provenienti da operazioni di triturazione	SÌ SÌ SÌ SÌ
	3B	<i>Include tutte le misure di PO3A (cumulative)</i> M13b - Rimozione obbligatoria di un elenco più lungo di componenti, compresi quelli che contengono un'elevata concentrazione di metalli preziosi o CRM, "lista B" M14b - Supporto del mercato per l'uso di pezzi di ricambio M15b - Obiettivi di riciclaggio per la plastica - 30% M16b - Divieto di triturazione mista di veicoli fuori uso con RAEE e rifiuti di imballaggio	SÌ SÌ SÌ SÌ
	3C	<i>Include tutte le misure di PO3A e PO3B (cumulative)</i> M13c - Rimozione obbligatoria di componenti aggiuntivi, "elenco C" M15c - Vetro - Riciclaggio del 70% come qualità di vetro per contenitori o equivalente M16c - Fissazione di requisiti sulle tecnologie post triturazione per migliorare la quantità e la qualità dei rottami metallici recuperati dai veicoli fuori uso	NO NO NO
PO4 - <i>Raccogliere Di più</i>	4A	M17a - Segnalazione da parte degli Stati membri di veicoli scomparsi, immatricolazione dei veicoli, importazione ed esportazione di veicoli usati, incentivi per incoraggiare la consegna a un centro di trattamento autorizzato e sanzioni M18 - Obblighi per smantellatori, riciclatori di verifica e rendicontazione su veicoli fuori uso, certificati di distruzione M19a - Stabilire requisiti minimi per le ispezioni di settore e le azioni di esecuzione (comprese le linee guida n. 9 non vincolanti per i corrispondenti)	NO SÌ SÌ
	4b	M17b - Imposizione di ammende per il settore dei veicoli fuori uso se un veicolo fuori uso viene venduto a demolitori illegali e per rivenditori (e piattaforme elettroniche) che si occupano di pezzi di ricambio smontati (usati) provenienti da strutture non autorizzate M19b - Definizione più chiara dei VLE per garantire una migliore distinzione tra veicoli usati e VLE (CG9 vincolante) M20 - Migliorare le informazioni contenute nei registri nazionali dei veicoli e renderle interoperabili	SÌ SÌ SÌ
	4C	M19c - Fornire o rendere disponibili alle autorità doganali informazioni sull'identificazione del veicolo e sui controlli tecnici (numero di identificazione del veicolo) M21 - Requisiti per l'esportazione di veicoli usati legati ai controlli tecnici	SÌ SÌ
	4D	Comprende le misure M17b, M18, M19a-c, M20, M21 di PO4A, PO4B e PO4C (cumulative)	SÌ
PO5 -	5A	M22 - Obbligo per gli Stati membri di costituire collettivi o individuali	SÌ

<i>Esteso Produttore Responsività (EPR)</i>		Schemi EPR, compreso il monitoraggio dei costi di conformità e degli obblighi finanziari minimi M23 - Obblighi di comunicazione per i produttori	SÌ	
	5B	<i>Include misure M22, M23 di PO5A (cumulative) M24 -</i> Modulazione armonizzata dei corrispettivi EPR M25 - Trasferimento dei corrispettivi/garanzie EPR (EPR transfrontaliero)	SÌ SÌ	
	5C	<i>Comprende le misure M22-M25 di PO5A e PO5B (cumulative) M26 -</i> Creazione di sistemi nazionali di restituzione dei depositi M27 - Criteri armonizzati per gli appalti pubblici verdi (volontari)	NO NO	
<i>PO6 - Copri di più veicoli</i>	6A	M28 - Fornitura di informazioni a smantellatori e riciclatori	SÌ	
	6B	<i>Include la misura M28 di PO6A (cumulativa)</i> M30a - Trattamento obbligatorio di veicoli fuori uso di categoria L3e-L7e, autocarri (N2, N3) e autobus (M2, M3) e rimorchi (O) presso impianti di trattamento autorizzati M30b - Requisiti per l'esportazione di veicoli usati legati ai controlli tecnici di autocarri (N2, N3) e autobus (M2, M3) e rimorchi (O) M31b - Requisiti minimi EPR per la categoria L3e-L7e a fine vita, autocarri (N2, N3) e autobus (M2, M3) e rimorchi (O) M32 - Clausola di revisione sull'estensione regolamentare del campo di applicazione 3RTA ai nuovi veicoli	SÌ SÌ SÌ SÌ	
		6C	<i>Comprende le misure M28, M30a-b, M31b di PO6A e PO6B (cumulative) M31c -</i> Piena applicazione EPR e incentivi economici avanzati M33 - Piena applicazione del nuovo 3RTA e requisiti trattamento fine vita ad ulteriori categorie di veicoli	NO NO

Gli impatti di ciascuna opzione politica sono stati analizzati in modo completo, così come gli impatti congiunti e le sinergie tra le opzioni. Gli impatti sulle piccole e medie imprese (PMI) sono stati presi in considerazione e riassunti in un apposito test PMI. Gli impatti ambientali, economici e sociali sono stati calcolati fino al 2040 e confrontati con lo scenario di base. L'anno principale per il confronto è il 2035 con tutte le misure a lungo termine che dovrebbero entrare in vigore entro tale data.

Il pacchetto di policy preferito contiene una combinazione delle seguenti opzioni.

Disegno circolare.L'opzione prescelta prevede l'obbligo a breve termine per i costruttori di veicoli di mettere a disposizione informazioni dettagliate e di facile utilizzo sullo smantellamento e il riciclaggio, compresi l'uso e l'ubicazione dei CRM nei veicoli e informazioni sulla quota di contenuto riciclato nei veicoli nuovi. Le azioni a medio termine includono la revisione della metodologia per calcolare la riciclabilità e la riutilizzabilità dei nuovi veicoli in fase di omologazione e lo sviluppo di un passaporto per veicoli circolari. Nel complesso, ciò ancora i requisiti di circolarità nell'omologazione di nuovi tipi di veicoli.

Contenuto riciclato.L'opzione prescelta è quella di fissare un livello medio di ambizione con un obiettivo per il contenuto di plastica riciclata del 25% entro il 2030, di cui il 25% dal trattamento dei veicoli fuori uso a circuito chiuso. Per l'acciaio, questa opzione autorizza la Commissione a fissare un obiettivo per il contenuto di acciaio riciclato nei veicoli di nuova omologazione entro tre anni dall'entrata in vigore del regolamento, sulla base di uno studio di fattibilità. La possibilità di fissare obiettivi di contenuto riciclato per altri materiali come alluminio e CRM sarà valutata in futuro, sulla base delle modifiche apportate ai progetti automobilistici e alla disponibilità di capacità di riciclaggio.

Tratta meglio.L'opzione prescelta comprende una definizione più rigorosa di riciclaggio, il divieto di collocare in discarica le frazioni di residui di autotriturazione e un livello medio di ambizione sugli obblighi di rimozione per migliorare il recupero dei componenti chiave dai veicoli fuori uso senza costi sproporzionati per gli operatori del trattamento. Aumenterà il recupero di materie prime (critiche) e migliorerà la qualità delle frazioni di plastica, acciaio e alluminio.

Raccogli di più.L'opzione prescelta è l'opzione politica più ambiziosa. Misure quali una più chiara attribuzione delle responsabilità per i certificati di rottamazione, criteri vincolanti per distinguere i veicoli usati dai veicoli fuori uso e nuove disposizioni di applicazione aumenteranno notevolmente il numero di veicoli fuori uso trattati legalmente nell'UE. Vieterà inoltre l'esportazione di veicoli che non sono più idonei alla circolazione, in conformità con il principio del "non arrecare danni significativi".

Fornire incentivi per aumentare la raccolta dei rifiuti non autorizzati e migliorare il trattamento dei rifiuti.L'opzione prescelta include incentivi finanziari e organizzativi fissando requisiti EPR per aumentare la raccolta di VLE e compensare i costi di una migliore qualità del trattamento che non possono essere compensati dal valore dei materiali e dei componenti recuperati.

Coprire più veicoli.L'opzione preferita è un approccio graduale per includere gradualmente più veicoli nell'ambito delle nuove norme dell'UE, richiedendo ai produttori di fornire informazioni sulla composizione dei loro veicoli. Introduce inoltre una serie di requisiti minimi di trattamento per la L3e-L7veicoli di categoria e, autocarri, autobus e rimorchi. L'opzione prescelta dovrebbe avere un impatto positivo sull'ambiente riducendo l'impronta ambientale legata ai requisiti di produzione e di fine vita dei veicoli.

I benefici ambientali complessivi sono valutati come una riduzione annuale di 12,3 milioni di tonnellate di CO₂-eq nel 2035 (da 10,8 milioni di tonnellate nel 2030 a 14,0 milioni di tonnellate nel 2040), chiave per la decarbonizzazione dell'industria automobilistica. Questi CO₂ risparmi rappresentano 2,8 miliardi di euro una volta monetizzati. Ciò è legato a una migliore valorizzazione di 5,4 milioni di tonnellate di materiali (plastica, acciaio, alluminio, rame, MRC) che verrebbero riciclati con una qualità superiore o riutilizzati, e al fatto che nell'UE sarebbero raccolti e trattati fino a 3,8 milioni di VLE aggiuntivi. 350 tonnellate di terre rare in materiali a magneti permanenti sarebbero raccolte separatamente per il riutilizzo e il riciclaggio nel 2035 (e 1 500 tonnellate nel 2040), il che contribuirebbe notevolmente all'obiettivo dell'UE di raggiungere l'autonomia strategica per le materie prime critiche. L'opzione prescelta contribuisce principalmente agli obiettivi di sviluppo sostenibile di innovazioni sostenibili (SDG9), consumo e produzione responsabili (SDG12) e azione per il clima (SDG13).

Le entrate annue totali per l'opzione preferita sono di 5,2 miliardi di EUR nel 2035, inclusi 2,8 miliardi di EUR di CO₂risparmio quando monetizzato, a fronte di un costo di 3,3 miliardi di euro per un ricavo netto di 1,8 miliardi di euro.

Si stima che il costo dell'opzione prescelta raggiunga i 66 EUR per veicolo immesso sul mercato nel 2035. Si stima che crei 22 100 posti di lavoro aggiuntivi, di cui 14 200 nelle PMI, per lo più demolitori e riciclatori.

Sebbene vi saranno alcuni costi a breve termine per l'industria automobilistica dell'UE, l'opzione prescelta genererà anche risparmi energetici, ridurrà la dipendenza dell'UE dai materiali provenienti da paesi terzi e garantirà che la transizione verso l'elettrificazione dei veicoli avvenga sulla base di modelli aziendali sostenibili e circolari, contribuendo tutti alla competitività a lungo termine del settore.

L'opzione prescelta genererà sia costi (legati agli investimenti in nuove tecnologie) che ricavi (legati a valori più elevati di pezzi di ricambio e materiali riciclati) per il settore della gestione dei rifiuti. Sebbene la situazione varierà tra i diversi Stati membri e operatori a causa delle differenze nelle tecnologie utilizzate e nei costi del lavoro, i cambiamenti previsti rafforzeranno e modernizzeranno in modo significativo l'industria dello smantellamento, della triturazione e del riciclaggio dell'UE.

Le autorità degli Stati membri dovrebbero sostenere costi limitati associati al monitoraggio e all'applicazione della nuova normativa. I costi saranno principalmente dovuti alle ispezioni, ai controlli sull'esportazione di veicoli fuori uso e veicoli usati e alla necessità di adeguare i sistemi di immatricolazione. In cambio, una maggiore digitalizzazione (per la segnalazione del certificato di rottamazione, per lo scambio di informazioni dai registri nazionali di immatricolazione dei veicoli sull'esportazione di veicoli fuori uso e veicoli usati

e con l'interoperabilità con il sistema degli sportelli unici) aumenterà l'efficienza sia per le autorità di contrasto che per le imprese e ridurrà anche il loro onere. Il costo complessivo stimato per le autorità pubbliche per la supervisione dei regimi EPR, l'esecuzione dei lavori di applicazione e l'adeguamento dei sistemi nazionali di immatricolazione dei veicoli è di circa 24 milioni di EUR, meno di 2 EUR per veicolo.

I consumatori potrebbero dover affrontare un aumento dei prezzi dei veicoli nuovi di circa 39 EUR per veicolo e prezzi inferiori (di 12 EUR per veicolo) quando vendono auto di seconda mano a causa del calo delle esportazioni. Al contrario, le misure a sostegno del recupero e della vendita di pezzi di ricambio usati dovrebbero tradursi in prezzi di acquisto più bassi e riparazioni e manutenzioni più economiche per i consumatori, il che rappresenta un vantaggio.

I requisiti avanzati per il trattamento dei veicoli fuori uso possono porre sfide alle PMI in termini di maggiori costi di attuazione a breve e medio termine e di adattamento alle nuove tecnologie di trattamento. Allo stesso tempo, maggiori investimenti nel settore del riciclaggio automobilistico, il sostegno al mercato del riutilizzo di parti secondarie e un più facile accesso alle informazioni sullo smantellamento di un veicolo stimoleranno l'innovazione, sbloccheranno nuove opportunità per le PMI e contribuiranno a creare nuovi posti di lavoro nel settore. Per mitigare ulteriormente l'impatto sulle PMI, requisiti EPR più rigorosi consentono di compensare i costi con tassi di raccolta e qualità del trattamento più elevati.

I costi ricorrenti relativi all'approccio "one-in, one-out" per veicolo sono valutati a 81,8 milioni di EUR o 5,45 EUR per veicolo nuovo per il pacchetto di opzioni preferenziali. L'opzione prescelta sfrutta al massimo il potenziale di digitalizzazione per garantire un'applicazione efficiente dei nuovi requisiti conformemente al principio del "digitale per impostazione predefinita". Senza la digitalizzazione, gli impatti sono stimati a 32,2 milioni di EUR o superiori del 40%.

- **Adeguatezza normativa e semplificazione**

Il regolamento proposto dovrebbe migliorare l'efficienza e l'armonizzazione. Tiene conto della maggior parte dei suggerimenti formulati nel parere della piattaforma Fit for Future (F4F).³⁴ Le specifiche delle procedure di omologazione dei veicoli sulla definizione di chiari requisiti di circolarità semplificheranno le procedure del mercato unico per i costruttori. Si otterrà un'ulteriore semplificazione centralizzando le restrizioni sulle sostanze chimiche nell'ambito di REACH, il principale atto legislativo dell'UE che disciplina le sostanze chimiche. Per la gestione dei veicoli fuori uso, l'allineamento delle definizioni di riciclaggio con la direttiva quadro sui rifiuti armonizzerà e faciliterà l'interpretazione giuridica e renderà i dati di comunicazione più comparabili. L'istituzione di regimi di responsabilità estesa del produttore specifici per i VLE eviterà approcci disomogenei tra gli Stati membri. Ciò migliorerà la trasparenza e l'equa ripartizione delle responsabilità finanziarie tra le società coinvolte nel trattamento dei veicoli fuori uso.

La digitalizzazione contribuirà anche a migliorare la raccolta dei veicoli fuori uso e ad affrontare il problema dei veicoli scomparsi introducendo la segnalazione digitale nelle strutture di trattamento autorizzate e condividendo le informazioni sull'immatricolazione dei veicoli tra gli Stati membri. L'interconnessione con lo sportello unico dell'UE per le dogane consentirà alle autorità doganali di applicare nuove condizioni all'esportazione di veicoli usati. Sfruttare il potenziale della digitalizzazione sarà essenziale per consentire alle PMI, in particolare alle imprese più piccole e spesso a conduzione familiare, di raggiungere nuovi mercati consentendo loro di connettersi a piattaforme online e mercati distanti a livello locale e internazionale. Inoltre, si prevede che l'effetto trainante derivante dalla fissazione di un obiettivo obbligatorio sul contenuto riciclato della plastica aumenterà la competitività degli smantellatori,

³⁴ Per ulteriori informazioni sui suggerimenti selezionati dal parere di F4F, vedere gli allegati 1 e 5 della relazione sulla valutazione d'impatto.

Particolare attenzione è stata posta nel limitare gli obblighi di segnalazione allo stretto necessario per valutare e monitorare l'attuazione della normativa, privilegiando le soluzioni digitali e lasciando discrezionalità sulle modalità di segnalazione degli operatori alle autorità nazionali.

- **Diritti fondamentali**

La proposta non ha conseguenze sulla tutela dei diritti fondamentali.

4. IMPLICAZIONI SUL BILANCIO

L'attuazione della proposta richiederà personale e risorse finanziarie per l'acquisto di servizi. Si prevede che alcuni dei requisiti in termini di personale saranno soddisfatti nell'ambito degli stanziamenti esistenti per la Commissione, anche se nella scheda finanziaria legislativa di accompagnamento sono presentati alcuni fabbisogni di personale esterno aggiuntivo. Si prevede che l'Agenzia europea per le sostanze chimiche avrà bisogno di limitate risorse aggiuntive, che saranno previste in una successiva proposta legislativa riguardante la legislazione sulle sostanze chimiche.

La proposta comprende diversi articoli che descrivono in dettaglio ulteriori flussi di lavoro che dovranno essere realizzati per integrare il regolamento. Questo lavoro comporterà l'adozione di atti di esecuzione/delegati nel corso dei successivi 1-8 anni.

Le principali attività tecniche includono:

- migliorare la metodologia per il calcolo dei tassi di riciclabilità, riutilizzabilità e recuperabilità (tassi 3R);
- migliorare la valutazione del rischio delle restanti esenzioni relative alle sostanze pericolose (sostegno dell'ECHA);
- calcolo e verifica delle norme per il contenuto riciclato della plastica, uno studio di fattibilità per la definizione di obiettivi di contenuto riciclato per l'acciaio nelle applicazioni automobilistiche e uno studio di fattibilità più ampio, compresa una valutazione economica per la definizione di obiettivi di contenuto riciclato per altri materiali e formati di dichiarazione (basato sull'esperienza e sulla metodologia del JRC, sebbene non necessariamente svolta dal JRC);
- specificando i requisiti di amovibilità per le batterie dei veicoli elettrici e i motori elettrici, informazioni generali sulla rimozione di altri componenti pertinenti e allineando i requisiti per la legge CRM con il regolamento sulle batterie (come sopra, basandosi sull'esperienza del JRC);
- aggiornamento dei formati di omologazione e del fascicolo informativo da fornire alle autorità di omologazione;
- lo sviluppo di criteri per il passaporto di circolarità dei veicoli;
- istituire meccanismi EPR transfrontalieri;
- modificare le regole di calcolo e verifica per la qualità delle prestazioni di trattamento dei veicoli (come sopra, basandosi sull'esperienza del CCR);
- digitalizzazione: creazione di registri dei veicoli interoperabili e controlli delle esportazioni in tempo reale tramite lo sportello unico dell'UE per le dogane, sulla base in primo luogo di requisiti di controllo tecnico validi e in una seconda fase di valutazione basata sui rischi (stretta cooperazione tra DG ENV, DG MOVE e DG TAXUD);
- adottare un approccio graduale per estendere il campo di applicazione delle categorie di veicoli e prepararsi per la revisione 8 anni dopo l'entrata in vigore.

La Commissione richiederà personale aggiuntivo per svolgere questi compiti tecnici come segue:

- 0,5 agenti contrattuali equivalenti a tempo pieno (FTE) nel 2024;
- 3,0 agenti contrattuali FTE nel 2025;
- 4,0 agenti contrattuali FTE nel 2026 e 2027, più 1 esperto nazionale distaccato FTE.

Complessivamente, i costi totali di attuazione, compresi i costi per il personale della Commissione, sono stimati a 4,346 milioni di EUR, sulla base delle ultime tabelle salariali.

5. ALTRI ELEMENTI

• Piani di attuazione e modalità di monitoraggio, valutazione e rendicontazione

L'attuazione del regolamento proposto sarà monitorata da diversi indicatori che monitorano informazioni quali il volume dei materiali riciclati utilizzati nei veicoli nuovi, i tassi di riciclaggio di materiali specifici da veicoli fuori uso, materiali/componenti/parti rimossi prima della triturazione, la quota di mercato dei pezzi di ricambio usati, il numero di veicoli fuori uso raccolti e trattati in linea con i requisiti sui veicoli fuori uso e il volume di veicoli usati esportati. Maggiori informazioni su questi indicatori sono disponibili nella relazione sulla valutazione d'impatto.

È prevista una revisione generale di un regolamento 8 anni dopo la sua entrata in vigore.

• Spiegazione dettagliata delle disposizioni specifiche della proposta

Capitolo I stabilisce le disposizioni generali.

Articolo 1 stabilisce l'oggetto del presente regolamento e *Articolo 2* ne indica la portata. La maggior parte delle sue disposizioni si applica ai veicoli delle categorie M₁ e n₁ (auto e furgoni). Alcune disposizioni sulla gestione dei veicoli fuori uso e sui requisiti per l'esportazione si applicano anche a determinati veicoli della categoria L (veicoli delle categorie L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} e L_{7e}), agli autocarri, agli autobus e ai rimorchi (veicoli delle categorie M₂, M₃, N₂, N_{3e} O).

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

Capitolo II contiene requisiti di circolarità relativi alla progettazione dei veicoli, da verificare in un processo di omologazione.

Articolo 4 stabilisce requisiti minimi in materia di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dei tipi di veicoli, specificando i tassi che devono essere raggiunti da ciascun tipo. Conferisce alla Commissione il potere di adottare atti di esecuzione che stabiliscono la metodologia per il calcolo e la verifica di tali tassi.

Articolo 5 limita l'uso di piombo, cadmio, mercurio e cromo esavalente nei veicoli e l'allegato III prevede esenzioni da tale restrizione. La Commissione adotterà atti delegati per modificare il presente allegato adeguandolo al progresso tecnico e scientifico.

Articolo 6 richiede che ogni tipo di veicolo contenga almeno il 25% di plastica riciclata da rifiuti plastici post-consumo e che il 25% di tale materiale provenga da veicoli fuori uso riciclati. Conferisce inoltre alla Commissione il potere di adottare atti delegati che fissano obiettivi di contenuto riciclato per altri materiali. La definizione di tali obiettivi potenziali deve essere sostenuta da una valutazione dettagliata.

Articolo 7 stabilisce un obbligo generale secondo cui la progettazione di nuovi veicoli non deve ostacolare la rimozione di parti e componenti che presentano un importante potenziale di riutilizzo quando i veicoli diventano rifiuti. Stabilisce inoltre l'obbligo di progettare i veicoli in modo da consentire il

rimozione e sostituzione delle batterie dei veicoli elettrici e dei motori e-drive dal tipo di veicolo sia durante la fase di utilizzo che durante la fase di smaltimento.

Capitolo III stabilisce i requisiti in materia di informazione ed etichettatura per i fabbricanti.

Articolo 8 stabilisce il modo in cui i costruttori devono dimostrare la conformità dei loro tipi di veicoli ai requisiti stabiliti dal presente regolamento durante il processo di omologazione.

Articolo 9 stabilisce l'obbligo di predisporre una strategia di circolarità per ogni nuova tipologia di veicolo, contenente gli aspetti elencati nell'allegato IV. I produttori dovrebbero aggiornare le strategie ogni 5 anni, riassumendo l'esito delle azioni intraprese per rispettare i loro impegni.

Articolo 10 obbliga i costruttori a dichiarare nei documenti di omologazione la quota di contenuto riciclato dei materiali indicati presenti nei veicoli.

Articolo 11 obbliga i costruttori a fornire informazioni sulla rimozione e sostituzione in sicurezza di parti, componenti e materiali contenuti nei veicoli. Tali informazioni devono essere accessibili gratuitamente agli operatori della gestione dei rifiuti e agli operatori della riparazione e della manutenzione.

Articolo 12 copre l'etichettatura di parti, componenti e materiali presenti nei veicoli in linea con gli standard di codifica dei materiali. Norme dettagliate sull'etichettatura dei motori e-drive contenenti magneti permanenti sono stabilite nell'allegato VI.

Articolo 13 istituisce un passaporto del veicolo di circolarità, uno strumento digitale utilizzato per migliorare la fornitura di informazioni sulla rimozione e sostituzione sicura di parti e componenti del veicolo in modo coerente con altri strumenti e piattaforme di informazioni digitali già esistenti o in ulteriore sviluppo nel settore automobilistico.

Capitolo IV stabilisce norme sulla gestione dei veicoli fuori uso.

Sezione 1 contiene disposizioni che impongono agli Stati membri di designare le autorità responsabili dell'attuazione e dell'applicazione dei capi IV e V (*Articolo 14*) e per fissare le condizioni generali per il rilascio delle autorizzazioni per gli impianti di trattamento autorizzati (*Articolo 15*).

Sezione 2 stabilisce i requisiti per la responsabilità estesa del produttore.

Articolo 16 stabilisce un obbligo generale di responsabilità dei produttori e ne indica la portata. *Articolo 17* impone agli Stati membri di creare un registro che monitori il rispetto di tali requisiti da parte dei produttori. I produttori non immatricolati non devono mettere a disposizione veicoli sul mercato all'interno di un territorio di uno Stato membro. *Articolo 18* riguarda le organizzazioni per la responsabilità del produttore. *Articolo 19* stabilisce le condizioni per l'autorizzazione dei produttori, in caso di adempimento individuale degli obblighi in materia di responsabilità estesa del produttore, e delle organizzazioni per la responsabilità del produttore. *Articolo 20* indica i costi relativi alla gestione dei veicoli fuori uso che dovrebbero essere coperti dai contributi finanziari dei produttori. *Articolo 21* stabilisce criteri armonizzati per la modulazione di tali diritti. *Articolo 22* stabilisce norme sul meccanismo di ripartizione dei costi per i veicoli che diventano veicoli fuori uso in un altro Stato membro. Conferisce alla Commissione il potere di adottare atti delegati concernenti norme dettagliate sull'applicazione dei criteri di modulazione dei diritti e sul meccanismo di ripartizione dei costi della responsabilità estesa transfrontaliera del produttore.

Sezione 3 riguarda la raccolta dei veicoli fuori uso.

Articolo 23 stabilisce l'obbligo per i produttori di istituire e partecipare a sistemi di raccolta per i veicoli fuori uso e stabilisce i requisiti di tali sistemi. Obbliga inoltre gli Stati membri a garantire il corretto funzionamento di tali sistemi.

Articolo 24 stabilisce l'obbligo di consegnare tutti i veicoli fuori uso agli impianti di trattamento autorizzati.

Articolo 25 specifica l'obbligo per gli impianti di trattamento autorizzati di rilasciare certificati di distruzione per tutti i veicoli fuori uso trattati.

Articolo 26 elenca gli obblighi dei proprietari dei veicoli di consegnare i propri veicoli a un impianto di trattamento autorizzato quando raggiunge la fase di fine vita e di presentare il successivo certificato di rottamazione per la cancellazione del veicolo.

Sezione 4 riguarda il trattamento dei veicoli fuori uso.

Articolo 27 stabilisce gli obblighi degli impianti di trattamento autorizzati in merito all'azione specifica necessaria per trattare adeguatamente i veicoli.

Articolo 28 stabilisce i requisiti generali applicabili alla triturazione dei veicoli fuori uso. Vieta inoltre la miscelazione di veicoli fuori uso, loro parti, componenti e materiali con rifiuti di imballaggio e rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche.

Articolo 29 stabilisce i requisiti per il disinquinamento dei veicoli fuori uso, indicando che i fluidi e i liquidi rimossi devono essere stoccati separatamente, analogamente a parti, componenti e materiali contenenti piombo, cadmio, mercurio e cromo esavalente. Sottolinea inoltre che le batterie dei veicoli elettrici rimosse devono essere conservate e trattate in linea con il regolamento (UE) 2023/[Batterie].

Articolo 30 obbliga gli impianti di trattamento autorizzati a rimuovere le parti e i componenti elencati nell'allegato VII, parte C, prima della triturazione e stabilisce le condizioni che autorizzano un'esenzione da tale obbligo.

Articolo 31 stabilisce gli obblighi relativi alle parti e ai componenti rimossi per valutare la loro idoneità al riutilizzo, alla rigenerazione, al rinnovo, al riciclaggio o ad altre operazioni di trattamento e come devono essere etichettati. Fornisce inoltre un elenco di parti che non devono essere riutilizzate, rigenerate o ricondizionate.

Articolo 32 stabilisce i requisiti che disciplinano il commercio di parti e componenti usati, rigenerati e ricondizionati. Tali parti e componenti devono essere adeguatamente etichettati e coperti da garanzia.

Articolo 33 afferma che gli Stati membri devono adottare incentivi per promuovere il riutilizzo, la rigenerazione e la rimessa a nuovo di parti e componenti.

Articolo 34 fissa tre obiettivi: sul riutilizzo e riciclaggio dei veicoli fuori uso, sul loro riutilizzo e recupero e sul riciclaggio della plastica.

Articolo 35 introduce il divieto di conferimento in discarica dei rifiuti non inerti non trattati con tecnologia post triturazione.

Articolo 36 stabilisce norme per il calcolo degli obiettivi di riutilizzo, riciclaggio e recupero in situazioni in cui i veicoli fuori uso vengono spediti in un altro paese per il trattamento.

Capitolo V prevede norme sui veicoli usati e sulla loro esportazione.

Sezione 1 riguarda lo stato dei veicoli usati. *Articolo 37* obbliga il proprietario del veicolo che cede la proprietà del veicolo a poter dimostrare che il veicolo oggetto del trasferimento non è un veicolo fuori uso.

Sezione 2 contiene diverse disposizioni che disciplinano l'esportazione di veicoli usati.

Articolo 38 stabilisce le condizioni per l'esportazione di veicoli usati: non devono essere veicoli fuori uso secondo i criteri di cui all'allegato I e devono essere idonei alla circolazione. Spiega inoltre come le autorità doganali verificheranno se e come i veicoli sono conformi a tali requisiti.

Articolo 39 obbliga le autorità doganali a verificare automaticamente ed elettronicamente la conformità dei veicoli da esportare ai requisiti di esportazione.

Articolo 40 stabilisce quando le autorità doganali devono effettuare i controlli sui veicoli usati destinati all'esportazione.

Articolo 41 indica quando le autorità doganali dovrebbero sospendere l'esportazione di un veicolo usato dal rilascio per l'esportazione, *Articolo 42* riguarda situazioni in cui un veicolo usato dovrebbe essere rilasciato per l'esportazione e *Articolo 43* prevede motivi di rifiuto di autorizzazione all'esportazione del veicolo.

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

Capitolo VI contiene disposizioni sull'applicazione delle norme contenute nel regolamento.

Articolo 46 obbliga gli Stati membri a effettuare ispezioni periodiche degli impianti di trattamento autorizzati, degli operatori di riparazione e manutenzione e di altri impianti e operatori economici che possono trattare veicoli fuori uso.

Articolo 47 obbliga gli Stati membri a istituire efficaci meccanismi di cooperazione a livello nazionale e internazionale, consentendo lo scambio dei dati necessari ai sensi del presente regolamento.

Articolo 48 impone agli Stati membri di stabilire sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive in caso di violazione del presente regolamento.

Articolo 49 stabilisce norme sulla comunicazione da parte degli Stati membri alla Commissione dei dati relativi alla raccolta e al trattamento dei veicoli fuori uso, nonché sull'attuazione degli obblighi di responsabilità estesa del produttore.

Capitolo VII è un capo standard con articoli sugli atti delegati (*Articolo 50*) e sugli atti di esecuzione (*Articolo 51*).

Capitolo VIII reca modifiche al regolamento (UE) 2019/1020 e al regolamento (UE) 2018/858.

Capitolo IX è un capitolo standard sulle disposizioni finali, con articoli che riguardano l'obbligo di valutare il regolamento 8 anni dopo l'adozione (*Articolo 55*), sulle disposizioni abrogative e transitorie (*Articolo 56*) ed entrata in vigore (*Articolo 57*).

Proposta di A

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 114,

vista la proposta della Commissione europea, previa trasmissione del
progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali, visto il parere del
Comitato economico e sociale europeo¹, visto il parere del Comitato delle
regioni², deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,
considerando quanto segue:

- (1) La comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2019 dal titolo "Il Green Deal europeo"³(il "Green Deal europeo") è la strategia di crescita dell'Europa che mira a trasformare l'Unione in una società giusta e prospera, con un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva, in cui non vi siano emissioni nette di gas a effetto serra nel 2050 e in cui la crescita economica sia dissociata dall'uso delle risorse. Affinché le politiche dell'Unione in materia di prodotti contribuiscano a ridurre le emissioni di carbonio a livello globale, è necessario garantire che i prodotti commercializzati e venduti nell'Unione siano acquistati, fabbricati e trattati alla fine del loro ciclo di vita in modo sostenibile.
- (2) Il settore automobilistico fornisce un contributo importante all'uso di energia e materiali risorse dell'Unione, e quindi alla generazione di gas a effetto serra. La produzione di veicoli in paesi terzi immessi sul mercato dell'Unione contribuisce alla generazione di gas a effetto serra a livello mondiale, 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, come previsto nel pacchetto Fit for 55, è uno dei prerequisiti per raggiungere l'obiettivo di neutralità climatica nel 2050. Ridurrà le emissioni di gas serra del settore automobilistico legate alla fase di utilizzo dei veicoli. L'industria automobilistica è uno dei maggiori utilizzatori di alluminio primario, acciaio e plastica, legati alla produzione di nuovi veicoli immessi nell'Unione

¹ GU C , , pag. .

² GU C , , pag. .

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

mercato. Questo può rappresentare un impatto ambientale significativo, legato all'energia necessaria per l'estrazione e la lavorazione di questi materiali. L'impronta ambientale legata alla produzione di nuovi veicoli potrebbe aumentare con la continua elettrificazione della flotta, nonché a causa di un uso più diffuso dell'elettronica nei modelli futuri, che richiedono entrambi una notevole quantità di materie prime critiche e strategiche e metalli preziosi, come il rame e le terre rare. Il risultato di questi cambiamenti è che la fase di produzione potrebbe avere un impatto ambientale maggiore rispetto alla fase di utilizzo dei veicoli. Inoltre, gli attuali requisiti del diritto dell'Unione in materia di gestione dei rifiuti comportano un recupero non ottimale delle risorse dai veicoli fuori uso e vi è un elevato potenziale per aumentare la quantità e la qualità delle parti, componenti e materiali da riutilizzare, rigenerare, rinnovare o riciclare da veicoli fuori uso. Per affrontare questi impatti ambientali e contribuire alla decarbonizzazione del settore, è necessario migliorare il funzionamento del mercato unico e promuovere la transizione dell'industria automobilistica verso un'economia circolare. Ciò è in linea con la comunicazione della Commissione dell'11 marzo 2020 su "Un nuovo piano d'azione per l'economia circolare – Per un'Europa più pulita e più competitiva"⁴ che ha chiesto una revisione delle norme attuali per "promuovere modelli di business più circolari collegando le questioni di progettazione al trattamento di fine vita, prendere in considerazione le norme sul contenuto riciclato obbligatorio per alcuni materiali e migliorare l'efficienza del riciclaggio". Il Consiglio⁵ e il Parlamento⁶ ha inoltre sottolineato la necessità di nuove norme dell'Unione in materia, che sostituiscano le norme esistenti sull'omologazione dei veicoli in materia di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità e sui veicoli fuori uso.

- (3) Direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁷ stabilisce requisiti di trattamento armonizzati per i veicoli fuori uso e obiettivi per i veicoli riutilizzo e riciclaggio e riutilizzo e recupero. Stabilisce obblighi in materia di raccolta dei veicoli fuori uso, nonché obblighi per gli operatori economici, in particolare limitando l'uso di metalli pesanti nei veicoli. Stabilisce inoltre norme di base sulla responsabilità estesa del produttore, richiedendo ai produttori di veicoli di coprire parte dei costi di raccolta dei veicoli fuori uso.
- (4) Valutazione della Commissione della direttiva 2000/53/CE⁸ ha evidenziato che è stato efficace nel conseguire molti dei suoi obiettivi iniziali, in particolare l'eliminazione di cadmio, piombo, mercurio e cromo esavalente dai veicoli, un aumento dei punti di raccolta per i veicoli fuori uso e il raggiungimento degli obiettivi di recupero e riciclaggio. La valutazione ha tuttavia rilevato che la direttiva non ha affrontato in modo sufficiente questioni importanti legate alla raccolta dei veicoli fuori uso e non è stata più adattata per garantire un'elevata qualità del trattamento di tali veicoli.

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

⁵ Conclusioni del Consiglio del 17 dicembre 2020, Rendere la ripresa circolare e verde. Risoluzione del Parlamento europeo del 10 febbraio 2021 sul nuovo piano d'azione per l'economia circolare. Direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 settembre 2000, relativa ai veicoli fuori uso (GU L 269 del 21.10.2000, pag. 34).

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

- (5) Direttiva 2005/64/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁹ disciplina l'omologazione dei veicoli in relazione alla loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, in modo che questi veicoli possano raggiungere gli obiettivi stabiliti dalla direttiva 2000/53/CE al termine del loro ciclo di vita. Tale direttiva non è stata efficace nel migliorare sostanzialmente la riutilizzabilità, la riciclabilità e la recuperabilità dei veicoli nuovi e non è adatta alle caratteristiche dei veicoli nuovi, che sono notevolmente cambiate dall'entrata in vigore di tale direttiva.
- (6) Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁰ ha introdotto un sistema completo di omologazione e vigilanza del mercato per i veicoli a motore, i rimorchi e per i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli al fine di garantire il corretto funzionamento del mercato unico e offrire un elevato livello di prestazioni ambientali. È necessario un atto normativo distinto ai fini della procedura di omologazione UE di cui all'allegato II del regolamento (UE) 2018/858. È necessario stabilire disposizioni e requisiti sulla circolarità dei veicoli nel processo di omologazione UE. Per garantire la conformità dei veicoli a tali requisiti è necessario assicurarne la verifica nel processo di omologazione UE. Le disposizioni amministrative del regolamento (UE) 2018/858, comprese le disposizioni sulla vigilanza del mercato, misure correttive e sanzioni, si applicano alle omologazioni rilasciate nel presente regolamento. Le disposizioni amministrative del regolamento (UE) 2018/858, comprese le disposizioni in materia di vigilanza del mercato, misure correttive e sanzioni, si applicano alle omologazioni rilasciate in conformità ai requisiti del presente regolamento.
- (7) Al fine di migliorare il funzionamento del mercato unico, garantendo nel contempo un elevato livello di protezione dell'ambiente, è essenziale armonizzare le condizioni per l'omologazione dei veicoli per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, nonché le condizioni che disciplinano la gestione dei rifiuti nel settore automobilistico. Esistono legami intrinseci tra la fase di produzione e il trattamento di fine vita dei veicoli, poiché il trattamento ecologicamente corretto dei veicoli fuori uso dipende in larga misura dal modo in cui i veicoli sono progettati e costruiti in primo luogo. Il modo più efficiente per facilitare la transizione del settore automobilistico verso un'economia circolare consiste pertanto nell'istituire un quadro normativo uniforme a livello dell'Unione, che copra in modo integrato e coerente la progettazione, la fabbricazione, l'immissione sul mercato nell'Unione e il trattamento a fine vita dei veicoli. Ciò è essenziale anche per lo sviluppo del mercato dell'Unione delle materie prime secondarie contenute nei veicoli nuovi immessi sul mercato, nonché evitare ostacoli agli scambi e distorsioni della concorrenza, garantire la chiarezza giuridica e migliorare le prestazioni ambientali di tutti gli operatori economici coinvolti nella progettazione, produzione e trattamento a fine vita dei veicoli. Al fine di conseguire tali obiettivi e la necessità di disporre di norme uniformi per il mercato unico dettate da preoccupazioni ambientali, e in linea con la normativa generale dell'Unione in materia di omologazione dei veicoli a motore, la direttiva 2000/53/CE e la direttiva 2005/64/CE dovrebbero essere sostituite da un regolamento, basato sull'articolo 114 del regolamento sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

⁹ Direttiva 2005/64/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 ottobre 2005, relativa all'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità e che modifica la direttiva 70/156/CEE del Consiglio (GU L 310 del 25.11.2005, pag. 10).

¹⁰ Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 8, pagina 1).

- (8) Le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE si applicano solo ai veicoli passeggeri (M₁) e veicoli commerciali leggeri (N₁), che costituiscono circa l'85% di tutti i veicoli immatricolati nell'Unione. I restanti veicoli, vale a dire veicoli a due e tre ruote, autocarri, autobus e rimorchi, non sono soggetti ad alcuna normativa dell'Unione relativa alla progettazione e alla gestione ecologiche nella fase di fine vita. Pertanto, al fine di garantire un quadro circolare per tutti i veicoli immatricolati nell'Unione, compreso il loro trattamento rispettoso dell'ambiente, nonché per evitare la frammentazione del mercato unico, il presente regolamento dovrebbe applicarsi non solo ai veicoli delle categorie M₁ e n₁, ma, in parte, anche ad alcuni veicoli di categoria L (L_{3e} e L_{7e}), veicoli pesanti e loro rimorchi (M₂, M₃, N₂, N₃, O). Mancano informazioni complete sul trattamento di tali veicoli al termine del loro ciclo di vita nell'Unione, il che impedisce loro di applicare lo stesso regime applicabile a M₁ e n₁ veicoli all'entrata in vigore del presente regolamento. Tuttavia, i requisiti relativi alla raccolta dei veicoli fuori uso, alla loro consegna obbligatoria a impianti di trattamento autorizzati per il trattamento e alla loro bonifica dovrebbero applicarsi ai veicoli della categoria L (L_{3e} e L_{7e}) e veicoli pesanti e loro rimorchi (M₂, M₃, N₂, N₃, O). Per facilitare il trattamento di questi veicoli fuori uso, i loro costruttori dovrebbero essere tenuti a fornire informazioni sulla rimozione e la sostituzione di parti, componenti e materiali da tali veicoli. Inoltre, le disposizioni che disciplinano la responsabilità estesa del produttore dovrebbero applicarsi a queste categorie di veicoli, coprendo i costi della loro raccolta e bonifica al termine del loro ciclo di vita.
- (9) I problemi con l'esportazione di veicoli usati non riguardano solo i veicoli passeggeri (M₁) e veicoli commerciali leggeri (N₁), ma anche, come dimostrano gli studi¹¹, veicoli più grandi. Pertanto, tali disposizioni dovrebbero applicarsi anche ai veicoli pesanti e ai loro rimorchi (M₂, M₃, N₂, N₃, O).
- (10) I veicoli per uso speciale sono progettati per svolgere una funzione specifica e richiedono disposizioni speciali della carrozzeria che non sono interamente sotto il controllo del costruttore. Di conseguenza, i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità non possono essere calcolati correttamente. Per tali veicoli dovrebbero applicarsi solo le disposizioni relative alla raccolta, al disinquinamento e alla rimozione obbligatoria di parti e componenti. I costi per lo svolgimento di queste attività dovrebbero essere coperti dai produttori nell'ambito del regime di responsabilità estesa del produttore. Le disposizioni relative alle sostanze nei veicoli dovrebbero applicarsi anche ai veicoli per uso speciale, come previsto dalla direttiva 2000/53/CE. Il costruttore di seconda fase dei veicoli che sono stati omologati nell'ambito dell'omologazione in più fasi non è in grado di calcolare i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dei veicoli completati. È pertanto opportuno esigere che solo il veicolo di base sia conforme al presente regolamento.
- (11) Una delle maggiori sfide pratiche relative all'applicazione della direttiva 2000/53/CE riguarda la determinazione se un veicolo sia diventato o meno un veicolo fuori uso, in particolare nei casi di spedizioni transfrontaliere di veicoli. Nonostante l'emissione della guida¹² su questo tema, tale valutazione rimane problematica. È quindi necessario fornire criteri puntuali giuridicamente vincolanti che consentano di determinare un veicolo fuori uso. Tali criteri dovrebbero essere utilizzati da tutti gli operatori economici e proprietari di veicoli che si occupano di veicoli fuori uso.

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

¹² guida dei corrispondenti n. 9 sulla spedizione di veicoli di rifiuti,

https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

(12) La valutazione della direttiva 2000/53/CE ha concluso che le disposizioni della presente direttiva sulla progettazione dei veicoli volte a facilitarne la demolizione e l'utilizzo di materiali riciclati hanno avuto un impatto molto limitato sulla progettazione e sulla fabbricazione di veicoli nuovi, in quanto non erano sufficientemente dettagliate, specifiche e misurabili.

(13) Affrontare la progettazione di tutti i veicoli immessi sul mercato dell'Unione e la loro fase di fine vita richiede l'istituzione di requisiti di circolarità armonizzati verificati nella fase di omologazione. Progettare e produrre veicoli per garantire che le loro parti e componenti siano riutilizzabili e che i materiali che contengono siano riciclabili,

è essenziale per evitare che queste parti, componenti e materiali non possano essere adeguatamente valorizzati quando un veicolo raggiunge la fine della sua vita. Pertanto, i produttori di veicoli e i loro fornitori dovrebbero integrare strategie di progettazione che migliorino la riutilizzabilità e la riciclabilità in una fase iniziale dello sviluppo di nuovi veicoli. Di conseguenza, i nuovi tipi di veicoli dovrebbero continuare a essere costruiti in modo da essere riutilizzabili o riciclabili per almeno l'85 % in massa e riutilizzabili o recuperabili per almeno il 95 % in massa, come già previsto dalla direttiva 2005/64/CE. Per garantire che il calcolo dei tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità sia effettuato in modo uniforme e possa essere monitorato, è opportuno stabilire una nuova metodologia per il calcolo e la verifica dei tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità di un veicolo. Questa metodologia dovrebbe riflettere meglio l'effettivo potenziale di un nuovo veicolo di essere riciclato, riutilizzato e recuperato alla fine del ciclo di vita, tenendo conto del progresso tecnologico in corso. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione del presente regolamento, è opportuno conferire alla Commissione competenze di esecuzione per stabilire tale metodologia. Fino a quando tale metodologia non sarà stabilita, i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dovrebbero continuare a essere calcolati conformemente alla norma ISO 22628:2002, come nella direttiva 2005/64/CE. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione del presente regolamento, è opportuno conferire alla Commissione competenze di esecuzione per stabilire tale metodologia. Fino a quando tale metodologia non sarà stabilita, i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dovrebbero continuare a essere calcolati conformemente alla norma ISO 22628:2002, come nella direttiva 2005/64/CE. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione del presente regolamento, è opportuno conferire alla Commissione competenze di esecuzione per stabilire tale metodologia. Fino a quando tale metodologia non sarà stabilita, i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dovrebbero continuare a essere calcolati conformemente alla norma ISO 22628:2002, come nella direttiva 2005/64/CE.

(14) I veicoli dovrebbero essere progettati e fabbricati in modo da limitare la presenza di sostanze pericolose. Nella sua comunicazione del 14 ottobre 2020 sulla "Strategia per la sostenibilità delle sostanze chimiche - Verso un ambiente privo di sostanze tossiche" (la "Strategia per la sostenibilità delle sostanze chimiche")¹³, la Commissione ha affermato che le sostanze preoccupanti devono essere ridotte al minimo e sostituite per quanto possibile, eliminando gradualmente quelle più dannose per l'uso sociale non essenziale, in particolare nei prodotti di consumo. Di conseguenza, le sostanze pericolose come componenti dei materiali utilizzati nei veicoli o di qualsiasi parte o componente dei veicoli dovrebbero essere ridotte al minimo per garantire che i veicoli, così come i materiali riciclati dai veicoli, non abbiano un effetto negativo sulla salute umana o sull'ambiente durante tutto il loro ciclo di vita.

(15) La direttiva 2000/53/CE limita già l'uso di piombo, mercurio, cadmio e cromo esavalente nei veicoli e prevede esenzioni qualora tali sostanze possano essere utilizzate in determinate applicazioni. Il presente regolamento dovrebbe riprendere tali norme esistenti. Tuttavia, al fine di 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 Consiglio¹⁴. Allo stesso modo, le restrizioni sull'uso di sostanze regolamentate in

¹³ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni del 14 novembre 2020, Strategia per la sostenibilità in materia di sostanze chimiche – Verso un ambiente privo di sostanze tossiche, (COM/2020/667 final).

¹⁴ Regolamento (CE) n. 1907/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2006, concernente la registrazione, la valutazione, l'autorizzazione e la restrizione delle sostanze chimiche (REACH), che istituisce un'Agenzia europea per le sostanze chimiche, modifica la direttiva 1999/45/CE e abroga il Consiglio

Regolamento (UE) 2019/1021 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵, dovrebbe essere introdotto sulla base delle disposizioni di tale regolamento. Pertanto, il presente regolamento non dovrebbe prevedere la possibilità di limitare sostanze diverse dal piombo, mercurio, cadmio e cromo esavalente nei veicoli.

- (16) La direttiva 2000/53/CE prevede deroghe alle restrizioni sull'uso di piombo e cadmio nelle batterie utilizzate nei veicoli, che sono riprese dal presente regolamento. Tuttavia, l'uso di sostanze nelle batterie è ampiamente disciplinato dal regolamento (UE) n. 2023/[Batterie] del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁶. Pertanto, tali sostanze dovrebbero essere affrontate ed eventualmente le loro restrizioni e le relative esenzioni trasferite, se del caso, a tale regolamento e non dovrebbero essere disciplinate nel presente regolamento. Prima di introdurre tali restrizioni ai sensi del regolamento (UE) n. 2023/[Batterie], dovrebbe essere effettuata una valutazione completa ai sensi di tale regolamento per valutare se è ancora necessaria un'esenzione e in quale ambito.
- (17) Per tenere conto del progresso scientifico e tecnico, dovrebbe continuare ad essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda la modifica delle esenzioni dalle restrizioni all'uso di piombo, mercurio, cadmio e cromo esavalente nei veicoli ai sensi del presente regolamento. La modifica o la soppressione di tali esenzioni dovrebbe essere preceduta da una valutazione dell'impatto socioeconomico di tale modifica, che è assente nella direttiva 2000/53/CE, compresa la considerazione della disponibilità di sostanze alternative e dell'impatto sulla salute umana e sull'ambiente lungo tutto il ciclo di vita dei veicoli. Per garantire l'efficacia del processo decisionale, del coordinamento e della gestione del personale tecnico, l'Agenzia europea per le sostanze chimiche dovrebbe assistere la Commissione in tale valutazione.
- (18) Per aumentare la circolarità nel settore automobilistico, i veicoli dovrebbero essere progressivamente progettati e fabbricati in modo tale da incorporare materiali riciclati anziché materie prime primarie. L'uso di materiali riciclati consente un uso più efficiente delle risorse dei materiali, decarbonizza la produzione e riduce gli impatti ambientali negativi legati all'uso di materie prime primarie. Una maggiore circolarità per i veicoli fabbricati in paesi terzi che sono immessi sul mercato dell'Unione contribuirà anche a ridurre le emissioni di gas a effetto serra a livello mondiale, compresa l'Unione. Riduce inoltre la dipendenza da materie prime ed energia legata all'approvvigionamento di materie prime primarie e allo stesso tempo rafforza il mercato delle materie prime secondarie. Sebbene non vi siano requisiti relativi all'uso di contenuti riciclati a livello globale, molti produttori hanno già incorporato materiali riciclati nei loro veicoli. Stabilire obiettivi e disposizioni uniformi su come calcolare il contenuto riciclato fornirà certezza giuridica e contribuirà a creare una concorrenza leale tra i produttori. I requisiti si applicheranno a tutti i costruttori che intendono immettere veicoli sul mercato dell'Unione, indipendentemente dal luogo in cui hanno sede. Riconoscendo l'importanza delle catene del valore globali nel

Regolamento (CEE) n. 793/93 e regolamento (CE) n. 1488/94 della Commissione, nonché direttiva 76/769/CEE del Consiglio e direttive della Commissione 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE e 2000/21/CE (GU L 396 del 30.12.2006, pag. 1).

¹⁵ Regolamento (UE) 2019/1021 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, sugli inquinanti organici persistenti (GU L 169 del 25.6.2019, pag. 45).

¹⁶ Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio del [data] 2023 in materia di pile e rifiuti batterie, che modifica la direttiva 2008/98/CE e il regolamento (UE) 2019/1020 e abroga la direttiva 2006/66/CE (GU L [...])

settore automobilistico, il regolamento dovrebbe consentire l'approvvigionamento di materie prime secondarie al di fuori dell'Unione.

- (19) In considerazione del basso tasso di riciclaggio della plastica, in particolare dei veicoli fuori uso, e degli impatti negativi complessivi di altre forme di trattamento dei rifiuti di plastica, è opportuno aumentare l'utilizzo della plastica riciclata nei veicoli. A tal fine, nei nuovi veicoli dovrebbe essere incluso un obiettivo obbligatorio per la plastica riciclata dai rifiuti post-consumo. Di conseguenza, ogni tipo di veicolo dovrebbe contenere il venticinque per cento di plastica riciclata dai rifiuti di plastica post-consumo. Il 25% di questo obiettivo di contenuto riciclato per la plastica dovrebbe essere raggiunto includendo la plastica riciclata da veicoli fuori uso nel tipo di veicolo in questione. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'adempimento di tale obbligo,
- (20) Il settore automobilistico è uno dei maggiori utilizzatori di acciaio e l'attuale utilizzo di acciaio riciclato nei veicoli nuovi rimane basso. Al fine di contribuire a ridurre l'impronta di carbonio legata alla produzione di nuovi veicoli e sostenere il passaggio dell'industria automobilistica verso la neutralità climatica, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo alla fissazione di una quota minima di acciaio riciclato da rifiuti di acciaio post-consumo che deve essere presente e incorporata nei tipi di veicoli. La definizione di un obiettivo futuro dovrebbe essere preceduta da uno studio specifico da parte della Commissione che copra tutti i fattori tecnici, ambientali ed economici pertinenti legati alla fattibilità di tale obiettivo.
- (21) Esiste il potenziale per aumentare l'uso di contenuto riciclato nei veicoli per altri materiali comunemente utilizzati dall'industria automobilistica per i quali i mercati delle materie prime secondarie sono poco sviluppati, l'impronta legata alla produzione di materie prime primarie è elevata o i livelli di riciclaggio sono limitati, mentre le tecnologie di cernita e riciclaggio stanno migliorando. È pertanto opportuno che la Commissione valuti l'opportunità, la fattibilità e l'impatto della definizione di obiettivi sul contenuto riciclato di neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario, boro utilizzati nei magneti permanenti nonché per l'alluminio e le sue leghe o il magnesio e le sue leghe. Per la fattibilità di fissare potenzialmente obiettivi su tipi specifici di leghe di alluminio e magnesio,
- (22) Al fine di rafforzare i mercati sottosviluppati delle materie prime secondarie, la power dovrebbe essere delegato alla Commissione ad adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo alla fissazione di una quota minima di alluminio e sue leghe, magnesio e sue leghe, neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario o boro riciclati da rifiuti post-consumo che devono essere presenti e incorporati nei tipi di veicoli. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di tale obbligo, dovrebbero essere conferite competenze di esecuzione al

Commissione a stabilire una metodologia per il calcolo e la verifica delle quote dei materiali riciclati dai rifiuti post-consumo nei tipi di veicoli. La metodologia è necessaria per chiarire le definizioni di rottame post-consumo e rottame pre-consumo. Ciò è rilevante per incentivare il miglioramento della qualità e il mantenimento del valore, in particolare per le frazioni post-consumo. Al fine di promuovere la decarbonizzazione attraverso l'uso di più contenuti riciclati, sono necessarie definizioni chiare per incentivare il riciclaggio dei rottami post-consumo, riducendo al minimo l'uso di rottami pre-consumo, che di solito comportano la stessa impronta di carbonio della materia prima primaria.

- (23) In linea con i requisiti del regolamento (UE) [atto CRM] del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁷, e considerando che è necessario stabilire nel presente regolamento disposizioni sul contenuto riciclato nei veicoli e sulle materie prime essenziali utilizzate in parti e componenti dei veicoli, tali disposizioni dovrebbero applicarsi come attuazione settoriale specifica delle disposizioni contenute nel regolamento (UE) [legge CRM]. Ciò garantirà la razionalizzazione e l'integrazione di vari obblighi di informazione, etichettatura e rimozione previsti dalle procedure del presente regolamento con quelli per altre parti, componenti e materiali.
- (24) Al fine di garantire che le batterie vengano riciclate conformemente ai requisiti di del regolamento (UE) 2023/[Batterie], e che anche i motori elettrici, che contengono quantità importanti di terre rare, possono essere sostituiti e riciclati, è necessario introdurre requisiti di progettazione per i nuovi tipi di veicoli, garantendo che tali batterie e motori elettronici possano essere rimossi facilmente da impianti di trattamento autorizzati o operatori di riparazione e manutenzione durante qualsiasi fase del ciclo di vita di un veicolo. Al fine di tenere conto del progresso tecnico e scientifico, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo alla modifica del presente regolamento rivedendo l'elenco delle parti e dei componenti che devono essere progettati per la rimozione e la sostituzione dai veicoli.
- (25) Il sistema di omologazione di cui al regolamento (UE) 2018/858 impone ai costruttori di costruire i loro veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti in conformità a un tipo di veicolo omologato. Per garantire che i costruttori rispettino i requisiti di circolarità loro applicabili in fase di omologazione e che sono stabiliti nel presente regolamento, e che le autorità di omologazione possano verificarne la conformità, è necessario che i costruttori includano le informazioni richieste per la procedura di omologazione nella documentazione informativa. Aumentare la trasparenza e garantire che le informazioni di omologazione richieste siano presentate in modo coerente con i requisiti di altre normative che disciplinano i requisiti di omologazione dei veicoli,¹⁸ che standardizzano il

¹⁷ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro per garantire un approvvigionamento sicuro e sostenibile di materie prime essenziali e che modifica i regolamenti (UE) 168/2013, (UE) 2018/858, 2018/1724 e (UE) 2019/1020 (COM(2023) 160 final).

¹⁸ Regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 della Commissione, del 15 aprile 2020, recante attuazione del regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti amministrativi per l'omologazione e la vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (GU L 163 del 26.5.2020, pag. 1).

documenti e informazioni da inserire nel fascicolo informativo e quindi specificare i requisiti amministrativi per l'omologazione.

(26) Per garantire che i costruttori di autovetture e veicoli commerciali leggeri mettano in atto azioni volte a garantire il rispetto dei requisiti di circolarità di cui al presente regolamento e per incentivarli a migliorare la circolarità dei tipi di veicoli che immettono sul mercato, dovrebbero elaborare una strategia globale di circolarità per ogni nuovo tipo e fornirla all'autorità di omologazione. Tale strategia dovrebbe basarsi su tecnologie collaudate, disponibili o in fase di sviluppo al momento della domanda di omologazione del veicolo ed essere periodicamente aggiornata. La Commissione dovrebbe riferire regolarmente sulla circolarità del settore automobilistico sulla base delle strategie di circolarità fornite dai produttori. Al fine di tenere conto del progresso tecnico e scientifico nella fabbricazione dei veicoli e nella gestione dei veicoli fuori uso,

(27) Al fine di aumentare la trasparenza sull'uso di materiali riciclati da parte del settore automobilistico e fornire incentivi per aumentare i livelli di contenuto riciclato, i costruttori di veicoli dovrebbero essere tenuti a fornire la documentazione tecnica che indichi la percentuale di materiali riciclati presenti nei nuovi tipi di veicoli presentati per l'omologazione. Questo requisito dovrebbe applicarsi a una selezione di materiali per i quali un aumento del livello di contenuto riciclato nei veicoli comporterebbe benefici ambientali particolarmente importanti. La dichiarazione obbligatoria deve essere presentata all'autorità di omologazione insieme ad altri documenti come parte della domanda di omologazione.

(28) L'accesso a informazioni aggiornate e comunicazioni tempestive tra i costruttori di veicoli e gli operatori della gestione dei rifiuti lungo tutta la catena del valore del settore automobilistico sono essenziali per massimizzare il riutilizzo, la rigenerazione e la rimessa a nuovo di parti e componenti di un veicolo e per garantire un riciclaggio di alta qualità dei veicoli fuori uso. Pertanto, i produttori dovrebbero fornire agli operatori di gestione dei rifiuti e agli operatori di riparazione e manutenzione un accesso illimitato, standardizzato e non discriminatorio alle informazioni consentendo la rimozione e la sostituzione sicure di determinate parti, componenti e materiali presenti in un veicolo. Le informazioni dovrebbero guidare gli operatori della gestione dei rifiuti e gli operatori della riparazione e della manutenzione attraverso le varie fasi e fornire istruzioni chiare sull'uso degli strumenti o delle tecnologie necessarie per accedere e rimuovere le batterie dei veicoli elettrici, compresi gli strumenti o le tecnologie che ne consentono lo scaricamento sicuro, e i motori elettrici. Queste informazioni dovrebbero anche aiutare a identificare, localizzare e rimuovere le parti, i componenti e i materiali, che dovrebbero essere disinfquinati e rimossi dal veicolo prima della triturazione, nonché le parti e i componenti, contenenti le materie prime critiche nei magneti permanenti di cui al regolamento (UE) [CRM Act]. Ciò dovrebbe avvenire attraverso piattaforme di comunicazione istituite dai fabbricanti e le informazioni dovrebbero essere fornite gratuitamente, escluse le spese amministrative. Le autorità di omologazione dovrebbero verificare che le informazioni richieste siano state presentate dai costruttori. Al fine di aggiornare regolarmente la portata delle informazioni che i fabbricanti devono fornire agli operatori della gestione dei rifiuti e agli operatori della riparazione e della manutenzione, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda la modifica dell'allegato V.

- (29) Sebbene la codifica digitale sia sempre più utilizzata per controllare diverse parti e componenti dei veicoli, la valutazione della direttiva 2000/53/CE ha rilevato che tale codifica potrebbe ostacolare il potenziale di riutilizzo, rifabbricazione e rimessa a nuovo di talune parti e componenti. È quindi essenziale che i costruttori di veicoli siano invitati a fornire informazioni che consentano agli operatori professionali della gestione dei rifiuti di superare i problemi posti da queste parti e componenti codificati digitalmente in un veicolo, laddove tale codifica impedisca le operazioni di riparazione, manutenzione o sostituzione in un altro veicolo.
- (30) I fabbricanti e i loro fornitori dovrebbero utilizzare standard di codifica dei componenti e dei materiali, stabiliti inizialmente con la decisione 2003/138/CE della Commissione¹⁹, per l'etichettatura e l'identificazione di parti, componenti e materiali in plastica ed elastomero dei veicoli. Essi dovrebbero garantire che tutte le parti e i componenti dei veicoli siano contrassegnati conformemente ad altre normative dell'Unione applicabili, in particolare per quanto riguarda l'etichettatura delle batterie e dei magneti permanenti inclusi nei veicoli che immettono sul mercato. Al fine di tenere conto del progresso tecnico e scientifico, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo alla modifica dell'allegato VI che specifichi le modalità di etichettatura di parti e componenti dei veicoli.
- (31) Al fine di facilitare il trattamento di fine vita dei veicoli, i costruttori di veicoli dovrebbero fornire, tramite strumenti digitali, informazioni accurate, complete e aggiornate sulla rimozione e la sostituzione in sicurezza di parti e componenti del veicolo. Dovrebbe pertanto essere sviluppato e reso disponibile un passaporto per veicoli a circolarità come supporto dati per tali informazioni, in modo coerente con altri strumenti e piattaforme di informazione digitale già esistenti o in fase di ulteriore sviluppo nel settore automobilistico sulle prestazioni ambientali dei veicoli e in linea con le corrispondenti disposizioni del regolamento (UE) 2023 [Batterie], del regolamento [ESPR] del Parlamento europeo e del Consiglio²⁰ e il Regolamento [Euro 7] del Parlamento Europeo e del Consiglio²¹. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione del presente regolamento, dovrebbero essere conferite alla Commissione competenze di esecuzione per stabilire i requisiti tecnici di progettazione e funzionamento del passaporto e le norme sull'ubicazione del supporto dati o di altro identificatore che consenta l'accesso al passaporto sul veicolo.
- (32) Per garantire che i produttori e gli altri operatori economici siano soggetti alle stesse norme in tutti gli Stati membri, è necessario stabilire norme armonizzate per la gestione dei rifiuti dei veicoli fuori uso. Ciò dovrebbe portare a un elevato livello di protezione della salute umana e dell'ambiente in tutta l'Unione. Ciò comporterebbe inoltre un'ulteriore armonizzazione della qualità dei servizi di gestione dei rifiuti forniti dagli operatori economici e faciliterebbe il funzionamento del mercato delle materie prime secondarie.
- (33) Al fine di garantire il trattamento sicuro e rispettoso dell'ambiente dei veicoli fuori uso, qualsiasi stabilimento o impresa che intenda effettuare il trattamento dei rifiuti

¹⁹ Decisione 2003/138/CE della Commissione, del 27 febbraio 2003, che stabilisce norme di codifica dei componenti e dei materiali per i veicoli ai sensi della direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai veicoli fuori uso (GU L 53 del 28.2.2003, pag. 58-59).

²⁰ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro per la definizione di specifiche per la progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili e che abroga la direttiva 2009/125/CE.

²¹ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione di veicoli a motore e motori e di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le loro emissioni e la durata della batteria (Euro 7) e che abroga i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n.

le operazioni per questi veicoli dovrebbero ottenere un'autorizzazione dall'autorità competente. L'autorizzazione dovrebbe essere concessa solo se lo stabilimento o l'impresa dispone della capacità tecnica, finanziaria e organizzativa necessaria per effettuare le operazioni di trattamento di fine vita dei veicoli in modo conforme al diritto dell'UE e nazionale applicabile, compresi i requisiti specifici di trattamento stabiliti nel presente regolamento. Inoltre, gli impianti di trattamento autorizzati dovrebbero avere la competenza per rilasciare certificati di distruzione conformemente al presente regolamento.

(34) La direttiva 2000/53/CE stabilisce l'obbligo fondamentale per i produttori di veicoli di coprire parte dei costi di raccolta dei veicoli fuori uso. Sulla base di tale obbligo, in linea con il principio "chi inquina paga" e in linea con i requisiti minimi generali per i regimi di responsabilità estesa del produttore di cui alla direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio²², è opportuno stabilire requisiti a livello di Unione sulle responsabilità dei costruttori di veicoli in relazione alla gestione dei veicoli fuori uso. I produttori dovrebbero avere la responsabilità estesa del produttore per i veicoli che hanno immesso sul mercato una volta raggiunta la fase di fine vita. La responsabilità estesa del produttore dovrebbe coprire gli obblighi di garantire che i veicoli messi a disposizione dai produttori sul mercato di uno Stato membro siano raccolti e trattati conformemente al presente regolamento e che gli operatori di gestione dei rifiuti che trattano tali veicoli soddisfino gli obiettivi di riciclaggio stabiliti dal presente regolamento.

(35) Per facilitare il controllo del rispetto da parte dei produttori dei loro obblighi in materia di responsabilità estesa del produttore, gli Stati membri dovrebbero istituire un registro dei produttori. I requisiti per l'immatricolazione dovrebbero essere armonizzati in tutta l'Unione per facilitare l'immatricolazione, in particolare quando i produttori mettono a disposizione veicoli in diversi Stati membri. Il registro dovrebbe essere utilizzato anche ai fini della comunicazione alle autorità competenti in merito all'adempimento degli obblighi di responsabilità estesa del produttore. Le caratteristiche e gli aspetti procedurali legati a tale registro dovrebbero inoltre essere coerenti con il registro dei produttori istituito dal regolamento (UE) 2023/[OP: Batterie], per consentire ai produttori di veicoli e ai produttori di batterie di utilizzare un unico registro.

(36) Nel caso in cui il produttore metta i veicoli a disposizione sul mercato per la prima volta all'interno di un territorio di uno Stato membro, in cui il produttore non è stabilito, il produttore dovrebbe designare un rappresentante designato per la responsabilità estesa del produttore.

(37) I produttori dovrebbero poter scegliere se esercitare i propri obblighi in materia di responsabilità estesa del produttore individualmente o collettivamente, mediante organizzazioni di responsabilità del produttore che si assumono la responsabilità per loro conto. Le organizzazioni di responsabilità del produttore dovrebbero garantire la riservatezza dei dati forniti loro dai produttori. Al fine di garantire che gli interessi di tutti gli operatori economici siano adeguatamente presi in considerazione ed evitare che gli operatori della gestione dei rifiuti siano svantaggiati nelle decisioni prese nell'ambito dei regimi di responsabilità estesa del produttore, è opportuno garantire un'equa rappresentanza dei produttori e degli operatori della gestione dei rifiuti negli organi direttivi di tali organizzazioni.

(38) I produttori dovrebbero finanziare parte dei costi di raccolta e trattamento dei veicoli fuori uso necessari per soddisfare i requisiti stabiliti dal presente regolamento, in particolare gli obblighi volti a garantire una maggiore qualità delle materie prime secondarie recuperate dai veicoli. Il livello esatto dei costi di tali operazioni che dovrebbero essere

²² Direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, relativa ai rifiuti e che abroga alcune direttive (GU L 312 del 22.11.2008, pag. 3).

coperti dai produttori dovrebbero essere determinati tenendo conto dei ricavi degli impianti di trattamento autorizzati e di altri operatori di gestione dei rifiuti ottenuti dalla vendita di pezzi di ricambio o componenti usati e delle materie prime secondarie recuperate dai veicoli fuori uso. A tal fine, le autorità competenti, in collaborazione con i produttori e gli operatori della gestione dei rifiuti, dovrebbero monitorare i costi medi delle operazioni di raccolta, riciclaggio e trattamento nonché il livello dei contributi finanziari versati dai produttori al fine di garantire un'equa ripartizione dei costi tra tutti gli operatori interessati.

- (39) I contributi finanziari dei produttori dovrebbero coprire anche i costi delle campagne educative volte ad aumentare la raccolta dei veicoli fuori uso, l'istituzione del sistema di notifica per il rilascio e il trasferimento dei certificati di distruzione e la raccolta e la comunicazione dei dati alle autorità competenti. Tutte queste azioni sono indispensabili per garantire una corretta gestione dei veicoli fuori uso, in particolare per rintracciare i veicoli di cui i produttori sono responsabili ai sensi del presente regolamento.
- (40) I produttori che scelgono di adempiere individualmente ai propri obblighi in materia di responsabilità estesa del produttore dovrebbero anche fornire una garanzia da utilizzare per coprire i costi di gestione dei veicoli fuori uso. Tali garanzie possono essere utilizzate in particolare nei casi in cui i produttori interessati diventano insolventi o cessano definitivamente la loro attività.
- (41) Nel caso in cui un produttore eserciti i suoi obblighi in materia di responsabilità estesa del produttore collettivamente con un'organizzazione di responsabilità del produttore, i contributi finanziari versati dal produttore dovrebbero essere modulati sulla base di criteri armonizzati. Tali criteri dovrebbero creare incentivi economici affinché i costruttori aumentino la circolarità nella progettazione e produzione di nuovi veicoli, tenendo conto della quantità di materiali primari e riciclati in un veicolo, della misura in cui contiene parti, componenti e materiali difficili da rimuovere, smontare, riutilizzare o riciclare, così come la quantità di sostanze pericolose che contiene. Al fine di evitare distorsioni del mercato unico, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo all'integrazione del presente regolamento stabilendo norme dettagliate sulle modalità di applicazione dei criteri per la modulazione dei contributi finanziari versati alle organizzazioni di responsabilità dei produttori.
- (42) Poiché i veicoli spesso diventano veicoli fuori uso in uno Stato membro diverso da quello in cui sono stati immatricolati per la prima volta, è necessario introdurre norme sulla responsabilità transfrontaliera estesa del produttore. Tali norme dovrebbero garantire che la responsabilità del produttore copra adeguatamente i costi di raccolta e trattamento sostenuti dagli operatori di gestione dei rifiuti nello Stato membro in cui il veicolo diventa un veicolo fuori uso. A tal fine, il produttore dovrebbe nominare un rappresentante per la responsabilità estesa del produttore in ciascuno Stato membro e istituire meccanismi di cooperazione transfrontaliera con i pertinenti operatori della gestione dei rifiuti.
- (43) Al fine di garantire il rispetto di tali obblighi ed evitare distorsioni del mercato unico, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo alla definizione di ulteriori norme dettagliate sugli obblighi dei produttori, membri

Stati e operatori della gestione dei rifiuti e le caratteristiche dei meccanismi transfrontalieri.

- (44) Un prerequisito fondamentale per il corretto trattamento dei veicoli fuori uso è che tutti i veicoli fuori uso siano raccolti. Pertanto, il presente regolamento dovrebbe imporre alcuni obblighi legati alla raccolta in primo luogo ai produttori e, in secondo luogo, agli Stati membri. I produttori dovrebbero istituire o partecipare alla creazione di sistemi di raccolta e gli Stati membri dovrebbero adottare tutte le misure necessarie per garantire che i sistemi siano in atto e che consentano di raggiungere gli obiettivi del presente regolamento. I sistemi di raccolta dovrebbero consentire ai proprietari di veicoli e ad altri detentori di veicoli di consegnare il veicolo a una struttura autorizzata senza sforzi o costi inutili. Ciò significa in pratica che tali sistemi dovrebbero coprire adeguatamente l'intero territorio di ciascuno Stato membro.
- (45) I veicoli fuori uso dovrebbero essere trattati solo in impianti di trattamento autorizzati, pertanto tali impianti svolgono un ruolo fondamentale nella raccolta dei veicoli fuori uso. Per facilitare la raccolta e garantire un'adeguata disponibilità di strutture per la raccolta dei veicoli fuori uso, il presente regolamento prevede la possibilità di istituire punti di raccolta. Il ruolo di tali punti sarebbe limitato alla raccolta dei veicoli fuori uso, al loro stoccaggio in condizioni adeguate e al loro trasporto all'impianto di trattamento autorizzato. Il funzionamento di un tale punto richiede un permesso specifico. I punti di raccolta dovrebbero essere tenuti a consegnare tutti i veicoli fuori uso raccolti alle strutture di trattamento autorizzate.
- (46) Per raccogliere efficacemente tutti i veicoli fuori uso è necessario informare il pubblico dell'esistenza di sistemi di raccolta. I proprietari di veicoli devono essere consapevoli del fatto che, in linea di principio, possono consegnare gratuitamente un veicolo fuori uso, con o senza la batteria del veicolo elettrico, a un punto di raccolta o a un impianto di trattamento autorizzato. La campagna educativa dei produttori o delle organizzazioni di responsabilità dei produttori dovrebbe anche presentare le conseguenze per l'ambiente e la salute umana della raccolta e del trattamento impropri dei veicoli fuori uso.
- (47) L'impianto di trattamento autorizzato dovrebbe rilasciare un certificato di distruzione per documentare che un veicolo fuori uso è stato trattato. Ciò è necessario per garantire un'adeguata supervisione della gestione dei veicoli fuori uso. I requisiti minimi per questo certificato sono attualmente stabiliti nella decisione 2002/151/CE della Commissione²³ e il contenuto della presente decisione dovrebbe essere incluso nel presente regolamento, con i necessari adattamenti. Tale certificato dovrebbe essere rilasciato in formato elettronico e fornito all'ultimo proprietario di un veicolo fuori uso, quindi trasmesso dalle strutture di trattamento autorizzate e dall'ultimo proprietario alle autorità competenti dello Stato membro, in quanto la sua presentazione consente di annullare l'immatricolazione di un veicolo. Il sistema di notifica elettronica dovrebbe consentire la trasmissione sia del documento attestante il ritiro del veicolo fuori uso sia del certificato di rottamazione.
- (48) Nonostante l'obbligo previsto dalla direttiva 2000/53/CE di trasferire tutti i veicoli fuori uso per trattamento a un impianto di trattamento autorizzato, vi è una quota molto significativa di veicoli di cui non si conosce l'ubicazione e che potrebbero essere stati illegalmente trattati o esportati come veicoli fuori uso o il cui stato non è adeguatamente comunicato alle autorità di immatricolazione degli Stati membri. Tali veicoli sono indicati come "veicoli scomparsi". Gli Stati membri dovrebbero rafforzare la loro cooperazione in modo da ridurre il

²³ Decisione 2002/151/CE della Commissione, del 19 febbraio 2002, sui requisiti minimi per il certificato di rottamazione rilasciato a norma 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. 94-95).

numero di veicoli scomparsi. Il riconoscimento dei certificati di distruzione rilasciati in un altro Stato membro e l'obbligo di informare le autorità degli Stati membri in cui il veicolo è immatricolato del rilascio di un certificato di distruzione dovrebbero consentire una migliore tracciabilità della posizione dei veicoli fuori uso.

- (49) Per garantire un'efficace raccolta dei veicoli fuori uso, è opportuno imporre obblighi espliciti ai proprietari dei veicoli. Dovrebbero consegnare il loro veicolo, quando raggiunge la fase di fine vita, ai punti di raccolta o alle strutture di trattamento autorizzate e presentare il certificato di distruzione alle autorità di immatricolazione per annullare l'immatricolazione del loro veicolo.
- (50) Al fine di garantire un trattamento uniforme e rispettoso dell'ambiente dei veicoli fuori uso nell'Unione, è essenziale garantire che gli impianti di trattamento autorizzati accettino e trattino tutti i veicoli, le parti, i componenti e i materiali fuori uso, compresi i pezzi di scarto delle riparazioni dei veicoli, nel rispetto delle condizioni stabilite nelle loro autorizzazioni, nonché in conformità ai requisiti di cui al presente regolamento, alle migliori tecniche disponibili e alla direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio²⁴.
- (51) In considerazione del ruolo fondamentale degli impianti di trattamento autorizzati nella gestione dei veicoli fuori uso in modo da non incidere negativamente sull'ambiente o sulla salute umana e contribuire al conseguimento degli obiettivi dell'economia circolare dell'Unione, è necessario stabilire obblighi che si applicano a tali impianti e che coprono tutte le loro attività, dall'accettazione e dal deposito di un veicolo fuori uso fino al suo trattamento finale.
- (52) Al fine di garantire la tracciabilità delle loro attività, le strutture di trattamento autorizzate dovrebbero documentare le operazioni di trattamento effettuate e conservare elettronicamente la registrazione per un minimo di tre anni ed essere in grado di presentarla, su richiesta, alle autorità nazionali competenti.
- (53) La bonifica di un veicolo fuori uso è il primo passo per prevenire danni all'ambiente, alla salute umana e rischi per la sicurezza sul lavoro. È pertanto essenziale che un veicolo fuori uso sia sottoposto alle necessarie operazioni di bonifica il più presto possibile dopo la sua consegna all'impianto di trattamento autorizzato, prima che il veicolo fuori uso sia trattato ulteriormente. In questa fase, gli oli usati dovrebbero essere raccolti e stoccati separatamente dagli altri fluidi e liquidi, ed essere ulteriormente trattati in conformità alla direttiva 2008/98/CE. Inoltre, le parti, i componenti e i materiali contenenti piombo, cadmio, mercurio e cromo esavalente dovrebbero essere rimossi dal veicolo fuori uso, per evitare effetti negativi sull'uomo o sull'ambiente.
- (54) Al fine di garantire una corretta attuazione del regolamento (UE) 2023/[OP: regolamento sulle batterie], tutte le batterie incorporate nei veicoli devono essere rimosse separatamente da un veicolo fuori uso e conservate in un'area designata per un ulteriore trattamento.
- (55) Al fine di massimizzare il potenziale di riutilizzo, rifabbricazione e rimessa a nuovo di parti e componenti e preservare un valore elevato per i materiali secondari che derivano da veicoli fuori uso, alcune parti e componenti dovrebbero essere obbligatoriamente rimossi da un veicolo fuori uso prima della triturazione. Le parti e i componenti interessati devono essere rimossi mediante un processo di smontaggio manuale o un processo di smontaggio semiautomatico. Per stimolare il progresso nelle tecnologie per lo smantellamento, la cernita, la triturazione e la post-triturazione, dovrebbe essere possibile derogare al requisito

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

sulla rimozione obbligatoria di parti e componenti in alcuni casi eccezionali. Dovrebbe essere dimostrato che le parti e i componenti interessati possono essere rimossi in modo altrettanto efficace con tali tecnologie che con processi manuali o semiautomatici e senza abbassare la qualità delle frazioni di trattamento risultanti. Al fine di tenere conto del progresso tecnico e scientifico, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo alla modifica dell'allegato VII.

- (56) Dopo aver rimosso parti e componenti da un veicolo fuori uso, gli impianti di trattamento autorizzati dovrebbero valutare attentamente e stabilire se tali parti e componenti siano idonei al riutilizzo, alla rifabbricazione o al rinnovo, sulla base di criteri oggettivi legati alle caratteristiche tecniche delle parti e dei componenti e ai requisiti in materia di sicurezza del veicolo.
- (57) Il regolamento (UE) 2023/[Batterie] stabilisce norme in materia di sostenibilità, prestazioni, sicurezza, raccolta, riciclaggio e seconda vita delle pile, nonché informazioni sulla rimozione delle pile per gli operatori economici. Il presente regolamento dovrebbe tenere conto della possibilità di una seconda vita delle batterie escludendo la batteria del veicolo elettrico dalle parti o dai componenti essenziali per consentire la consegna gratuita del veicolo al trattamento senza la batteria del veicolo elettrico.
- (58) Riconoscendo il potenziale della rigenerazione e del rinnovo nel settore automobilistico e il loro contributo all'economia circolare, è necessario fornire chiarezza giuridica agli operatori economici coinvolti in questo settore. Occorre pertanto chiarire che le parti e i componenti rimossi da un veicolo fuori uso, idonei al riutilizzo, alla rifabbricazione o al rinnovo, non devono essere considerati rifiuti. Ciò è necessario per facilitare la spedizione, il trasporto o qualsiasi altro trasferimento di tali parti e componenti. Le autorità nazionali competenti dovrebbero essere in grado di richiedere all'impianto di trattamento autorizzato che ha rimosso la parte o il componente in questione la documentazione che confermi, mediante un'apposita valutazione, l'idoneità tecnica delle parti e dei componenti pertinenti per la rigenerazione, il rinnovo o il riutilizzo.
- (59) Nella sua valutazione della direttiva 2000/53/CE, la Commissione ha riscontrato che i pezzi di ricambio e i componenti usati sono offerti al pubblico da fornitori non identificati e spesso provengono da attività illegali. Pertanto, dovrebbero essere stabiliti nuovi requisiti relativi al commercio di parti e componenti usati, rifabbricati o rimessi a nuovo. Tali parti e componenti dovrebbero, soprattutto, essere contrassegnati da un'etichetta che indichi il numero di identificazione del veicolo dal quale il componente o la parte è stata rimossa e gli estremi dell'operatore che li ha rimossi, ed essere accompagnati da una garanzia.
- (60) Nell'interesse della sicurezza stradale e della protezione dell'ambiente, alcuni componenti e parti che sono stati rimossi dai veicoli fuori uso non dovrebbero essere riutilizzati, rifabbricati o rimessi a nuovo. Tali parti e componenti non dovrebbero essere utilizzati né per la costruzione di nuovi veicoli, né in veicoli che sono già stati immessi sul mercato.
- (61) Al fine di incoraggiare lo sviluppo e il corretto funzionamento del mercato delle parti e dei componenti riutilizzabili, ricondizionati e rifabbricati nell'Unione, gli Stati membri dovrebbero essere incoraggiati a prendere gli incentivi necessari a livello nazionale per promuovere il riutilizzo, la riparazione e la rigenerazione di parti e componenti, siano essi rimossi durante l'uso o la fase di fine vita di un veicolo. La Commissione dovrebbe agevolare lo scambio di informazioni tra gli Stati membri mediante

condividere le proprie best practice sugli incentivi assunti a livello nazionale, al fine di monitorarne l'efficacia.

- (62) Nella sua valutazione della direttiva 2000/53/CE, la Commissione ha rilevato che la definizione di riciclaggio in tale direttiva è troppo ampia e non coerente con la direttiva 2008/98/CE, in quanto considera il "riempimento" come un'operazione di riciclaggio. Pertanto, il regolamento dovrebbe allineare la definizione di riciclaggio alla direttiva 2008/98/CE, escludendo il riempimento dal suo campo di applicazione.
- (63) Il riciclaggio di tutta la plastica dei veicoli fuori uso dovrebbe essere costantemente migliorato ed è importante garantire un'offerta sufficiente di materiali riciclati per soddisfare la domanda di plastica riciclata nei veicoli. È pertanto necessario definire un obiettivo specifico di riciclaggio del 30 % della plastica dei veicoli fuori uso. Questo obiettivo sarebbe complementare agli obiettivi per (85 %) dei veicoli fuori uso nonché per il riutilizzo e il recupero (95 %) dei veicoli fuori uso in termini di peso medio per veicolo e anno. Per facilitare l'attuazione di tali requisiti da parte degli operatori della gestione dei rifiuti, è necessario un periodo transitorio di tre anni. Nel frattempo, gli attuali obiettivi per il riutilizzo e il riciclaggio (85 %) nonché il riutilizzo e il recupero (95 %) dei veicoli fuori uso, stabiliti dalla direttiva 2000/53/CE,
- (64) È importante aumentare il recupero di materiali secondari di alta qualità migliorando i processi di triturazione dei veicoli fuori uso. Pertanto, i veicoli fuori uso, le loro parti, componenti e materiali non dovrebbero essere trattati in un tritatore insieme a rifiuti di imballaggio e rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche, in particolare per migliorare la separazione del rame dalle frazioni di acciaio.
- (65) Per migliorare ulteriormente la qualità del trattamento dei veicoli fuori uso, non dovrebbe essere possibile collocare in discarica le frazioni di rifiuti risultanti da veicoli fuori uso triturati, che contengono rifiuti non inerti e che non sono trattati mediante tecnologia post-triturazione.
- (66) I veicoli fuori uso sono classificati come rifiuti pericolosi e non possono essere esportati in paesi non OCSE. I veicoli fuori uso disquinati possono ancora essere trattati al di fuori dell'Unione, a condizione che tali veicoli fuori uso disquinati siano spediti conformemente al regolamento (UE) n. 1013/2006.
- (67) Nel caso in cui un veicolo fuori uso sia spedito dall'Unione a un paese terzo, l'esportatore dovrebbe fornire prove documentali approvate dall'autorità competente del paese di destinazione, a conferma che le condizioni di trattamento sono sostanzialmente equivalenti ai requisiti del presente regolamento e ai requisiti per la salute umana e la tutela dell'ambiente stabiliti in altre normative dell'Unione, in linea con il regolamento (UE) [nuovo regolamento sulle spedizioni di rifiuti].
- (68) Al fine di garantire che i veicoli fuori uso siano trattati in modo ecosostenibile, è importante fare chiarezza sullo stato di un veicolo durante il suo intero ciclo di vita, in particolare nelle situazioni in cui è necessario distinguere i veicoli usati dai veicoli fuori uso. Il proprietario di un veicolo che intende trasferire la proprietà di un veicolo usato dovrebbe in particolare essere tenuto a dimostrare che il veicolo non è un veicolo fuori uso. Per valutare lo stato di un veicolo usato, il proprietario del veicolo, altri operatori economici e le autorità competenti dovrebbero verificare se sono soddisfatti determinati criteri che determinano se il veicolo in questione è o meno un veicolo fuori uso. Per tener conto del progresso tecnico e scientifico,

europea dovrebbe essere delegata alla Commissione per quanto riguarda la modifica dell'allegato I che determina i criteri in base ai quali un veicolo è fuori uso.

(69) Il piano d'azione dell'UE: "Verso l'inquinamento zero per aria, acqua e suolo"²⁵ ha sottolineato la necessità che la Commissione proponga nuove misure per affrontare l'impronta ambientale esterna dell'Unione legata all'esportazione di veicoli fuori uso e veicoli usati. Tenendo conto del fatto che l'esportazione di veicoli usati solleva importanti sfide ambientali e di salute pubblica, come documentato dal Programma ambientale delle Nazioni Unite²⁶, e che l'Unione è il maggiore esportatore di veicoli usati a livello mondiale, è necessario stabilire requisiti specifici a livello dell'Unione per disciplinare l'esportazione di veicoli usati [dall'Unione]. I requisiti dovrebbero basarsi su criteri oggettivi in base ai quali un veicolo usato non è un veicolo fuori uso e deve essere idoneo alla circolazione ai sensi della direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio²⁷. Ciò dovrebbe garantire che solo i veicoli usati idonei a circolare sulle strade dell'Unione possano essere esportati in un paese terzo, riducendo così i rischi che l'esportazione di veicoli usati dall'Unione contribuisca all'inquinamento atmosferico o agli incidenti stradali nei paesi terzi. Per consentire alle autorità doganali di verificare che tali requisiti siano soddisfatti al momento dell'esportazione, qualsiasi persona che esporti un veicolo usato dovrebbe essere tenuta a fornire a tali autorità il numero di identificazione del veicolo e una dichiarazione attestante che il veicolo usato non è un veicolo fuori uso e che è considerato idoneo alla circolazione.

(70) È importante istituire un meccanismo in cui la conformità dei veicoli usati ai requisiti per l'esportazione possa essere effettivamente verificata senza ostacolare gli scambi tra l'Unione e i paesi terzi. La Commissione dovrebbe pertanto istituire un sistema elettronico che consenta alle autorità degli Stati membri di scambiarsi informazioni in tempo reale sul numero di identificazione del veicolo e sullo stato di controllo tecnico dei veicoli usati destinati all'esportazione. In considerazione delle sue caratteristiche e funzionalità esistenti legate alla condivisione, tra le autorità di immatricolazione dei veicoli, delle informazioni relative ai veicoli immatricolati nell'Unione, il MOVE-HUB, una piattaforma di scambio di messaggi è stata sviluppata dalla Commissione per lo scambio di messaggi per interconnettere gli Stati membri Registri elettronici nazionali statali. La piattaforma attualmente ospita l'interconnessione dei registri delle imprese di trasporto su strada (ERRU), i registri delle patenti di guida (RESPER), l'interconnessione dei registri di formazione degli autisti professionisti (ProDriveNet), la notifica dei guasti dei controlli su strada dei veicoli (RSI) e l'interconnessione dei registri delle carte del conducente del tachigrafo (TACHOnet). Pertanto, le funzionalità del MOVE-Hub dovrebbero essere ulteriormente estese per consentire lo scambio di informazioni sul numero di identificazione del veicolo e sullo stato tecnico dei veicoli usati destinati all'esportazione. Per consentire alle dogane di verificare elettronicamente e automaticamente se un veicolo usato destinato all'esportazione è conforme ai requisiti di esportazione, il sistema elettronico gestito da MOVE-HUB dovrebbe essere interconnesso all'ambiente dell'interfaccia unica dell'UE per le dogane²⁸. Tale regolamento prevede un quadro completo di controlli automatizzati, che si applicano a una specifica formalità non doganale dell'Unione. Pertanto, il presente regolamento dovrebbe stabilire gli elementi principali

²⁵ COM(2021)400

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

²⁷ Direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e che abroga la direttiva 2009/40/CE (GU L 127 del 29.4.2014, pag. 51-128).

²⁸ Regolamento (UE) 2022/2399 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 novembre 2022, che istituisce lo sportello unico dell'Unione europea nel settore doganale e modifica il regolamento (UE) n. 952/2013 (GU L 317 del 9.12.2022, pag. 1).

che devono essere controllati, mentre gli aspetti tecnici dell'attuazione di tale controllo sarebbero stabiliti dal regolamento (UE) 2022/2399.

- (71) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione dei requisiti in materia di esportazione, alla Commissione dovrebbero essere conferite competenze di esecuzione per sviluppare i necessari sistemi elettronici e renderli operativi con i sistemi nazionali.
- (72) Gli Stati membri dovrebbero collaborare tra loro per garantire un'efficace attuazione dei requisiti che disciplinano l'esportazione di veicoli usati e per fornire assistenza reciproca. Tale assistenza dovrebbe includere lo scambio di informazioni per verificare lo stato dei veicoli prima della loro esportazione, compresa la conferma delle informazioni di immatricolazione nello Stato membro in cui sono stati precedentemente immatricolati. Inoltre, nel perseguimento di una cooperazione globale, gli Stati membri dovrebbero cooperare con le autorità dei paesi terzi.
- (73) È importante che le autorità doganali siano in grado di effettuare controlli sui veicoli usati destinati all'esportazione conformemente al regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁹. Una quota significativa di veicoli usati in uscita dall'Unione è destinata a paesi in cui sono stabiliti o potrebbero essere stabiliti requisiti per l'importazione, come i requisiti relativi all'età del veicolo o alle sue emissioni. È importante che le autorità doganali siano in grado di verificare elettronicamente e automaticamente, tramite l'interfaccia unica dell'UE per le dogane, se un veicolo usato destinato all'esportazione è conforme a tali requisiti, quando le informazioni su tali requisiti sono ufficialmente comunicate alla Commissione dai paesi terzi interessati. Al fine di proteggere l'ambiente e la sicurezza stradale nei paesi terzi, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda la definizione di tali requisiti.
- (74) Per evitare il rischio che i veicoli vengano esportati senza i documenti richiesti indicanti il numero di identificazione del veicolo e i controlli tecnici del veicolo e che la non conformità ai requisiti per l'esportazione sia rilevata solo quando il veicolo ha già lasciato l'Unione, non dovrebbe essere consentita l'applicazione delle procedure doganali semplificate di cui al regolamento (UE) n. 952/2013. Tali procedure impedirebbero alle autorità doganali di effettuare controlli in tempo reale attraverso lo sportello unico dell'UE per le dogane, il che aumenterebbe il rischio di violazione delle norme dell'Unione sull'esportazione di veicoli usati.
- (75) Nella sua valutazione della direttiva 2000/53/CE, la Commissione ha considerato la mancanza di requisiti in materia di ispezioni obbligatorie una lacuna della direttiva. Pertanto, il presente regolamento dovrebbe stabilire requisiti minimi riguardanti la frequenza delle ispezioni, la loro portata e le caratteristiche delle strutture soggette a tali ispezioni. Sarebbe così salvaguardata la competitività degli impianti di trattamento autorizzati nei confronti degli operatori abusivi e sarebbe garantito il continuo rispetto delle condizioni delle autorizzazioni e dei requisiti in materia di raccolta e trattamento dei veicoli fuori uso.
- (76) Le ispezioni dovrebbero riguardare il rispetto delle disposizioni sull'esportazione di veicoli usati e sul trattamento dei veicoli fuori uso. Ogni anno le ispezioni dovrebbero riguardare almeno il 10 % degli impianti di trattamento e degli operatori autorizzati. Anche i siti degli operatori di riparazione e manutenzione dovrebbero essere sottoposti a ispezione. Va sottolineato che le ispezioni effettuate ai sensi del presente regolamento dovrebbero essere

²⁹ Regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 ottobre 2013, che istituisce il codice doganale dell'Unione (GU L 269 del 10.10.2013, pag. 1).

complementari alle ispezioni sulla spedizione di veicoli fuori uso, che sono ampiamente disciplinate nel regolamento [OP: nuovo regolamento sulle spedizioni di rifiuti].

- (77) Gli Stati membri dovrebbero istituire meccanismi di cooperazione a livello nazionale e internazionale livello in modo che le ispezioni possano svolgersi in modo efficiente. Tali meccanismi dovrebbero consentire lo scambio dei dati di immatricolazione dei veicoli, necessari per rintracciare i veicoli e verificare se sono stati adeguatamente trattati quando raggiungono la fase di fine vita.
- (78) Gli Stati membri dovrebbero adottare tutte le misure di esecuzione necessarie per contrastare il trattamento illegale dei veicoli fuori uso, al fine di prevenire danni all'ambiente o alla salute umana dovuti a tali attività. Qualsiasi stabilimento o impresa che tratti veicoli fuori uso senza un'autorizzazione valida o in violazione delle condizioni o dei requisiti stabiliti nell'autorizzazione dovrebbe pertanto essere soggetto a sanzioni. Anche altre misure, quali il ritiro dell'autorizzazione o la sospensione delle operazioni di un operatore, dovrebbero essere prese in considerazione dagli Stati membri per garantire l'effettivo rispetto del presente regolamento.
- (79) Gli Stati membri dovrebbero stabilire norme sulle sanzioni applicabili alle violazioni del presente regolamento e garantire che tali norme siano attuate. Le sanzioni dovrebbero essere stabilite in particolare per le violazioni delle disposizioni in materia di esportazione di veicoli usati, di consegna di veicoli fuori uso presso impianti di trattamento o punti di raccolta autorizzati e di commercializzazione di parti e componenti usati, rigenerati o ricondizionati. Le sanzioni previste dovrebbero essere effettive, proporzionate e dissuasive.
- (80) L'istituzione di obblighi di comunicazione è necessaria per garantire la corretta attuazione, il monitoraggio e la valutazione della legislazione dell'Unione e per fornire ai mercati informazioni aggiornate sulla trasparenza. Dati corretti e validi sono indispensabili affinché la Commissione valuti se le misure previste dal regolamento funzionino correttamente e proponga, ove necessario, ulteriori adeguamenti volti a garantire un trattamento ecologicamente corretto dei veicoli fuori uso o a razionalizzare l'attuazione del regolamento. Al fine di limitare l'onere connesso alla segnalazione, dovrebbero essere segnalati solo i dati indispensabili ai fini dell'attuazione del presente regolamento e la segnalazione dovrebbe essere facilitata mediante strumenti digitali. Sulla base di questi elementi, occorre specificare quali dati devono essere comunicati dagli operatori economici alle autorità competenti e dagli Stati membri alla Commissione. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione degli obblighi di comunicazione, dovrebbero essere conferite alla Commissione competenze di esecuzione. Gli atti di esecuzione, che dovrebbero sostituire la decisione 2005/293/CE della Commissione³⁰, dovrebbe inoltre stabilire una metodologia per il calcolo e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di riutilizzo, riciclaggio e recupero.
- (81) Le autorità competenti degli Stati membri svolgono un ruolo importante nel verificare il rispetto degli obblighi stabiliti dal presente regolamento relativi alla raccolta e alla gestione dei veicoli fuori uso, compreso un migliore monitoraggio da parte di tali autorità della posizione dei veicoli e la lotta alla manipolazione illegale dei veicoli fuori uso. Gli Stati membri dovrebbero pertanto esigere che gli operatori della gestione dei rifiuti e altri operatori economici interessati forniscano alle autorità competenti dati che consentano loro di monitorare meglio l'attuazione delle disposizioni in materia di raccolta e gestione dei veicoli fuori uso.

³⁰ Decisione 2005/293/CE della Commissione, del 1° aprile 2005, recante norme dettagliate sul monitoraggio degli obiettivi di riutilizzo/recupero e di riutilizzo/riciclaggio stabiliti nella direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai veicoli fuori uso (GU L 94 del 13.4.2005, pag. 30-33).

- (82) Le competenze di esecuzione conferite alla Commissione dal presente regolamento dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio³¹.
- (83) Nell'adottare atti delegati ai sensi del presente regolamento, è di particolare importanza che la Commissione svolga adeguate consultazioni durante i suoi lavori preparatori, anche a livello di esperti, e che tali consultazioni siano condotte conformemente ai principi stabiliti nell'accordo interistituzionale del 13 aprile 2016 "Legiferare meglio"³². Per garantire una partecipazione paritaria 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 che si occupano della preparazione degli atti delegati.
- (84) L'allegato II del regolamento (UE) 2019/1020, che elenca la normativa di armonizzazione dell'Unione senza disposizioni in materia di sanzioni, dovrebbe essere modificato per eliminare le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE da tale elenco in quanto è necessario che l'attuale regolamento contenga disposizioni in materia di sanzioni.
- (85) È necessario garantire che le disposizioni e i requisiti relativi all'omologazione del presente regolamento sono verificati durante il processo di omologazione UE. Il regolamento (UE) 2018/858 dovrebbe pertanto essere modificato di conseguenza.
- (86) I veicoli scomparsi sono stati riconosciuti come una delle principali sfide di 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 ostacola la tracciabilità ed è stata individuata come motivo dell'elevato numero di "veicoli scomparsi" nell'Unione. Per affrontare questo problema, la Commissione dovrebbe proporre una revisione della direttiva 1999/37/CE del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli³³. Tale revisione dovrebbe imporre agli Stati membri di registrare elettronicamente, per i veicoli immatricolati nel loro territorio, i dati che consentono di documentare adeguatamente i motivi della cancellazione dell'immatricolazione di un veicolo, in particolare se un veicolo è stato trattato come veicolo fuori uso in un centro di trattamento autorizzato, reimmatricolato in un altro Stato membro, esportato in un paese terzo al di fuori dell'Unione o rubato. Inoltre, per impedire lo smantellamento o l'esportazione illegali di veicoli che sono stati temporaneamente cancellati dall'immatricolazione, i proprietari dei veicoli dovrebbero essere obbligati a segnalare tempestivamente eventuali cambiamenti di proprietà all'autorità nazionale di immatricolazione dei veicoli. Questi emendamenti integrano e si basano sui requisiti esistenti per gli Stati membri di registrare elettronicamente i dati su tutti i veicoli immatricolati sul loro territorio.
- (87) Data la necessità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di tenere conto del progresso scientifico, la Commissione dovrebbe presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione del presente regolamento e sul suo impatto sul funzionamento del mercato unico e sull'ambiente. La Commissione dovrebbe includere, nella sua relazione, una valutazione delle disposizioni sulla progettazione di veicoli nuovi, compresi gli obiettivi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, la gestione dei veicoli fuori uso, compresi gli obiettivi di riciclaggio, e sulle sanzioni, nonché una valutazione della necessità e della fattibilità di estendere ulteriormente l'ambito di applicazione del presente regolamento

³¹ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

³² GU L 123 del 12.5.2016, pag.

³³ Direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 57).

a determinati veicoli della categoria L, veicoli pesanti e relativi rimorchi. Tale valutazione dovrebbe incentrarsi non solo sugli aspetti relativi al trattamento dei veicoli fuori uso, ma anche sulla pertinenza e sul valore aggiunto della definizione di requisiti di progettazione.

- (88) La relazione della Commissione dovrebbe includere anche una valutazione delle misure riguardanti la fornitura di informazioni sulle sostanze pericolose presenti nei veicoli e se la tracciabilità di tali sostanze debba essere migliorata. Dovrebbe inoltre valutare se sia necessario introdurre misure riguardanti le sostanze che possono influire sul trattamento dei veicoli quando raggiungono la fase di fine vita, al fine di allinearle maggiormente al regolamento (UE) [progettazione ecocompatibile per prodotti sostenibili].
- (89) È necessario prevedere un periodo di tempo sufficiente affinché gli operatori economici ottemperino agli obblighi previsti dal presente regolamento e gli Stati membri creino l'infrastruttura amministrativa necessaria per la sua applicazione. L'applicazione del presente regolamento dovrebbe pertanto essere rinviata.
- (90) Per consentire agli Stati membri di adottare le necessarie misure amministrative relative all'istituzione di sistemi di raccolta, pur mantenendo la continuità per gli operatori economici e gli operatori della gestione dei rifiuti, l'abrogazione della direttiva 2000/53/CE dovrebbe essere rinviata.
- (91) Il presente regolamento non modifica le norme sulle restrizioni all'uso di piombo, mercurio, cadmio e cromo esavalente nei veicoli stabilite dalla direttiva 2000/53/CE o le esenzioni da tali restrizioni. Tuttavia, stabilisce regole più chiare su come verificare il rispetto di tali restrizioni, nonché di altri requisiti di circolarità durante il processo di omologazione. Per garantire che i fabbricanti dispongano di tempo sufficiente per conformarsi a tali norme, la loro applicazione dovrebbe essere differita. Pertanto, le disposizioni della direttiva 2000/53/CE relative alle restrizioni all'uso di piombo, mercurio, cadmio e cromo esavalente dovrebbero rimanere in vigore fino a quando tali norme non diventeranno applicabili, al fine di garantire la continuità e garantire che i veicoli immessi sul mercato dell'Unione non contengano tali sostanze,
- (92) Il presente regolamento prevede inoltre disposizioni più chiare sulla responsabilità estesa del produttore rispetto alla direttiva 2000/53/CE. Poiché l'istituzione di tali regimi e delle necessarie disposizioni nazionali in materia di autorizzazione dei produttori e delle organizzazioni di responsabilità dei produttori richiede un certo tempo, l'applicazione di tali disposizioni dovrebbe essere rinviata. Le corrispondenti disposizioni della direttiva 2000/53/CE dovrebbero rimanere in vigore fino a quando tali disposizioni non diventino applicabili al fine di garantire la continuità per quanto riguarda il finanziamento da parte del produttore dei costi di raccolta dei veicoli fuori uso.
- (93) Analogamente, il presente regolamento contiene nuovi requisiti sul trattamento dei veicoli fuori uso, in particolare sulla rimozione di parti e componenti al fine di promuoverne il riutilizzo, la rifabbricazione o la ristrutturazione nonché aumentare la qualità dei processi di riciclaggio. Gli operatori della gestione dei rifiuti hanno bisogno di tempo per adeguarsi a tali nuovi requisiti e la loro applicazione dovrebbe pertanto essere rinviata. Le corrispondenti disposizioni della direttiva 2000/53/CE dovrebbero rimanere in vigore fino a quando tali requisiti non diventeranno applicabili al fine di garantire la continuità per quanto riguarda il trattamento dei veicoli fuori uso.
- (94) Obblighi ai sensi della direttiva 2000/53/CE in materia di comunicazione e relativi obblighi per la trasmissione dei dati alla Commissione dovrebbe rimanere in vigore per un periodo di tempo al fine di garantire la continuità fino a quando la Commissione non adotterà le nuove regole di calcolo e i nuovi formati di comunicazione ai sensi del presente regolamento.

- (95) L'applicazione di tutte le disposizioni relative ai veicoli delle categorie L3e17e, m2, M3, N2, N3e O dovrebbe essere rinviato per dare tempo sufficiente agli operatori per conformarsi ai nuovi requisiti. Ciò è particolarmente importante per quanto riguarda le autorizzazioni per gli impianti di trattamento autorizzati che sono in grado di condurre il disinquinamento e l'ulteriore trattamento di tali veicoli.
- (96) A fini di chiarezza, razionalità e semplificazione, poiché le norme sull'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità sono tutte contenute nel presente regolamento, l'abrogazione della direttiva 2005/65/CE dovrebbe essere rinviata. Questo tempo offre tempo sufficiente ai produttori per garantire che i tipi di veicoli che progettano e costruiscono siano conformi ai requisiti di circolarità e alle autorità di omologazione per attuare le nuove regole.
- (97) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire contribuire al funzionamento del mercato unico, prevenire e ridurre gli effetti negativi della gestione dei veicoli fuori uso e garantire un livello elevato di protezione della salute umana e dell'ambiente, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della necessità 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. Conformemente al principio di proporzionalità, come stabilito nello stesso articolo, il presente regolamento si limita a quanto è necessario per il conseguimento di tali obiettivi.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPITOLO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1 *Argomento*

Il presente regolamento stabilisce i requisiti di circolarità per la progettazione e la produzione dei veicoli relativi alla riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità e all'uso di contenuto riciclato, che devono essere verificati all'atto dell'omologazione dei veicoli, e ai requisiti di informazione ed etichettatura su parti, componenti e materiali nei veicoli. Stabilisce inoltre requisiti in materia di responsabilità estesa del produttore, raccolta e trattamento dei veicoli fuori uso, nonché in materia di esportazione di veicoli usati dall'Unione verso paesi terzi.

Articolo 2 *Scopo*

1. Il presente regolamento si applica:
 - a) ai veicoli e ai veicoli fuori uso delle categorie M₁e n₁come stabilito all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), punti i) e b), punto i), del regolamento (UE) 2018/858;
 - b) dal [OP: inserire la data = il primo giorno del mese successivo a 60 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento] ai veicoli e ai veicoli fuori uso delle categorie M₂, M₃, N₂, N₃e O di cui all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/858;
 - c) dal [OP: inserire la data = il primo giorno del mese successivo a 60 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento] ai veicoli e ai veicoli fuori uso e delle categorie L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e}e L_{7e} di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettere da c) a g), del regolamento (UE) n. 168/2013.
2. Il presente regolamento non si applica:
 - a) veicoli per uso speciale quali definiti all'articolo 3, punto 31, del regolamento (UE) 2018/858;
 - b) altre parti di un veicolo che sono state omologate nell'ambito dell'omologazione in più fasi della categoria N₁, N₂, N₃, M_{2o} m₃rispetto al veicolo base;
 - c) veicoli prodotti in piccole serie, come definiti all'articolo 3, punto (30), del regolamento 2018/858;
 - d) veicoli di interesse storico quali definiti all'articolo 3, punto 7), della direttiva 2014/45/UE.
3. In deroga al paragrafo 1, lettera b), le seguenti disposizioni non si applicano ai veicoli e ai veicoli fuori uso delle categorie M₂, M₃, N₂, N₃e O:
 - a) articolo 4 sulla riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dei veicoli;
 - b) l'articolo 5 sui requisiti per le sostanze nei veicoli;
 - c) articolo 6 sul contenuto minimo di materiale riciclato nei veicoli;
 - d) l'articolo 7 sulla progettazione per consentire la rimozione e la sostituzione di talune parti e componenti dei veicoli;
 - e) articolo 8 sugli obblighi generali;

- f) articolo 9 sulla strategia per la circolarità;
- g) articolo 10 sulla dichiarazione relativa al contenuto riciclato presente nei veicoli;
- h) articolo 12 sull'etichettatura di parti, componenti e materiali presenti nei veicoli;
- (i) articolo 13 sulla circolarità del passaporto del veicolo;
- j) articolo 21 sulla modulazione tariffaria;
- k) articolo 22 sul meccanismo di ripartizione dei costi per i veicoli che diventano veicoli fuori uso in un altro Stato membro;
- l) articolo 28 sui requisiti generali per la triturazione;
- m) l'articolo 30 sulla rimozione obbligatoria di parti e componenti per il riutilizzo e il riciclaggio prima della triturazione;
- n) l'articolo 31 sui requisiti relativi alle parti e ai componenti rimossi;
- o) articolo 32 sul commercio di parti e componenti usati, rifabbricati o rimessi a nuovo;
- p) l'articolo 33 sul riutilizzo, la rifabbricazione e la rimessa a nuovo di parti e componenti;
- q) articolo 34 sugli obiettivi di riutilizzo, riciclaggio e recupero;
- (r) articolo 35 sul divieto di collocamento in discarica di rifiuti non inerti;
- (s) Articolo 36 sulle spedizioni di veicoli fuori uso.

4. In deroga al paragrafo 1, lettera c), le seguenti disposizioni non si applicano ai veicoli e ai veicoli fuori uso delle categorie L3e, L4e, L5e, L6e e L7e:

- a) gli articoli elencati al paragrafo 3;
- b) l'articolo 38 sui controlli e le prescrizioni sull'esportazione di veicoli usati;
- c) articolo 39 sulla verifica automatizzata del numero di identificazione del veicolo e delle informazioni sullo stato del veicolo;
- d) l'articolo 40 sulla gestione dei rischi e i controlli doganali;
- e) articolo 41 sulla sospensione;
- f) articolo 42 sull'immissione in commercio;
- g) l'articolo 43 sul rifiuto di autorizzazione all'esportazione;
- h) articolo 44 sulla cooperazione tra autorità e lo scambio di informazioni;
- (i) Articolo 45 sui sistemi elettronici.

5. In deroga al paragrafo 2, lettera a), ai veicoli per uso speciale si applicano le seguenti disposizioni:

- a) articolo 5 sui requisiti per le sostanze nei veicoli;
- b) articolo 16 sulla responsabilità estesa del produttore;
- c) articolo 20 sulla responsabilità finanziaria dei produttori;
- d) articolo 23 sulla raccolta dei veicoli fuori uso;
- e) l'articolo 24 sulla consegna dei veicoli fuori uso agli impianti di trattamento autorizzati;

- f) articolo 25 sul certificato di distruzione;
 - g) articolo 26 sugli obblighi del proprietario del veicolo;
 - h) articolo 29 sul disinquinamento;
 - (i) Articolo 30 sulla rimozione obbligatoria di parti e componenti per il riutilizzo e il riciclaggio prima della triturazione.
6. In deroga al paragrafo 1, lettere b) e c), gli articoli 16, 19, 20, 27 e da 46 a 49 si applicano ai veicoli e ai veicoli fuori uso delle categorie L₃, L₄, L₅, L_{6/7}, M₂, M₃, N₂, N_{3e} e O con le seguenti modifiche:
- (a) la responsabilità estesa del produttore, di cui all'articolo 16, include l'obbligo per i produttori di tali veicoli di garantire che i veicoli messi a disposizione sul mercato per la prima volta nel territorio di uno Stato membro e che diventano veicoli fuori uso siano:
 - i) raccolti, conformemente all'articolo 23;
 - (ii) disinquinamento, conformemente all'articolo 29;
 - b) l'autorizzazione di cui all'articolo 19 è concessa previa dimostrazione che il richiedente soddisfa i criteri di cui all'articolo 19, paragrafo 2 per quanto riguarda la raccolta e la bonifica dei veicoli;
 - c) i contributi finanziari che i produttori devono versare a norma dell'articolo 20, paragrafo 1, lettera a), coprono i costi di raccolta e bonifica dei veicoli di tali categorie, che non sono coperti dai ricavi degli operatori della gestione dei rifiuti legati alla vendita di pezzi di ricambio usati e componenti di ricambio usati, di veicoli fuori uso disinquinati o di materie prime secondarie riciclate da veicoli fuori uso;
 - d) si applica l'articolo 27 ad eccezione del paragrafo 3, lettere c) ed);
 - e) gli articoli da 46 a 49 si applicano solo per quanto riguarda l'esecuzione degli obblighi applicabili a tali categorie di veicoli.

Articolo 3
Definizioni

1. Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:
- (1) "veicolo": qualsiasi veicolo quale definito all'articolo 3, punto 15), del regolamento (UE) 2018/858 o elencato all'articolo 4, paragrafo 2, lettere da c) a g), del regolamento (UE) 168/2013;
 - (2) "veicolo fuori uso": un veicolo che è un rifiuto quale definito all'articolo 3, punto 1), della direttiva 2008/98/CE, o veicoli irreparabili secondo i criteri della parte A, punti 1 e 2 dell'allegato I;
 - (3) "tipo di veicolo": qualsiasi tipo di veicolo quale definito all'articolo 3, punto 32), del regolamento (UE) 2018/858 o tipo di veicolo quale definito all'articolo 3, punto 73), del regolamento (UE) n. 168/2013;
 - (4) "riutilizzabilità": la possibilità di riutilizzare parti o componenti sottratti a un veicolo fuori uso;
 - (5) "riutilizzo": qualsiasi operazione mediante la quale parti o componenti di veicoli fuori uso sono utilizzati per lo stesso scopo per cui sono stati concepiti;

- (6) "riciclabilità": la possibilità di riciclaggio di parti, componenti o materiali sottratti a un veicolo fuori uso;
- (7) "recuperabilità": la possibilità di recupero di parti, componenti o materiali devianti da un veicolo fuori uso;
- (8) "fornitore": qualsiasi persona fisica o giuridica che fornisce parti, componenti o materiali a un 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;
- (10) "materie prime critiche": materie prime critiche quali definite all'articolo 2, punto 2), del regolamento (UE) [legge sulle materie prime critiche];
- (11) "rifiuti post-consumo": i rifiuti generati dai prodotti dopo che sono stati immessi sul mercato;
- (12) "rimozione": manipolazione manuale, meccanica, chimica, termica o metallurgica con il risultato che le parti, i componenti o i materiali interessati dai veicoli fuori uso sono identificabili individualmente come un flusso di uscita separato o parte di un flusso di uscita;
- (13) "motore elettrico": un motore elettrico che converte la potenza elettrica in ingresso in potenza meccanica in uscita per fornire trazione a un veicolo;
- (14) "batteria del veicolo elettrico": la batteria del veicolo elettrico quale definita all'articolo 3, lettera (14), del regolamento (UE) 2023/[Pile e rifiuti di pile];
- (15) "impianto di trattamento autorizzato": qualsiasi stabilimento o impresa autorizzata, conformemente alla direttiva 2008/98/CE e al presente regolamento, a effettuare la raccolta e il trattamento dei veicoli fuori uso;
- (16) "trattamento": qualsiasi attività successiva alla consegna del veicolo fuori uso a un impianto per il disinquinamento, lo smantellamento, la compattazione, la cesoiatura, la triturazione, il recupero o la preparazione allo smaltimento dei rifiuti triturati, ed ogni altra operazione svolta per il recupero o lo smaltimento del veicolo fuori uso e delle sue parti, componenti e materiali;
- (17) "triturazione": qualsiasi operazione utilizzata per fare a pezzi o frammentare veicoli di vita;
- (18) "operatore di riparazione e manutenzione": qualsiasi persona fisica o giuridica che, in relazione a l'attività commerciale, imprenditoriale, artigianale o professionale di quella persona, fornisce servizi di riparazione o manutenzione, indipendentemente o autorizzati dai produttori;
- (19) "immissione sul mercato": la messa a disposizione di un veicolo per la prima volta nell'Unione;
- (20) "messa a disposizione sul mercato": qualsiasi fornitura di un veicolo per la distribuzione o utilizzo sul mercato nell'ambito di un'attività commerciale, a titolo oneroso o gratuito;
- (21) "operatore di gestione dei rifiuti": qualsiasi persona fisica o giuridica che si occupa a titolo professionale della raccolta o del trattamento di veicoli fuori uso;
- (22) "produttore": qualsiasi fabbricante, importatore o distributore che, indipendentemente dal tecnica di vendita utilizzata, anche mediante contratti a distanza come definiti all'articolo 2, punto (7), della direttiva 2011/83/UE, fornisce un veicolo per la prima volta per la distribuzione o l'uso, nel territorio di uno Stato membro su base professionale;

- (23) "organizzazione responsabile della responsabilità del produttore": una persona giuridica che finanziariamente o organizza finanziariamente e operativamente l'adempimento degli obblighi di responsabilità estesa del produttore per conto di più produttori;
- (24) "rappresentante designato per la responsabilità estesa del produttore": un naturale o persona giuridica stabilita in uno Stato membro in cui il produttore mette a disposizione il veicolo sul mercato per la prima volta, che è diverso dallo Stato membro in cui è stabilito il produttore, ed è nominata dal produttore a norma dell'articolo 8 bis, paragrafo 5, terzo comma, della direttiva 2008/98/CE per adempiere agli obblighi di tale produttore ai sensi del capo IV del presente regolamento;
- (25) "materie prime secondarie": i materiali che sono stati ottenuti mediante processi di riciclaggio e possono sostituire le materie prime primarie;
- (26) "proprietario del veicolo": qualsiasi persona fisica o giuridica titolare del diritto di proprietà di un veicolo e, se non diversamente specificato, qualsiasi titolare della carta di circolazione;
- (27) "tecnologia post-triturazione": tecniche e tecnologie utilizzate per trattare i materiali dei veicoli fuori uso, dopo che sono stati triturati, per un ulteriore recupero;
- (28) "rifabbricazione": un'operazione in cui una parte o un componente nuovo è fabbricato a partire da parti e componenti rimossi dai veicoli o dai veicoli fuori uso e in cui viene apportata almeno una modifica alla parte o al componente che ne pregiudica la sicurezza, le prestazioni, la destinazione o il tipo;
- 29) "messa a nuovo": le azioni effettuate per preparare, pulire, testare e, ove necessario, riparare una parte o un componente rimosso dai veicoli o dai veicoli fuori uso al fine di ripristinare le prestazioni o la funzionalità di tale parte o componente entro l'uso previsto e la gamma di prestazioni originariamente concepita nella fase di progettazione applicabile al momento della sua immissione sul mercato;
- (30) "rifiuti di imballaggio": rifiuti di imballaggio quali definiti all'articolo 3, punto (2), della direttiva 94/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio³⁴[articolo 3, punto (20), del regolamento (UE) [regolamento sugli imballaggi e sui rifiuti di imballaggio]];
- (31) "rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche": i rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche quali definiti all'articolo 3, paragrafo 1, lettera e), della direttiva 2012/19/UE del Parlamento europeo e del Consiglio³⁵;
- (32) "rifiuti non inerti": i rifiuti che non soddisfano le condizioni della definizione di "rifiuti inerti" di cui all'articolo 2, lettera e), della direttiva 1999/31/CE del Consiglio³⁶;
- (33) "veicolo usato": un veicolo che è stato immatricolato in uno Stato membro o in qualsiasi altro paese e non è un veicolo fuori uso;
- (34) "veicolo usato destinato all'esportazione": un veicolo usato che deve essere vincolato al regime doganale di cui all'articolo 269 del regolamento (UE) n. 952/2013;
- (35) "operatori economici": produttori, collezionisti, compagnie di assicurazione dei veicoli, fornitori, operatori di riparazione e manutenzione, operatori della gestione dei rifiuti e qualsiasi

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

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

³⁶ Direttiva 1999/31/CE del Consiglio, del 26 aprile 1999, relativa alle discariche di rifiuti (GU L 182 del 16.7.1999, pag. 1-19).

altri operatori coinvolti nella progettazione di veicoli, nel commercio di veicoli usati o nella gestione di veicoli fuori uso.

2. Oltre alle definizioni di cui al comma 1, si applicano le seguenti definizioni:

- a) "rifiuti", "oli usati", "detentore dei rifiuti", "gestione dei rifiuti", "raccolta", "prevenzione", "riciclaggio", "recupero", "riempimento", "smaltimento" e "regime di responsabilità estesa del produttore" di cui all'articolo 3, punti (1), (3), (6), (9), (10), (12), (15), (17), (17 bis), (19) e (21), della direttiva 2008/98/CE;
- b) "omologazione", "omologazione in più fasi", "componente", "parti", "pezzi di ricambio", "veicolo di base", "veicolo prodotto in piccole serie", "veicolo per uso speciale", "autorità di vigilanza del mercato", "autorità di omologazione", "costruttore", "importatore" e "distributore" di cui all'articolo 3, punti (1), (8), (19), (21), (23), (24) (28), (30), (31), (35), (36), (40), (42) e (43), del regolamento (UE) 2018/858;
- c) "immatricolazione", "certificato di immatricolazione", "sospensione", "titolare del certificato di immatricolazione" e "cancellazione dell'immatricolazione" di cui all'articolo 2, lettere b), c), d), e) e f), della direttiva 1999/37/CE;
- d) "veicolo di interesse storico", "controllo tecnico" e "certificato di controllo tecnico" di cui all'articolo 3, punti 7, 9 e 12, della direttiva 2014/45/UE;
- e) "sostanza preoccupante" e "supporto dati" di cui all'articolo 2, punti 28 e (30), del regolamento [Progettazione ecocompatibile per prodotti sostenibili].

CAPITOLO II REQUISITI DI CIRCULARITÀ

Articolo 4

Riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dei veicoli

- 1. Ciascun veicolo appartenente a un tipo di veicolo omologato a decorrere dal [OP: inserire la data = il primo giorno del mese successivo a 72 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento] ai sensi del regolamento (UE) 2018/858 deve essere costruito in modo tale da:
 - a) riutilizzabili o riciclabili per un minimo dell'85 % in massa;
 - b) riutilizzabile o recuperabile per un minimo del 95 % in massa.
- 2. Per ciascun tipo di veicolo di cui al paragrafo 1, i costruttori adottano le seguenti misure:
 - a) raccogliere i dati necessari lungo l'intera catena di fornitura, in particolare la natura e la massa di tutti i materiali utilizzati nella costruzione dei veicoli, per garantire la costante conformità ai requisiti;
 - b) conservare tutti gli altri dati del veicolo appropriati richiesti dal processo di calcolo di cui alla lettera e);
 - (c) verificare la correttezza e la completezza delle informazioni ricevute dai fornitori;
 - (d) la suddivisione dei materiali deve essere gestita e documentata;

- e) calcola i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità ai fini del paragrafo 1 conformemente alla metodologia stabilita dalla Commissione ai sensi del paragrafo 3 o, prima che tale metodologia sia adottata, conformemente alla norma ISO 22628:2002 in combinazione con gli elementi di cui alla parte A dell'allegato II;
- f) contrassegnare le parti e i componenti dei veicoli realizzati con polimeri ed elastomeri conformemente all'articolo 12, paragrafo 1;
- g) garantire che le parti e i componenti elencati nella parte E dell'allegato VII non siano riutilizzati nella costruzione di nuovi veicoli.
3. La Commissione, entro il [OP: inserire la data = l'ultimo giorno del mese successivo a 35 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento], adotta un atto di esecuzione che istituisce una nuova metodologia per il calcolo e la verifica dei tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità di un veicolo, tenendo conto degli elementi di cui all'allegato II.
- Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 2.

Articolo 5

Requisiti per le sostanze nei veicoli

1. La presenza di sostanze pericolose nei veicoli e nelle loro parti e componenti deve essere ridotta al minimo per quanto possibile.
2. Oltre alle restrizioni di cui all'allegato XVII del regolamento (CE) n. 1907/2006 e, ove applicabile, alle restrizioni di cui agli allegati I e II del regolamento (UE) 2019/1021 e al regolamento (UE) 2023/[OP: batterie], qualsiasi tipo di veicolo omologato a partire dal [OP: inserire la data = il primo giorno del mese successivo a 72 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento], a norma del regolamento (UE) 2018/858 non devono contenere piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente.
3. In deroga al paragrafo 2, i tipi di veicoli possono contenere piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente alle condizioni e fino ai valori di concentrazione massima stabiliti nell'allegato III.
4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 per modificare l'allegato III al fine di adeguarlo al progresso scientifico e tecnico:
 - a) stabilire valori massimi di concentrazione fino ai quali deve essere tollerata la presenza di piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente in parti specifiche, componenti e materiali omogenei dei veicoli;
 - b) l'esenzione di talune parti, componenti e materiali omogenei dei veicoli dal divieto di presenza di piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente di cui al paragrafo 2 se sono soddisfatte le seguenti condizioni:
 - i) l'uso di tali sostanze è inevitabile;
 - ii) è dimostrato che i benefici socioeconomici superano i rischi per la salute umana o per l'ambiente derivanti dall'uso di tali sostanze;
 - (iii) non esistono sostanze o tecnologie alternative idonee.

- c) la soppressione di parti, componenti e materiali omogenei dei veicoli dall'allegato III, se è evitabile l'uso di piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente;
- d) designare le parti, i componenti e i materiali omogenei dei veicoli che devono essere rimossi prima di un ulteriore trattamento e richiedere che siano etichettati o resi identificabili con altri mezzi appropriati.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 per modificare l'allegato III, in particolare rimuovendo dall'elenco determinate esenzioni per materiali e componenti omogenei, nel caso in cui l'esenzione specifica sia disciplinata da altra normativa dell'Unione.

5. Su richiesta della Commissione, ed entro 12 mesi dalla richiesta, l'Agenzia europea per le sostanze chimiche (l'"Agenzia") prepara una relazione sulla fattibilità tecnica ed economica delle alternative relative alle esenzioni esistenti elencate nell'allegato III e, sulla base di tale valutazione, una proposta motivata per la specifica modifica dell'esenzione.
6. Non appena riceve la richiesta dalla Commissione, l'Agenzia pubblica sul proprio sito web un avviso che informa che sarà preparata una relazione su un'eventuale modifica di un'esenzione di cui all'allegato III e invita tutte le parti interessate a presentare osservazioni entro otto settimane dalla data di pubblicazione dell'avviso. L'Agenzia pubblica sul proprio sito web tutti i commenti ricevuti dalle parti interessate.
7. Entro nove mesi dalla presentazione alla Commissione della relazione di cui al paragrafo 4, 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 specifiche proposte. L'Agenzia presenta senza indugio tale parere alla Commissione.
8. La Commissione adotta gli atti delegati di cui al paragrafo 4 e tiene conto dell'impatto socioeconomico dell'introduzione, modifica o soppressione di un'esenzione alla restrizione dell'uso di piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente nei tipi di veicoli, compresa la disponibilità di alternative e l'impatto sulla salute umana e sull'ambiente durante l'intero ciclo di vita dei veicoli.

Articolo 6

Contenuto minimo di materiale riciclato nei veicoli

1. La plastica contenuta in ciascun tipo di veicolo omologato a partire dal [OP: inserire la data = il primo giorno del mese successivo a 72 mesi dalla data di entrata in vigore del regolamento] ai sensi del regolamento (UE) 2018/858 deve contenere almeno il 25 % di plastica riciclata in peso da rifiuti di plastica post-consumo.
Almeno il 25 % dell'obiettivo di cui al primo comma è raggiunto includendo la plastica riciclata da veicoli fuori uso nel tipo di veicolo in questione.
2. Entro il [OP: inserire la data = l'ultimo giorno del mese successivo a 23 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento], la Commissione adotta un atto di esecuzione conformemente all'articolo 51, paragrafo 2, per integrare il presente regolamento stabilendo la metodologia per il calcolo e la verifica, ai fini del paragrafo 1 del presente articolo, della quota di plastica recuperata rispettivamente dai rifiuti post-consumo e dai veicoli fuori uso, presente e incorporata nel tipo di veicolo.

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

La quota minima di acciaio riciclato di cui al primo comma si basa su uno studio di fattibilità effettuato dalla Commissione. Lo studio sarà ultimato entro il [OP: *inserire la data = l'ultimo giorno del mese successivo a 23 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento*], guardando in particolare ai seguenti aspetti:

- a) la disponibilità attuale e prevista di acciaio riciclato da fonti post-consumo di rifiuti di acciaio;
- (b) l'attuale quota di rifiuti post-consumo in vari semiproducti e prodotti intermedi di acciaio utilizzati nei veicoli;
- (c) il potenziale utilizzo di acciaio riciclato post-consumo da parte dei produttori nei veicoli che saranno omologati in futuro;
- d) la domanda relativa del settore automobilistico rispetto alla domanda di rifiuti di acciaio post-consumo di altri settori;
- (e) economic viability, technical and scientific progress, including changes in the availability of recycling technologies concerning steel recycling rates;
- (f) the contribution of a minimum share of recycled content of steel in vehicles to the Union's open strategic autonomy, climate and environmental objectives;
- (g) the need to prevent disproportionate negative impacts on the affordability of vehicles; and
- (h) the influence on the overall costs and competitiveness of the automotive sector.

The Commission may adopt an implementing act establishing the methodology for the calculation and verification of the share of steel recycled from post-consumer steel waste present in and incorporated into vehicle types.

Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 51(2).

4. Entro il [OP: *inserire la data = l'ultimo giorno del mese successivo a 35 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento*], la Commissione valuta la fattibilità di stabilire un requisito sulla quota minima di:

- a) alluminio e sue leghe, magnesio e sue leghe, riciclati da rifiuti postconsumo e incorporati in tipi di veicoli; E
- (b) neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario o boro riciclati da rifiuti post-consumo e incorporati in magneti permanenti nei motori elettrici.

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

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

- a) la disponibilità attuale e prevista dei materiali di cui al secondo comma riciclati da rifiuti post-consumo;
- b) le attuali quote di contenuto riciclato da rifiuti post-consumo nei materiali di cui al secondo comma nei veicoli immessi sul mercato;
- (c) fattibilità economica, progresso tecnico e scientifico, compresi i cambiamenti nella disponibilità delle tecnologie di riciclaggio per quanto riguarda il tipo di materiali riciclati e i relativi tassi di riciclaggio;
- d) il contributo di una quota minima nei veicoli di contenuto riciclato dei materiali di cui al secondo comma all'autonomia strategica dell'Unione e ai suoi obiettivi climatici e ambientali;
- e) possibili ripercussioni sul funzionamento dei veicoli derivanti dall'incorporazione di contenuto riciclato dei materiali di cui al secondo comma in parti e componenti del veicolo;
- f) la necessità di evitare ripercussioni negative sproporzionate sull'accessibilità economica dei veicoli contenenti i materiali di cui al secondo comma;
- (g) l'influenza sui costi complessivi e sulla competitività del settore automobilistico.

La Commissione può adottare un atto di esecuzione che stabilisce la metodologia per il calcolo e la verifica della quota di materiali riciclati dai rifiuti post-consumo nei tipi di veicoli.

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

Articolo 7

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

1. Ciascun veicolo appartenente a un tipo di veicolo omologato a partire dal [OP: inserire la data = il primo giorno del mese successivo a 72 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento] deve essere progettato in modo da non ostacolare la rimozione da parte di impianti di trattamento autorizzati delle parti e dei componenti elencati nella parte C dell'allegato VII dal veicolo in questione durante la fase di rifiuto del veicolo.
2. Ogni veicolo appartenente a un tipo di veicolo omologato a partire dal [OP: inserire la data = il primo giorno del mese successivo a 72 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento] ai sensi del regolamento (UE) 2018/858 deve essere progettato, per quanto riguarda gli elementi di giunzione, fissaggio e tenuta, in modo da consentire, in modo tempestivo e non distruttivo, la rimozione e la sostituzione delle batterie dei veicoli elettrici e dei motori elettrici dal veicolo da parte di impianti di trattamento autorizzati o operatori di riparazione e manutenzione durante la fase di utilizzo e la fase di smaltimento del veicolo .
3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 per modificare il paragrafo 2 rivedendo l'elenco di parti e componenti che devono essere progettati per la rimozione e la sostituzione dai veicoli, al fine di includere in tale paragrafo parti e componenti aggiuntivi elencati nella parte C dell'allegato VII, tenendo conto del progresso tecnico e scientifico.

4. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscono le condizioni per la progettazione per la rimozione e la sostituzione di parti e componenti di cui al paragrafo 2, ove necessario per garantire un'attuazione armonizzata dell'obbligo di cui al paragrafo 2.

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

CAPITOLO III OBBLIGHI DEI PRODUTTORI

Articolo 8 Obblighi generali

1. I costruttori devono dimostrare che i veicoli nuovi da essi fabbricati e immessi sul mercato sono omologati conformemente alle prescrizioni del regolamento (UE) 2018/858 e del presente regolamento.
2. Ai fini dell'omologazione dei veicoli cui si applicano i requisiti di cui agli articoli 4, 5, 6 o 7, il costruttore fornisce la documentazione attestante la conformità a tali requisiti e:
 - a) includerlo nella documentazione informativa di cui all'articolo 24 del regolamento (UE) 2018/858; E
 - b) presentarlo all'autorità di omologazione a norma dell'articolo 23 del regolamento (UE) 2018/858.
3. Ai fini dell'omologazione dei veicoli cui si applica il requisito di cui all'articolo 9, il costruttore presenta la strategia di circolarità all'autorità di omologazione unitamente alla domanda di omologazione di cui all'articolo 23 del regolamento (UE) 2018/858.
4. Ai fini dell'omologazione dei veicoli ai quali si applicano i requisiti di cui all'articolo 10, il costruttore redige le informazioni di cui all'articolo 10, paragrafo 1, e le presenta, 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 tale regolamento.
5. Ai fini dell'omologazione dei veicoli ai quali si applicano i requisiti di cui all'articolo 11, il costruttore presenta all'autorità di omologazione la dichiarazione attestante la conformità al requisito di cui all'articolo 11, paragrafo 1, in conformità all'articolo 24, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) 2018/858, unitamente alla domanda di omologazione di cui all'articolo 23 di tale regolamento.

Articolo 9 Strategia di circolarità

1. Per ogni tipo di veicolo omologato ai sensi del regolamento (UE) 2018/858 a partire dal [OP: inserire la data = il primo giorno del mese successivo a 36 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento], il costruttore elabora una strategia di circolarità.

2. La strategia sulla circolarità descrive le azioni che i costruttori intraprenderanno per dare seguito ai propri obblighi al fine di garantire il rispetto dei requisiti di circolarità di cui al capo II, verificati nelle procedure di omologazione e applicabili al tipo di veicolo interessato.
3. La strategia di circolarità contiene gli elementi di cui alla parte A dell'allegato IV.
4. Il costruttore fornisce alla Commissione una copia della strategia sulla circolarità entro 30 giorni dal rilascio dell'omologazione per il tipo di veicolo in questione.
5. Il fabbricante monitora e dà seguito alle azioni contenute nella strategia sulla circolarità e aggiorna la strategia ogni cinque anni conformemente all'allegato IV, parte B. La strategia di circolarità aggiornata deve essere fornita all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione per il tipo di veicolo e alla Commissione.
6. La Commissione rende pubbliche le strategie di circolarità e gli eventuali aggiornamenti di tali strategie, ad eccezione delle informazioni riservate.
7. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 per modificare l'allegato IV, parte B, adeguando i requisiti sul contenuto della strategia sulla circolarità e gli aggiornamenti di tale strategia al progresso tecnico e scientifico nella produzione di veicoli e nella gestione dei veicoli fuori uso, agli sviluppi del mercato nel settore automobilistico e alle modifiche normative.
8. Entro il [OP: inserire la data = l'ultimo giorno del mese successivo a 83 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento] e successivamente ogni sei anni, la Commissione redige e pubblica una relazione sulla circolarità del settore automobilistico. La relazione si baserà in particolare sulle strategie di circolarità e sugli aggiornamenti di tali strategie.

Articolo 10

Dichiarazione sul contenuto riciclato presente nei veicoli

1. I costruttori dichiarano, per ogni tipo di veicolo omologato a decorrere dal [OP: inserire la data = il primo giorno del mese successivo a 36 mesi dall'entrata in vigore del regolamento] ai sensi del regolamento (UE) 2018/858, la rispettiva quota di contenuto riciclato di:
 - (a) neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario, boro nei magneti permanenti nei motori elettrici;
 - b) alluminio e sue leghe;
 - c) magnesio e sue leghe;
 - d) acciaio.La dichiarazione deve riguardare il contenuto riciclato di tali materiali presenti nel tipo di veicolo e indicare, per quota di materiale, se il materiale è riciclato da rifiuti pre-consumo o da rifiuti post-consumo.
2. Le autorità di omologazione verificano che la documentazione richiesta sia stata presentata dai costruttori e che 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 se per tale materiale è stato fissato un obiettivo ai sensi dell'articolo 6, paragrafi 3 o 4.

Articolo 11

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

1. A partire dal [OP: inserire la data = il primo giorno del mese successivo a 36 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento], i fabbricanti forniscono agli operatori addetti alla gestione dei rifiuti e agli operatori di riparazione e manutenzione un accesso illimitato, standardizzato e non discriminatorio alle informazioni elencate nell'allegato V, consentendo l'accesso e la rimozione e la sostituzione in condizioni di sicurezza di quanto segue:
 - a) batterie per veicoli elettrici incorporate nel veicolo;
 - (b) motori elettrici incorporati nel veicolo;
 - c) parti, componenti e materiali che contengono i fluidi ei liquidi elencati nella parte B dell'allegato VII e che sono contenuti nei veicoli;
 - d) parti e componenti elencati nell'allegato VII, parte C, contenuti nei veicoli;
 - e) parti e componenti, contenenti le materie prime essenziali di cui all'articolo 27, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE) [legge CRM] al momento dell'omologazione del veicolo;
 - f) componenti e parti codificati digitalmente in un veicolo, qualora tale codifica ne impedisca la riparazione, la manutenzione o la sostituzione in un altro veicolo.
2. I fabbricanti assicurano la cooperazione con gli operatori autorizzati al trattamento e gli operatori di riparazione e manutenzione istituendo le necessarie piattaforme di comunicazione per fornire e mantenere aggiornate le informazioni di cui al paragrafo 1 e le informazioni specificate nell'allegato V.

I fabbricanti forniscono gratuitamente le informazioni di cui al primo comma. I fabbricanti possono riscuotere oneri dagli operatori della gestione dei rifiuti e dagli operatori della riparazione e manutenzione per l'importo necessario a coprire i costi amministrativi per rendere accessibili le informazioni richieste attraverso piattaforme di comunicazione.
3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 per modificare l'allegato V rivedendo l'elenco di parti, componenti e materiali dei veicoli e la portata delle informazioni che devono essere fornite dai costruttori.

Articolo 12

Etichettatura di parti, componenti e materiali presenti nei veicoli

1. I costruttori ei loro fornitori utilizzano la nomenclatura delle norme di codifica dei componenti e dei materiali di cui ai punti da 1 a 3 dell'allegato VI per l'etichettatura e l'identificazione di parti, componenti e materiali dei veicoli.
2. I fabbricanti assicurano che i motori elettrici contenenti magneti permanenti rechino un'etichetta ben visibile, chiaramente leggibile e indelebile indicante le informazioni elencate al punto 4 dell'allegato VI.

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 per modificare l'allegato VI al fine di adeguarlo al progresso tecnico e scientifico.

Articolo 13

Passaporto del veicolo di circolarità

1. Da [PO: *inserire una data = il primo giorno del mese successivo a 84 mesi dall'entrata in vigore del regolamento*] ciascun veicolo immesso sul mercato deve disporre di un passaporto circolare per veicoli, che è allineato e, ove possibile, integrato in altri passaporti ambientali relativi ai veicoli stabiliti dal diritto dell'Unione.
2. Il passaporto del veicolo per la circolarità contiene le informazioni di cui all'articolo 11 del presente regolamento in formato digitale ed è accessibile gratuitamente.
3. Il costruttore che immette il veicolo sul mercato garantisce che le informazioni contenute nel passaporto circolare del veicolo siano accurate, complete e aggiornate.
4. Tutte le informazioni incluse nel passaporto del veicolo di circolarità devono essere conformi alle regole stabilite dalla Commissione ai sensi del paragrafo 6 e devono essere:
 - a) basati su standard aperti;
 - (b) sviluppato con un formato interoperabile;
 - (c) trasferibili attraverso una rete di scambio di dati aperta e interoperabile senza vincolo del fornitore;
 - (d) leggibile da una macchina, strutturato e consultabile.
5. Il passaporto del veicolo di circolarità di un veicolo che è diventato un veicolo fuori uso cessa di esistere non prima di 6 mesi dopo il rilascio del certificato di rottamazione per quel veicolo fuori uso.
6. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono norme su quanto segue:
 - (a) le modalità e le specifiche tecniche della soluzione da utilizzare per l'accesso al passaporto del veicolo per la circolarità;
 - (b) i requisiti tecnici di progettazione e funzionamento del passaporto del veicolo per la circolarità, comprese le norme su:
 - i) l'interoperabilità del passaporto per veicoli a circolarità con altri passaporti richiesti dalla legislazione dell'Unione;
 - (ii) l'archiviazione e l'elaborazione delle informazioni contenute nel passaporto del veicolo di circolarità;
 - (iii) la disponibilità del passaporto del veicolo per la circolarità dopo che il fabbricante responsabile dell'adempimento degli obblighi di cui al paragrafo 3 ha cessato di esistere o cessare la sua attività nell'Unione;
 - (c) l'introduzione, la modifica e l'aggiornamento delle informazioni contenute nel passaporto del veicolo di circolarità da parte di soggetti terzi diversi dal costruttore;
 - d) l'ubicazione del supporto dati o di altro identificatore che consenta l'accesso al passaporto del veicolo per la circolarità del veicolo.

Nello stabilire le norme di cui al primo comma, la Commissione tiene conto della necessità di garantire un livello elevato di sicurezza e riservatezza.

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

CAPITOLO IV

GESTIONE DEL FINE VITA DEI VEICOLI

SEZIONE 1

GDISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 14

Autorità competente

1. Gli Stati membri designano una o più autorità competenti responsabili degli obblighi di cui al presente capo, in particolare per il monitoraggio e la verifica del rispetto da parte dei produttori e delle organizzazioni di responsabilità del produttore degli obblighi di cui agli articoli da 15 a 36.
2. Ciascuno Stato membro può designare un punto di contatto, tra le autorità competenti di cui al paragrafo 1, al fine di comunicare con la Commissione.
3. Gli Stati membri stabiliscono i dettagli dell'organizzazione e del funzionamento delle autorità competenti, comprese le norme amministrative e procedurali per:
 - a) la registrazione dei produttori a norma dell'articolo 17;
 - b) l'autorizzazione dei produttori e delle organizzazioni di responsabilità dei produttori a norma dell'articolo 19;
 - c) la supervisione dell'attuazione degli obblighi in materia di responsabilità estesa del produttore a norma degli articoli 16 e 20;
 - d) la raccolta di dati sui veicoli e sui veicoli fuori uso conformemente all'articolo 17, paragrafo 12, e all'articolo 49, paragrafo 6;
 - e) rendere disponibili le informazioni conformemente all'articolo 49.
4. Di [*OP: inserire la data = l'ultimo giorno del mese successivo a 3 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento*], gli Stati membri notificano alla Commissione i nomi e gli indirizzi delle autorità competenti designate a norma del paragrafo 1. Gli Stati membri informano la Commissione senza indebito ritardo di qualsiasi modifica dei nomi o degli indirizzi di tali autorità competenti.

Articolo 15

Strutture di trattamento autorizzate

1. Fatta salva la direttiva 2010/75/UE, qualsiasi stabilimento o impresa che intenda effettuare operazioni di trattamento di veicoli fuori uso ottiene un'autorizzazione dall'autorità competente a norma dell'articolo 23 della direttiva 2008/98/CE e soddisfa le condizioni stabilite in tale autorizzazione.
2. Per il rilascio dell'autorizzazione di cui al comma 1, l'autorità competente verifica se lo stabilimento o l'impresa dispone dei mezzi tecnici, finanziari e

capacità organizzativa necessaria per adempiere agli obblighi di cui all'articolo 27.

3. Le autorizzazioni di cui al comma 1 indicano che gli impianti di trattamento hanno la competenza per il rilascio del certificato di rottamazione, di cui all'articolo 25.
4. L'autorità competente garantisce che le condizioni e le procedure per il rilascio dell'autorizzazione siano pienamente coordinate qualora più di un'autorità competente o più di uno stabilimento o impresa che intenda effettuare operazioni di trattamento di veicoli fuori uso siano coinvolte in tali procedure di autorizzazione.

SEZIONE 2

EESTESA PRODUTTORE RRESPONSABILITÀ

Articolo 16

Responsabilità estesa del produttore

Da [OP: inserire la data = il primo giorno del mese successivo a 36 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento] i produttori hanno la responsabilità estesa del produttore per i veicoli che mettono a disposizione sul mercato per la prima volta nel territorio di uno Stato membro. Il regime istituito dai produttori per esercitare tale responsabilità deve essere coerente con gli articoli 8 e 8 bis della direttiva 2008/98/CE e rispettare i requisiti del presente capo.

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

- a) veicoli che hanno messo a disposizione sul mercato per la prima volta entro il territorio di uno Stato membro e che diventano veicoli fuori uso
 - i) raccolti conformemente all'articolo 23;
 - ii) trattate conformemente all'articolo 27;
- (B) gli operatori della gestione dei rifiuti che trattano i veicoli fuori uso di cui alla lettera a) soddisfano gli obiettivi di cui all'articolo 34.

Articolo 17

Registro dei produttori

1. Entro il [OP: inserire la data = l'ultimo giorno del mese successivo a 35 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento], gli Stati membri istituiscono un registro dei produttori che serve a monitorare la conformità dei produttori ai requisiti del presente capo.

Il registro fornisce collegamenti ad altri registri nazionali dei siti web dei produttori per facilitare, in tutti gli Stati membri, la registrazione dei produttori o dei rappresentanti designati per la responsabilità estesa del produttore.

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

I produttori presentano la domanda di registrazione mediante un sistema informatico di cui al comma 8, lettera a).

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

3. La domanda di registrazione contiene le informazioni elencate nell'allegato VIII. Gli Stati membri possono richiedere ulteriori informazioni o documenti, se necessario, per utilizzare il registro dei produttori in modo efficiente.
4. In deroga al paragrafo 3, le informazioni di cui all'allegato VIII, punto 1, lettera d), sono fornite nella domanda di registrazione ai sensi del paragrafo 3 o nella domanda di autorizzazione ai sensi dell'articolo 19.
5. Se un produttore ha nominato un'organizzazione di responsabilità del produttore a norma dell'articolo 18, gli obblighi di cui al presente articolo sono adempiuti da tale organizzazione *mutatis mutandis* salvo diversa disposizione dello 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 adempiuti per conto di un produttore da un rappresentante designato per la responsabilità estesa del produttore.
7. Gli Stati membri possono decidere che la procedura di registrazione a norma del presente articolo e la procedura di autorizzazione a norma dell'articolo 19 costituiscano un'unica procedura, 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) mettere a disposizione sul proprio sito web informazioni sulla procedura di candidatura tramite un sistema elettronico di elaborazione dati;
 - b) concede registrazioni e fornisce un numero di registrazione entro un periodo massimo di 12 settimane dal momento in cui sono fornite tutte le informazioni richieste ai sensi dei paragrafi 2 e 3.
9. L'autorità competente può:
 - a) stabilire le modalità relative ai requisiti e al processo di registrazione senza aggiungere requisiti sostanziali a quelli di cui ai paragrafi 2 e 3;
 - b) addebita ai produttori tariffe basate sui costi e proporzionate per il trattamento delle domande di cui al paragrafo 2.
10. L'autorità competente può rifiutare la registrazione di un produttore o ritirare la registrazione del produttore se le informazioni di cui al paragrafo 3 e le relative prove documentali non sono fornite o non sono sufficienti, o se il produttore non soddisfa più i requisiti di cui all'allegato VIII, punto 1, lettera d).

L'autorità competente revoca la registrazione del produttore se il produttore ha cessato di esistere.
11. Il produttore o, se del caso, il rappresentante designato del produttore per la responsabilità estesa del produttore o l'organizzazione per la responsabilità del produttore nominata per conto dei produttori che rappresenta notifica senza indebito ritardo all'autorità competente qualsiasi modifica delle informazioni contenute nell'immatricolazione e qualsiasi cessazione definitiva per quanto riguarda la messa a disposizione sul mercato nel territorio dello Stato membro dei veicoli indicati nell'immatricolazione.

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

Articolo 18

Organizzazione per la responsabilità del produttore

1. I produttori possono scegliere di adempiere ai propri obblighi in materia di responsabilità estesa del produttore individualmente o possono affidare a un'organizzazione di responsabilità del produttore autorizzata a norma dell'articolo 19 l'adempimento degli obblighi in materia di responsabilità estesa del produttore per loro conto.
2. Le organizzazioni di responsabilità del produttore garantiscono la riservatezza dei dati in loro possesso per quanto riguarda le informazioni proprietarie o le informazioni direttamente attribuibili ai singoli produttori o ai loro rappresentanti designati per la responsabilità estesa del produttore.
3. Oltre alle informazioni di cui all'articolo 8 bis, paragrafo 3, lettera e), della direttiva 2008/98/CE, le organizzazioni per la responsabilità del produttore pubblicano almeno una volta all'anno sui propri siti web, nel rispetto del segreto commerciale e industriale, le informazioni sulla raccolta dei veicoli fuori uso e sul raggiungimento degli obiettivi in materia di riutilizzo e riciclaggio, riutilizzo e recupero e riciclaggio della plastica da parte dei produttori che hanno affidato l'organizzazione per la responsabilità del produttore.
4. Le organizzazioni per la responsabilità del produttore garantiscono un'equa rappresentanza dei produttori e degli operatori della gestione dei rifiuti nei loro organi direttivi.

Articolo 19

Autorizzazione all'adempimento della responsabilità estesa del produttore

1. Un produttore, in caso di adempimento individuale degli obblighi di responsabilità estesa del produttore, e le organizzazioni di responsabilità del produttore nominate in caso di adempimento collettivo degli obblighi di responsabilità estesa del produttore, devono richiedere un'autorizzazione all'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 la responsabilità del produttore sono sufficienti per soddisfare gli obblighi di cui al presente capo per quanto riguarda il numero di veicoli messi a disposizione per la prima volta sul mercato nel territorio di uno Stato membro dal produttore o dai produttori per conto dei quali l'organizzazione per la responsabilità del produttore agisce.
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 riguardi l'adempimento individuale o collettivo degli obblighi in materia di responsabilità estesa del produttore, e le modalità per verificare il rispetto dei produttori o delle organizzazioni di responsabilità dei produttori, comprese le informazioni che devono essere fornite dai produttori o dalle organizzazioni di responsabilità dei produttori a tal fine.
4. Il produttore o le organizzazioni di responsabilità del produttore notificano all'autorità competente senza indebito ritardo qualsiasi modifica delle informazioni contenute nel

autorizzazione, di eventuali modifiche che riguardino i termini dell'autorizzazione o della cessazione definitiva dell'attività.

5. Il meccanismo di autocontrollo previsto dall'articolo 8 bis, paragrafo 3, lettera d), della direttiva 2008/98/CE deve essere effettuato regolarmente, almeno ogni 3 anni, e su richiesta dell'autorità competente, al fine di verificare il rispetto delle disposizioni di cui al punto 1 e il permanere delle condizioni per l'autorizzazione di cui al comma 2. Il produttore o l'organizzazione di responsabilità del produttore, su richiesta, presenta all'autorità competente una relazione di autocontrollo e, ove necessario, il progetto di piano d'azione correttivo. Fatte salve le competenze di cui al paragrafo 6, l'autorità competente può formulare osservazioni sulla relazione di autocontrollo e sul progetto di piano di azioni correttive e comunica tali osservazioni al produttore o all'organizzazione di responsabilità del produttore.
6. L'autorità competente può decidere di revocare l'autorizzazione se il produttore o l'organizzazione di responsabilità del produttore non soddisfa più i requisiti relativi all'organizzazione della raccolta e del trattamento dei prodotti a fine vita, non comunica all'autorità competente, non notifica all'autorità competente eventuali modifiche che riguardano i termini dell'autorizzazione o ha cessato l'attività.

Articolo 20

Responsabilità finanziaria dei produttori

1. I contributi finanziari versati dal produttore coprono i seguenti costi relativi ai veicoli che il produttore mette a disposizione sul mercato:
 - a) i costi della raccolta dei veicoli fuori uso necessari per soddisfare i requisiti di cui agli articoli da 23 a 26 e i costi del trattamento dei veicoli fuori uso necessari per soddisfare i requisiti di cui agli articoli da 27 a 30, 34 e 35, a condizione che non siano coperti dai ricavi degli operatori della gestione dei rifiuti legati alla vendita di pezzi di ricambio usati e componenti di ricambio usati, di veicoli fuori uso bonificati o di materie prime secondarie riciclate da fine vita veicoli;
 - (b) i costi per lo svolgimento di campagne di sensibilizzazione volte a migliorare la raccolta dei veicoli fuori uso;
 - c) i costi per l'istituzione del sistema di notifica di cui all'articolo 25;
 - d) i costi della raccolta dei dati e della comunicazione alle autorità competenti.
2. L'autorità competente, in stretta cooperazione con i produttori, le organizzazioni per la responsabilità del produttore e gli operatori della gestione dei rifiuti, controlla:
 - a) i costi medi delle operazioni di raccolta, riciclaggio e trattamento e le entrate degli operatori della gestione dei rifiuti;
 - b) il livello dei contributi finanziari che i produttori devono versare alle organizzazioni di responsabilità del produttore nominate in caso di adempimento collettivo degli obblighi di responsabilità estesa del produttore, in modo che i costi siano equamente ripartiti tra tutti gli operatori interessati.

3. I contributi finanziari versati dai produttori che mettono a disposizione sul mercato veicoli per uso speciale coprono solo i costi di cui al paragrafo 1, lettera a), che riguardano la raccolta e il disinquinamento 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 garantisce il finanziamento delle operazioni di cui al paragrafo 1 relative a detti veicoli.

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

La garanzia può assumere la forma di partecipazione del produttore ad appositi schemi per il finanziamento della gestione dei veicoli fuori uso, assicurazione riciclaggio o conto corrente bloccato.

Articolo 21

Modulazione tariffaria

1. In caso di adempimento collettivo degli obblighi di responsabilità estesa del produttore, le organizzazioni di responsabilità del produttore garantiscono che i contributi finanziari versati loro dai produttori siano modulati tenendo conto di quanto segue:
 - a) il peso del veicolo;
 - (b) il tipo di trasmissione;
 - c) il tasso di riciclabilità e riutilizzabilità del tipo di veicolo a cui appartiene il veicolo, sulla base delle informazioni trasmesse all'autorità di omologazione a norma dell'articolo 4;
 - d) il tempo necessario per smantellare il veicolo presso un impianto di trattamento autorizzato, in particolare per parti e componenti che devono essere rimossi prima della triturazione ai sensi dell'articolo 30;
 - e) la quota di materiali e sostanze che impediscono un processo di riciclaggio di alta qualità, come adesivi, plastica composita o materiali rinforzati con carbonio;
 - f) la percentuale di contenuto riciclato dei materiali elencati agli articoli 6 e 10 utilizzati nel veicolo;
 - g) la presenza e la quantità delle sostanze di cui all'articolo 5, paragrafo 2.
2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo norme dettagliate sulle modalità di applicazione dei criteri di cui al paragrafo 1.

Articolo 22

Meccanismo di allocazione dei costi per i veicoli che diventano veicoli fuori uso in un altro Stato membro *Stato*

1. Se un veicolo diventa un veicolo fuori uso in uno Stato membro diverso da quello nel cui territorio il veicolo è stato messo a disposizione sul mercato per la prima volta, il produttore di tale veicolo o, se designato a norma dell'articolo 18, l'organizzazione per la responsabilità del produttore garantisce che i costi netti di

sono contemplate le operazioni di gestione dei rifiuti di cui all'articolo 20 sostenute da operatori di gestione dei rifiuti in altri Stati membri.

2. Un produttore o, se nominato a norma dell'articolo 18, un'organizzazione di responsabilità del produttore:
 - a) designare mediante mandato scritto un rappresentante designato per la responsabilità estesa del produttore in ciascuno Stato membro;
 - b) istituire meccanismi di cooperazione transfrontaliera con gli operatori di gestione dei rifiuti che effettuano le operazioni di gestione dei rifiuti di cui all'articolo 20.
3. Lo Stato membro in cui il veicolo è diventato un veicolo fuori uso controlla il rispetto dei paragrafi 1 e 2 da parte dei produttori o, se nominate a norma dell'articolo 18, delle organizzazioni per la responsabilità dei produttori. Il monitoraggio si basa sulle informazioni comunicate e verificate dalle organizzazioni per la responsabilità dei produttori, o, se nominate a norma dell'articolo 18, alle autorità competenti in merito all'attuazione dei paragrafi 1 e 2, in particolare sul calcolo e sulla ripartizione dei costi per la gestione dei veicoli fuori uso di cui al paragrafo 1, tenendo debito conto per la riservatezza degli affari e altre preoccupazioni relative alla competitività.
4. Ove necessario per garantire il rispetto del presente articolo ed evitare distorsioni del mercato unico, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 del presente regolamento, stabilendo norme dettagliate sugli obblighi dei produttori, degli Stati membri e degli operatori di gestione dei rifiuti e sulle caratteristiche dei meccanismi di cui al paragrafo 1.

SEZIONE 3

CRACCOLTA DI FINE-DI-VEICOLI DI VITA

Articolo 23

Ritiro veicoli fuori uso

1. I produttori o, ove nominati a norma dell'articolo 18, le organizzazioni per la responsabilità del produttore istituiscono o partecipano all'istituzione di sistemi di raccolta, compresi i punti di raccolta, per tutti i veicoli fuori uso appartenenti a categorie di veicoli che hanno messo a disposizione per la prima volta sul mercato nel territorio di uno Stato membro.

Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che i produttori o, ove nominati a norma dell'articolo 18, le organizzazioni per la responsabilità del produttore istituiscano sistemi di raccolta per tutti i veicoli fuori uso.
2. I produttori o, ove nominati a norma dell'articolo 18, le organizzazioni di responsabilità dei produttori assicurano che i sistemi di raccolta di cui al paragrafo 1:
 - a) coprono l'intero territorio dello Stato membro;
 - b) garantire un'adeguata disponibilità di impianti di trattamento autorizzati, tenendo conto delle dimensioni e della densità della popolazione, del volume previsto di veicoli fuori uso, senza limitarsi alle aree in cui la raccolta e la successiva gestione sono più redditizie;

- (c) garantire la raccolta dei pezzi di scarto dalle riparazioni dei veicoli;
 - d) consentire la raccolta dei veicoli fuori uso di qualsiasi marca, indipendentemente dalla loro origine;
 - e) consentire la consegna gratuita di tutti i veicoli fuori uso agli impianti di trattamento autorizzati di cui all'articolo 24, paragrafo 2.
3. I produttori o, ove nominati a norma dell'articolo 18, le organizzazioni di responsabilità dei produttori conducono campagne educative per promuovere il sistema di raccolta dei veicoli fuori uso e informare sulle conseguenze ambientali della raccolta e della gestione improprie dei veicoli fuori uso.
4. Gli Stati membri possono autorizzare gli operatori di gestione dei rifiuti diversi dagli impianti di trattamento autorizzati a istituire punti di raccolta per i veicoli fuori uso.
- L'operatore di gestione dei rifiuti che gestisce il punto di raccolta deve:
- a) garantire che il punto di raccolta soddisfi le condizioni per il deposito dei veicoli fuori uso, di cui all'allegato VII, parte A;
 - b) essere autorizzato dalle autorità competenti di cui all'articolo 14 a ritirare i veicoli fuori uso ed essere iscritto nel rispettivo registro;
 - (c) garantire che tutti i veicoli fuori uso raccolti siano trasferiti a un impianto di trattamento autorizzato entro un anno dal ricevimento del veicolo fuori uso; E
 - d) soddisfare tutte le altre condizioni applicabili per lo stoccaggio dei rifiuti stabilite dalla legislazione nazionale.
5. Gli operatori della gestione dei rifiuti, compresi gli impianti di trattamento autorizzati, rilasciano al proprietario del veicolo un documento in formato elettronico che conferma la ricezione di un veicolo fuori uso e lo trasmettono mediante una procedura di notifica elettronica stabilita a norma dell'articolo 25, paragrafo 2, alle autorità competenti dello Stato membro, comprese le autorità competenti designate a norma dell'articolo 14.

Articolo 24

Consegna dei veicoli fuori uso presso le strutture di trattamento autorizzate

1. Tutti i veicoli fuori uso devono essere consegnati per il trattamento a strutture di trattamento autorizzate.
2. La consegna di un veicolo fuori uso a un impianto di trattamento autorizzato è gratuita per l'ultimo proprietario di un veicolo, a meno che il veicolo fuori uso non sia privo di parti o componenti essenziali del veicolo, ad eccezione della batteria del veicolo elettrico, o contenga rifiuti che sono stati aggiunti al veicolo fuori uso.

Articolo 25

Certificato di distruzione

1. Gli impianti di trattamento autorizzati rilasciano un certificato di rottamazione per ogni veicolo fuori uso trattato all'ultimo proprietario del veicolo fuori uso. Il certificato di distruzione contiene le informazioni elencate nell'allegato IX.
2. Il certificato di distruzione è rilasciato in formato elettronico e fornito mediante una procedura di notifica elettronica alle autorità competenti dello Stato membro, comprese le autorità competenti designate a norma dell'articolo 14.

3. Nel caso in cui il veicolo fuori uso, per il quale è stato rilasciato un certificato di distruzione in uno Stato membro, sia immatricolato in un altro Stato membro, le autorità di immatricolazione dei veicoli dello Stato membro in cui è stato rilasciato il certificato di distruzione informano le competenti autorità di immatricolazione dei veicoli dello Stato membro in cui è immatricolato il veicolo che è stato rilasciato un certificato di distruzione per il veicolo in questione.
4. Le autorità competenti di uno Stato membro annullano l'immatricolazione di un veicolo fuori uso solo dopo aver ricevuto il certificato di rottamazione di tale veicolo.
5. I certificati di rottamazione rilasciati in uno Stato membro sono riconosciuti in tutti gli altri Stati membri.

Articolo 26

Obblighi per il proprietario del veicolo

Il proprietario di un veicolo che diventa un veicolo fuori uso deve:

- a) consegnare il veicolo fuori uso a un impianto di trattamento autorizzato o, nei casi previsti all'articolo 23, paragrafo 4, presso un punto di raccolta, senza indebito ritardo dopo aver ricevuto informazioni che il veicolo soddisfa uno dei criteri di irreparabilità di cui alla parte A, punti 1 e 2, dell'allegato I;
- (B) presentare un certificato di distruzione all'autorità di registrazione competente.

SEZIONE 4

TTRATTAMENTO DI FINE-DI-VEICOLI DI VITA

Articolo 27

Obblighi per gli 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 di scarto derivanti dalle riparazioni dei veicoli, siano accettati e trattati conformemente alle condizioni stabilite nelle loro autorizzazioni, nonché in conformità al presente regolamento.
2. Gli impianti di trattamento autorizzati assicurano che tutto il trattamento dei veicoli fuori uso sia conforme almeno agli articoli 28, 29, 30, 31, 34 e 35 e all'allegato VII del presente regolamento e applicano le migliori tecniche disponibili definite all'articolo 3, paragrafo 10, della direttiva 2010/75/UE.
3. Gli impianti di trattamento autorizzati devono:
 - a) immagazzinare, anche temporaneamente, tutti i veicoli fuori uso e le loro parti, componenti e materiali conformemente ai requisiti minimi di cui all'allegato VII, parte A;
 - b) disinquinare tutti i veicoli fuori uso, conformemente all'articolo 29 e ai requisiti minimi di cui all'allegato VII, parte B;
 - c) rimuovere le parti e i componenti elencati nell'allegato VII, parte C, dal veicolo fuori uso, prima della triturazione, triturazione o compattazione mediante smantellamento manuale o smontaggio (semi)automatico in modo non distruttivo per i componenti con un potenziale di riutilizzo, rigenerazione o rinnovo;

d) trattare tutti i veicoli fuori uso e le loro parti, componenti e materiali conformemente alla gerarchia dei rifiuti e ai requisiti generali di cui all'articolo 4 della direttiva 2008/98/CE e agli articoli 32, 34, 35 e 36 del presente regolamento.

Oltre ai requisiti di cui all'articolo 35 della direttiva 2008/98/CE, gli impianti di trattamento autorizzati conservano elettronicamente il registro delle operazioni di trattamento effettuate dei veicoli fuori uso per 3 anni e sono in grado di presentare tali informazioni, su richiesta delle autorità nazionali competenti.

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 per modificare l'allegato VII adeguando al progresso scientifico e tecnico i requisiti minimi di trattamento per i veicoli fuori uso.
5. Gli Stati membri incoraggiano gli impianti di trattamento autorizzati a introdurre sistemi di gestione ambientale certificati a norma del regolamento (CE) n. 1221/2009.

Articolo 28

Requisiti generali per la triturazione

1. Dal [OP: inserire la data = il primo giorno del mese successivo a 36 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento] gli impianti di trattamento autorizzati e gli altri operatori di gestione dei rifiuti devono richiedere che i veicoli fuori uso consegnati loro per la frantumazione siano accompagnati da quanto segue:
 - a) la documentazione che include il numero di identificazione del veicolo (VIN) del veicolo fuori uso in questione;
 - b) una copia del certificato di rottamazione rilasciato per il veicolo fuori uso in questione.
2. Gli impianti di trattamento autorizzati e gli operatori di gestione dei rifiuti che ricevono veicoli fuori uso non conformi ai requisiti di cui al paragrafo 1:
 - a) segnala la non conformità all'autorità competente;
 - b) si astengono dall'utilizzare tali veicoli fuori uso nelle loro operazioni di frantumazione a meno che l'autorità competente non autorizzi tali operazioni.
3. Gli operatori della gestione dei rifiuti che effettuano la triturazione di veicoli fuori uso non devono mischiare veicoli fuori uso, loro parti, componenti e materiali con rifiuti di imballaggio e rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche.

Articolo 29

Disinquinamento dei veicoli fuori uso

1. Non appena possibile dopo la consegna di un veicolo fuori uso all'impianto di trattamento autorizzato, tale impianto procede al disinquinamento di tali veicoli prima che vengano ulteriormente trattati, nel rispetto dei requisiti minimi di cui all'allegato VII, parte B.
2. I fluidi e i liquidi elencati nella parte B dell'allegato VII sono raccolti e immagazzinati separatamente, in linea con i requisiti di cui alla parte A dell'allegato VII. Gli oli usati sono raccolti e immagazzinati 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 sostanze di cui all'articolo 5, paragrafo 2, sono rimossi dai veicoli fuori uso e manipolati conformemente all'articolo 17 della direttiva 2008/98/CE.
4. Le batterie devono essere rimosse separatamente dai veicoli fuori uso e conservate in un'area designata per un ulteriore trattamento in conformità all'articolo 70, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2023/[OP: regolamento sulle batterie].
5. Le parti, i componenti e i materiali che sono stati bonificati devono essere manipolati ed etichettati conformemente agli articoli 18 e 19 della direttiva 2008/98/CE.
6. L'impianto di trattamento autorizzato documenta il disinquinamento dei veicoli fuori uso, registrando le informazioni elencate nella parte B, punto 3, dell'allegato VII.

Articolo 30

Rimozione obbligatoria di parti e componenti per il riutilizzo e il riciclaggio prima di triturazione

1. Dal [OP: inserire la data = il primo giorno del mese successivo a 36 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento] gli impianti di trattamento autorizzati assicurano che le parti e i componenti elencati nell'allegato VII, parte C, siano rimossi da un veicolo fuori uso prima della triturazione, dopo il completamento delle operazioni di bonifica di cui all'articolo 29.
2. Il paragrafo 1 non si applica se un impianto di trattamento autorizzato dimostra che le tecnologie post-triturazione separano i materiali dalle parti e dai componenti elencati nella parte C, voci da 13 a 19, dell'allegato VII, con la stessa efficienza dei processi di smantellamento manuale o dei processi di smontaggio semiautomatico.
Ai fini del primo comma, l'impianto di trattamento autorizzato fornisce le informazioni elencate nella parte G dell'allegato VII.
3. Oltre agli obblighi di cui all'articolo 35 della direttiva 2008/98/CE, gli impianti di trattamento autorizzati conservano registrazioni dei veicoli fuori uso trattati senza previa rimozione di parti, componenti e materiali conformemente al paragrafo 2, compresi il nome e l'indirizzo degli impianti di trattamento e il numero di identificazione del veicolo (VIN) dei veicoli fuori uso interessati.

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

Articolo 31

Requisiti relativi alle parti e ai componenti rimossi

1. Tutte le parti e i componenti che sono stati rimossi da un veicolo fuori uso a norma dell'articolo 30, paragrafo 1, sono valutati per determinare se sono idonei per:
 - a) il riutilizzo, conformemente all'allegato VII, parte D, punto 1, lettera a);
 - b) rigenerazione o rimessa a nuovo, conformemente all'allegato VII, parte D, punto 1, lettera b);
 - c) riciclaggio; O

d) altre operazioni di trattamento, tenendo conto dei requisiti specifici di trattamento di cui all'allegato VII, parte F

Le parti e i componenti idonei al riutilizzo, alla rigenerazione o al rinnovo non devono essere considerati rifiuti.

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

La documentazione che conferma la valutazione effettuata è, su richiesta, messa a disposizione delle autorità nazionali competenti, anche quando le parti e i componenti sono trasportati a scopo di riutilizzo, rifabbricazione o rimessa a nuovo.

2. Le parti e i componenti rimossi idonei per il riutilizzo, la rigenerazione o il rinnovo devono essere:
 - e) etichettati conformemente all'allegato VII, parte D, punto 2;
 - (f) accompagnato da una garanzia, se le parti e i componenti vengono trasferiti o utilizzati da un'altra persona.
3. Le parti e i componenti elencati nella parte E dell'allegato VII non devono essere riutilizzati.

Articolo 32

Commercio di parti e componenti usati, rigenerati o ricondizionati

Da [OP: inserire la data = il primo giorno del mese successivo a 36 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento] chiunque commerci pezzi di ricambio e componenti usati, rigenerati o rimessi a nuovo deve, nel punto vendita:

- a) garantire che parti e componenti siano etichettati conformemente all'allegato VII, parte D, punto 2;
- (B) fornire una garanzia per parti e componenti usati, rigenerati o ricondizionati.

Articolo 33

Riutilizzo, rigenerazione e ricondizionamento di parti e componenti

1. Dal [OP: inserire la data = il primo giorno del mese successivo a 36 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento] Gli Stati membri adottano gli incentivi necessari per promuovere il riutilizzo, la rifabbricazione e la rimessa a nuovo di parti e componenti, siano essi rimossi durante l'uso o la fase di fine vita di un veicolo.

Gli incentivi di cui al primo comma 1 possono comprendere:

- a) l'obbligo per gli operatori di manutenzione e riparazione di offrire ai clienti la riparazione di un veicolo con pezzi di ricambio e componenti usati, rifabbricati o ricondizionati unitamente all'offerta di riparare il veicolo con parti e componenti nuovi, a condizione che tale obbligo sia formulato in modo da non creare costi o oneri amministrativi eccessivi per le micro e piccole imprese;
- b) l'uso di incentivi economici, compresa l'istituzione di un'aliquota ridotta dell'imposta sul valore aggiunto per pezzi di ricambio e componenti usati, rifabbricati o rimessi a nuovo.

La Commissione facilita lo scambio di informazioni e la condivisione delle migliori pratiche tra gli Stati membri su tali incentivi.

2. La Commissione controlla l'efficacia degli incentivi concessi dagli Stati membri.

Articolo 34

Obiettivi di riuso, riciclo e recupero

1. A decorrere dal [OP: inserire la data = il primo giorno dell'anno civile successivo a 36 mesi dalla data di entrata in vigore del regolamento], gli Stati membri garantiscono che i seguenti obiettivi siano raggiunti dagli operatori della gestione dei rifiuti:
 - a) il riutilizzo e il recupero, calcolati insieme, devono essere almeno del 95 %, in peso medio per veicolo, batterie escluse, e anno;
 - b) il riutilizzo e il riciclaggio, calcolati insieme, devono essere almeno dell'85 %, in peso medio per veicolo, batterie escluse, e anno.
2. Dal [OP: inserire una data = il primo giorno dell'anno civile successivo a 60 mesi dalla data di entrata in vigore del regolamento] Gli Stati membri provvedono affinché gli operatori della gestione dei rifiuti raggiungano un obiettivo annuo di riciclaggio della plastica pari ad almeno il 30 % del peso totale della plastica contenuta nei veicoli consegnati agli operatori della gestione dei rifiuti.

Articolo 35

Divieto di conferimento in discarica di rifiuti non inerti

Da [OP: inserire la data = il primo giorno del mese successivo a 36 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento] le frazioni provenienti da veicoli fuori uso frantumati, contenenti rifiuti non inerti, non trattate con la tecnologia post-triturazione, non sono accettate in discarica.

Articolo 36

Spedizioni di veicoli fuori uso

1. Il trattamento dei veicoli fuori uso può essere effettuato al di fuori dell'Unione, a condizione che la spedizione dei veicoli fuori uso sia conforme al regolamento (CE) n. 1013/2006.
2. Le spedizioni di veicoli fuori uso dall'Unione verso un paese terzo conformemente al paragrafo 1 sono contee ai fini dell'adempimento degli obblighi e degli obiettivi di cui all'articolo 34 solo se l'esportatore dei veicoli fuori uso fornisce prove documentali approvate dall'autorità competente di destinazione che dimostrino che il trattamento è avvenuto in condizioni sostanzialmente equivalenti ai requisiti stabiliti nel presente regolamento e ai requisiti in materia di protezione della salute umana e dell'ambiente stabiliti in altra legislazione dell'Unione.

CAPITOLO V

VEICOLI USATI E LORO ESPORTAZIONE

SEZIONE 1

STATO DI VEICOLI USATI

Articolo 37

Distinzione tra veicoli usati e veicoli fuori uso

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

SEZIONE 2

TRASPORTO DI VEICOLI USATI

Articolo 38

Controlli e requisiti sull'esportazione di veicoli usati

1. Dal [OP: inserire la data = il primo giorno del mese successivo a 36 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento] i veicoli usati destinati all'esportazione sono soggetti ai controlli e ai requisiti di cui alla presente sezione.
2. La presente sezione lascia impregiudicate altre disposizioni del presente regolamento nonché altri atti giuridici dell'Unione che disciplinano l'autorizzazione all'esportazione di merci, in particolare il regolamento (UE) n. 952/2013 e i relativi articoli 46, 47, 267 e 269.
3. I veicoli usati possono essere esportati solo se:
 - a) non veicoli fuori uso sulla base dei criteri elencati nell'allegato I;
 - b) considerati idonei alla circolazione nello Stato membro in cui i veicoli sono stati immatricolati l'ultima volta, a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, lettere a) e b), e dell'articolo 8 della direttiva 2014/45/UE.
4. The following information shall be provided or made available to customs authorities for each used vehicle to be exported:
 - (a) the Vehicle Identification Number (VIN) of the used vehicle and the identification of the Member State where the vehicle was last registered;
 - (b) a statement confirming that the used vehicle fulfills the requirements set out in paragraph.
5. In order to verify the compliance with this Section on allowing a used vehicle to be released for export:
 - (a) until the interconnection referred to in Article 45(4) is operational, customs authorities shall exchange information and cooperate with competent authorities in accordance with Article 44, and, where necessary, shall take into

account such exchange of information and cooperation in order to allow a used vehicle to be released for export;

b) una volta che l'interconnessione di cui all'articolo 45, paragrafo 4, è operativa, si applicano gli articoli 39, 40, paragrafi 2 e 3 e 42, paragrafo 3, e le notifiche e gli altri scambi di cui agli articoli da 41 a 43 hanno luogo mediante tali sistemi elettronici.

6.

Un veicolo usato destinato all'esportazione non deve:

a) essere vincolati a un regime doganale basato su una dichiarazione semplificata a norma dell'articolo 166 del regolamento (UE) n. 952/2013;

b) essere oggetto di un'iscrizione nelle scritture del dichiarante a norma dell'articolo 182 del regolamento (UE) n. 952/2013;

c) essere oggetto di autovalutazione a norma dell'articolo 185 del regolamento (UE) n. 952/2013.

7.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, conformemente all'articolo 50 del presente regolamento, per modificare i criteri elencati nell'allegato I che stabiliscono se un veicolo usato è un veicolo fuori uso.

Articolo 39

Verifica automatica delle informazioni sullo stato del veicolo

1.

Prima di rilasciare veicoli usati per l'esportazione, le dogane verificano elettronicamente e automaticamente tramite i sistemi elettronici di cui all'articolo 45 che, sulla base del numero di identificazione del veicolo e delle informazioni sullo Stato membro di ultima immatricolazione, il veicolo sia considerato idoneo alla circolazione ai sensi dell'articolo 38, paragrafo 3, lettera b).

2.

Se le informazioni fornite o messe a disposizione delle dogane non corrispondono alle informazioni contenute nei registri nazionali dei veicoli e nei sistemi elettronici nazionali sui controlli tecnici a norma del paragrafo 1, le autorità doganali non autorizzano il veicolo all'esportazione e ne informano l'operatore economico interessato attraverso tali sistemi.

Articolo 40

Gestione del rischio e controlli doganali

1.

Al fine di applicare le disposizioni di cui all'articolo 38, le autorità doganali effettuano controlli sui veicoli usati destinati all'esportazione conformemente agli articoli 46 e 47 del regolamento (UE) n. 952/2013. Fatto salvo l'articolo 39, tali controlli si basano principalmente sull'analisi dei rischi, come stabilito all'articolo 46, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 952/2013.

2.

Oltre alla gestione del rischio di cui al paragrafo 1, una volta che l'interconnessione di cui all'articolo 45 è operativa, le dogane utilizzano tali sistemi elettronici di cui all'articolo 45, paragrafo 1, per determinare se un veicolo usato destinato all'esportazione soddisfa condizioni specifiche legate alla protezione dell'ambiente o alla sicurezza stradale conformemente al paragrafo 3 del presente articolo.

3.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo le condizioni di conformità di cui al paragrafo 2, comprese le condizioni specifiche applicate all'importazione di veicoli usati dal paese terzo di importazione in relazione alla protezione dell'ambiente e della circolazione stradale

sicurezza, quando tali condizioni sono state notificate da tale paese terzo alla Commissione. Tali condizioni sono verificabili rispetto alle informazioni disponibili nei sistemi elettronici di cui all'articolo 45, paragrafo 1.

Articolo 41

Sospensione

1. Qualora sussistano ragionevoli motivi per ritenere che un veicolo usato destinato all'esportazione possa non essere conforme ai requisiti della presente sezione, le autorità doganali sospendono l'autorizzazione all'esportazione di tale veicolo usato. Essi notificano inoltre immediatamente alle autorità competenti la sospensione e trasmettono tutte le informazioni pertinenti necessarie per determinare se il veicolo usato è conforme ai requisiti del presente regolamento e può essere rilasciato per l'esportazione.
2. Al fine di determinare se un veicolo usato, soggetto alla sospensione di cui al paragrafo 1, è conforme al presente regolamento, le autorità competenti possono richiedere, a qualsiasi persona coinvolta nell'esportazione di tale veicolo usato, ulteriori informazioni, comprese informazioni sulla vendita o sul trasferimento della proprietà del veicolo, come una copia della fattura o del contratto, e prove documentali che tale veicolo usato è destinato a un ulteriore utilizzo.

Articolo 42

Rilascio per l'esportazione

1. Se l'autorizzazione all'esportazione di un veicolo usato è stata sospesa a norma dell'articolo 41, tale veicolo usato è rilasciato all'esportazione se tutti gli altri requisiti e formalità relativi a tale autorizzazione sono stati soddisfatti e se è soddisfatta una delle seguenti condizioni:
 - a) le autorità competenti non hanno chiesto alle autorità doganali, entro quattro giorni lavorativi dall'inizio della sospensione, di mantenere la sospensione, oppure
 - b) le autorità competenti hanno informato le autorità doganali della loro approvazione per lo svincolo per l'esportazione a norma della presente sezione.
2. L'autorizzazione all'esportazione non è considerata una prova di conformità al diritto dell'Unione e, in particolare, al presente regolamento o al regolamento (UE) n. 952/2013.
3. Dopo ogni autorizzazione all'esportazione di un veicolo usato, le autorità doganali notificano tale autorizzazione all'esportazione all'autorità competente dello Stato membro in cui il veicolo in questione era immatricolato al momento dell'esportazione.

Articolo 43

Rifiuto di rilascio per l'esportazione

1. Qualora l'autorità competente concluda che un veicolo usato per il quale è stata notificata la sospensione a norma dell'articolo 41 non è conforme alla presente sezione, essa chiede immediatamente alle autorità doganali di non autorizzarlo all'esportazione e ne informa le autorità competenti.
2. All'atto della notifica dell'autorità competente ai sensi del paragrafo 1, le autorità doganali non rilasciano il veicolo usato per l'esportazione.

Articolo 44

Cooperazione tra autorità e scambio di informazioni

1. Gli Stati membri si prestano assistenza reciproca nell'attuazione della presente sezione mediante lo scambio di informazioni a livello bilaterale, in particolare ai fini della verifica dello stato di un veicolo, compresa la verifica della sua stato di immatricolazione nello Stato membro in cui è stato precedentemente immatricolato.
2. Se del caso, le autorità competenti degli Stati membri cooperano anche con le autorità amministrative di paesi terzi. Tale cooperazione può includere la condivisione di informazioni pertinenti, lo svolgimento di ispezioni congiunte e altre forme di assistenza reciproca ritenute necessarie per garantire il rispetto delle leggi e dei regolamenti applicabili che disciplinano l'esportazione di 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 le informazioni necessarie per l'adempimento delle loro funzioni ai sensi del presente regolamento, anche per via elettronica. 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 acquisite dalle autorità doganali nell'esercizio delle loro funzioni o fornite alle autorità doganali in via riservata all'autorità competente dello Stato membro in cui è stabilito l'operatore o l'operatore.
4. Se le autorità competenti hanno ricevuto informazioni a norma dei paragrafi da 1 a 3 del presente articolo, tali autorità competenti possono comunicare tali informazioni alle autorità competenti di altri Stati membri.
5. Le informazioni relative al rischio devono essere scambiate come segue:
 - a) tra autorità doganali conformemente all'articolo 46, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 952/2013;
 - b) tra le autorità doganali e la Commissione a norma dell'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, a norma dell'articolo 47, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 952/2013.

Articolo 45

Sistemi elettronici

1. Il sistema elettronico MOVE-HUB sviluppato dalla Commissione è utilizzato per lo scambio del numero di identificazione del veicolo e delle informazioni sull'immatricolazione del veicolo e sullo stato dei controlli tecnici tra i registri nazionali dei veicoli e i sistemi elettronici sui controlli tecnici degli Stati membri, nonché per l'interconnessione allo sportello unico dell'UE per le dogane, ove necessario per i controlli e i requisiti di cui alla presente sezione.
2. Il sistema telematico MOVE-HUB, di cui al comma 1, prevede almeno le seguenti funzionalità:
 - a) scambiare i dati in tempo reale con i registri nazionali dei veicoli, i sistemi elettronici nazionali sui controlli tecnici degli Stati membri ad essi interconnessi;

- (b) enable an automated electronic check of data provided in a roadworthiness certificate as referred to in Annex II of Directive 2014/45/EU of the date of first registration of a vehicle, as well as of the Member State where a vehicle was last registered, as referred to in Directive 1999/37/EC, to determine whether a used vehicle to be exported complies with the requirements set out in Article 38, Article 39(1) and Article 40;
- (c) interconnect to the EU Single Window Environment for Customs, in accordance with Regulation (EU) 2022/2399 for the purpose of exchanging data and support the process of exchange of information referred to in Articles 39(1) and Article 40(2), as well as support the notifications referred to in Articles 41 to 43;
- d) ai fini della cooperazione con i paesi terzi ai sensi dell'articolo 44, paragrafo 2, consentire lo scambio elettronico di informazioni con le autorità competenti dei paesi terzi che hanno notificato alla Commissione, a norma dell'articolo 40, paragrafo 2, le condizioni specifiche per l'importazione di veicoli usati che applicano.
3. Gli Stati membri interconnettono i loro registri nazionali dei veicoli e i loro sistemi elettronici nazionali sui controlli tecnici con il sistema elettronico MOVE-HUB di cui al paragrafo 1. Tale interconnessione è operativa entro 2 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 al sistema di interfaccia unica doganale dell'UE per lo scambio di certificati istituito dall'articolo 4 del regolamento (UE) 2022/2399, in modo che possano essere effettuati i controlli automatizzati di cui all'articolo 39 e all'articolo 40, paragrafo 2, e le notifiche di cui agli articoli 41, 42 e 43. Tale interconnessione diventa operativa entro 4 anni dall'adozione dell'atto di esecuzione di cui al paragrafo 5.
5. La Commissione adotta gli atti di esecuzione che stabiliscono le disposizioni necessarie per l'attuazione delle funzionalità del MOVE-HUB di cui al paragrafo 2, compresi gli aspetti tecnici necessari per l'interconnessione dei sistemi elettronici nazionali al MOVE-HUB, le condizioni di connessione al MOVE-HUB, i dati che devono essere trasmessi dai sistemi nazionali e il formato per la trasmissione di tali dati attraverso i sistemi nazionali interconnessi.
- Gli atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 2.

CAPITOLO VI RINFORZO

Articolo 46 Ispezioni

1. Gli Stati membri, ai fini dell'applicazione del presente regolamento, ispezionano: a)
gli impianti di trattamento autorizzati;
(b) operatori di riparazione e manutenzione;
c) altre strutture e operatori economici che possono trattare i veicoli fuori uso.

2. Le ispezioni riguardano almeno il 10 % degli operatori elencati al paragrafo 1, lettere a) ed ec), in ciascun anno civile.
3. Gli Stati membri effettuano inoltre ispezioni relative all'esportazione di veicoli usati al fine di verificare il rispetto dell'articolo 38.

Articolo 47

Cooperazione in materia di applicazione a livello nazionale e tra Stati membri

1. Gli Stati membri istituiscono, per quanto riguarda tutte le autorità competenti interessate coinvolte nell'applicazione del presente regolamento, meccanismi efficaci per consentire a tali autorità di cooperare e coordinarsi a livello nazionale per quanto riguarda lo sviluppo e l'attuazione di politiche e attività di applicazione relative al monitoraggio dell'immatricolazione, della cancellazione, della sospensione e della cancellazione dell'immatricolazione dei veicoli nonché alla prevenzione del trattamento illegale dei veicoli fuori uso.
2. Gli Stati membri cooperano, a livello bilaterale e multilaterale, tra loro al fine di facilitare la prevenzione e l'individuazione del trattamento illecito dei veicoli fuori uso. Scambiano informazioni pertinenti sull'immatricolazione, la cancellazione e la sospensione e cancellazione dell'immatricolazione dei veicoli, attraverso il sistema di scambio elettronico di cui all'articolo 45. Scambiano inoltre informazioni pertinenti sugli impianti di trattamento autorizzati e sugli operatori di riparazione e manutenzione non autorizzati come impianti di trattamento autorizzati, e altri impianti e operatori economici, che possono svolgere operazioni riguardanti il trattamento dei veicoli fuori uso. Condividono esperienze e conoscenze sulle misure di esecuzione all'interno delle strutture stabilite.

Lo scambio dei dati di immatricolazione dei veicoli comprende l'accesso e lo scambio di dati sulle prestazioni, nonché sulla natura e sui risultati dei controlli effettuati, con le autorità competenti di altri Stati membri per agevolare l'applicazione del presente regolamento.
3. Gli Stati membri comunicano alla Commissione quali membri del loro personale permanente sono responsabili della cooperazione di cui al paragrafo 2 del presente articolo e all'articolo 44.

Articolo 48

Sanzioni

Di [OP: inserire la data = il primo giorno del mese successivo a 36 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento] Gli Stati membri stabiliscono le norme sulle sanzioni applicabili alle violazioni dell'articolo 15, paragrafo 1, dell'articolo 16, dell'articolo 19, paragrafo 1, dell'articolo 22, paragrafi 1 e 2, degli articoli 23 e 24, dell'articolo 25, paragrafi 1 e 2, degli articoli da 26 a 32 e degli articoli 34, 35, 37 e 38 del presente regolamento, e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'attuazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano senza indugio alla Commissione tali regole e misure e le notificano senza indugio ogni loro successiva modifica.

Articolo 49

Segnalazione alla Commissione

1. Dal [OP: inserire la data = il primo giorno del mese successivo a 36 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento] Gli Stati membri pubblicano in forma aggregata per ogni anno civile e nel formato

stabiliti dalla Commissione a norma del paragrafo 5, i seguenti dati, che si basano sulle informazioni e sui dati ricevuti dai produttori, dalle organizzazioni per la responsabilità dei produttori e dagli operatori della gestione dei 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 bonificati nello Stato membro;
- d) il numero e il peso dei veicoli fuori uso riciclati nel territorio dello Stato membro;
- e) il numero e il peso dei veicoli fuori uso esportati o spediti per ulteriore trattamento in un altro Stato membro o in un paese terzo;
- f) il numero di certificati di distruzione rilasciati;
- g) la quantità totale e il peso di parti, componenti e materiali rimossi dai veicoli fuori uso a scopo di:
 - (i) riutilizzo;
 - (ii) rigenerazione o ristrutturazione;
 - (iii) riciclaggio;
 - (iv) recupero, incluso il recupero energetico;
 - (v) smaltimento;
- h) la quantità e il peso dei veicoli fuori uso trattati in modo diverso da quanto indicato alla lettera d);
- i) la quantità e il peso dei veicoli fuori uso utilizzati per il riempimento;
- j) i tassi degli obiettivi di cui all'articolo 34 raggiunti da tutti gli operatori di gestione dei rifiuti che operano nello Stato membro;
- k) l'uso dell'esenzione di cui all'articolo 30, paragrafo 2, e il modo in cui è stato monitorato dallo Stato membro relatore;
- l) dati sulle organizzazioni di responsabilità dei produttori, compresi i nomi delle persone giuridiche che rappresentano;
- m) i dati sull'attuazione dell'articolo 21.

Gli Stati membri rendono pubblici i dati di cui al paragrafo 1 entro 18 mesi dalla fine del periodo di riferimento per il quale sono raccolti. I dati devono essere leggibili a macchina, ordinabili e ricercabili e devono rispettare gli standard aperti per l'uso da parte di terzi. Gli Stati membri notificano alla Commissione quando i dati di cui al primo comma sono resi disponibili.

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

2. I dati messi a disposizione dagli Stati membri conformemente al paragrafo 1 sono accompagnati da una relazione sul controllo della qualità. Tali informazioni sono presentate nel formato stabilito dalla Commissione a norma del paragrafo 5.
3. Ogni 5 anni gli Stati membri redigono una relazione che riassume:

- n) incentivi introdotti per promuovere il riutilizzo, la rifabbricazione e la rimessa a nuovo di parti e componenti conformemente all'articolo 33;
- a) l'applicazione delle sanzioni e delle altre sanzioni previste dal diritto nazionale per le violazioni del presente regolamento adottato conformemente all'articolo 48, compreso un elenco del tipo di infrazioni notificate e dei tipi di misure adottate;
- b) i risultati delle ispezioni effettuate conformemente all'articolo 46;
- c) le modalità di applicazione delle definizioni di "veicolo fuori uso" e "veicolo usato", comprese le difficoltà pratiche incontrate in tale contesto.

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

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

- 4. Al fine di monitorare l'attuazione del presente regolamento, la Commissione raccoglie ed esamina le informazioni messe a disposizione 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 di parti, componenti e materiali rimossi per le finalità di cui al paragrafo 1, lettere (g), (h) e (i);
 - ii) la metodologia per determinare il peso dei rifiuti riciclati, compresa la determinazione dei punti di calcolo e dei punti di misurazione e, se necessario, le possibilità di applicare tassi medi di perdita;
 - (iii) la metodologia per il calcolo e la verifica del conseguimento degli obiettivi di riutilizzo, riciclaggio e recupero di cui all'articolo 34.
 - b) il formato della relazione alla Commissione di cui al paragrafo 1, nonché il formato della relazione sul controllo della qualità.

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

- 6. I produttori, le organizzazioni per la responsabilità del produttore, gli operatori della gestione dei rifiuti e altri operatori economici pertinenti forniscono alle autorità competenti dati precisi e affidabili che consentono agli Stati membri di adempiere agli obblighi di comunicazione previsti dal presente articolo.

CAPITOLO VII

POTERI DELEGATI E PROCEDURA DI COMMISSIONE

Articolo 50 *Esercizio della delega*

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 5, paragrafo 4, all'articolo 6, paragrafo 3, all'articolo 6, paragrafo 4, all'articolo 7, paragrafo 3, all'articolo 9, paragrafo 7, all'articolo 11, paragrafo 3, all'articolo 12, paragrafo 3, all'articolo 21, paragrafo 2, all'articolo 22, paragrafo 4, all'articolo 27, paragrafo 4, all'articolo 38, paragrafo 7 e all'articolo 40, paragrafo 3, è conferito alla Commissione per un periodo di 5 anni a decorrere dal [*OP: inserire la data = la data di entrata in vigore del presente regolamento*]. La Commissione redige 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 almeno tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui agli articoli 5, paragrafo 4, 6, paragrafo 3, 6, paragrafo 4, 7, paragrafo 3, 9, paragrafo 7, 11, paragrafo 3, 12, paragrafo 3, 21, paragrafo 2, 22, paragrafo 4, 27, paragrafo 4, 38, paragrafo 7 e articolo 40, paragrafo 3, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. Una decisione di revoca pone fine alla delega dei poteri specificati in tale decisione. 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 di eventuali atti delegati già in vigore.
4. Prima di adottare un atto delegato, la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro conformemente ai principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione lo notifica simultaneamente al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. Un atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 4, dell'articolo 6, paragrafo 3, dell'articolo 6, paragrafo 4, dell'articolo 7, paragrafo 3, dell'articolo 9, paragrafo 7, dell'articolo 11, paragrafo 3, dell'articolo 12, paragrafo 3, dell'articolo 21, paragrafo 2, dell'articolo 22, paragrafo 4, dell'articolo 27, paragrafo 4, dell'articolo 38, paragrafo 7 e dell'articolo 40, paragrafo 3, entro tale termine, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno entrambi informato la Commissione che non si opporranno. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 51 *Procedura di comitato*

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 39 della direttiva 2008/98/CE. Tale comitato è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

CAPO VIII MODIFICHE

Articolo 53

Modifiche al regolamento (UE) 2019/1020

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

Articolo 54

Modifiche al regolamento (UE) 2018/858

L'allegato II del regolamento (UE) 2018/858 è modificato conformemente all'allegato X del presente regolamento.

CAPITOLO IX DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 55

Revisione

1. Entro il 31 dicembre 203* [*OP: inserire la data = l'ultimo giorno dell'anno successivo a 95 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento*], la Commissione riesamina ed elabora una relazione sull'applicazione del presente regolamento e sul suo impatto sull'ambiente, sulla salute umana e sul funzionamento del mercato unico e la presenta al Parlamento europeo e al Consiglio.
2. Tenendo conto del progresso tecnico e dell'esperienza pratica acquisita negli Stati membri, nonché di eventuali revisioni del regolamento (CE) n. 1907/2006, la Commissione include, nella sua relazione, una valutazione sui seguenti aspetti del presente regolamento:
 - a) la necessità di estendere l'ambito di applicazione del presente regolamento, in particolare le disposizioni dei capi II e III, nonché del capo IV, sezione II, ai veicoli delle categorie l_{3e}, l_{4e}, l_{5e}, l_{6ee} e L_{7e} come definito all'articolo 4, paragrafo 2, lettere da c) a g), del regolamento (UE) n. 168/2013 e veicoli delle categorie M₂, M₃, N₂, N_{3e} e O come definito all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/858;
 - b) le misure riguardanti la fornitura di informazioni sulle sostanze problematiche presenti nei veicoli e la necessità di introdurre ulteriori disposizioni riguardanti le sostanze problematiche che possono influire sul riciclaggio di alta qualità dei veicoli alla fine del loro ciclo di vita;
 - c) le misure relative alla gestione dei veicoli fuori uso di cui al capo IV, compresi i livelli degli obiettivi fissati all'articolo 34 e la necessità della loro revisione;
 - d) le violazioni e l'efficacia, la proporzionalità e la dissuasività delle sanzioni di cui all'articolo 48;
 - e) la necessità di modificare l'articolo 5 del presente regolamento.

Articolo 56

Abrogazione e disposizioni transitorie

1. La direttiva 2000/53/CE è abrogata con effetto dal [OP: inserire la data = il primo giorno del mese successivo a 12 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento].

Tuttavia, continuano ad applicarsi le seguenti disposizioni della direttiva 2000/53/CE:

- a) dall'articolo 4, paragrafo 2 fino al [OP: inserire la data dell'ultimo giorno del mese successivo a 71 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento];
 - b) articolo 5, paragrafo 4, secondo comma, articolo 6, paragrafo 3, secondo comma, articolo 7, paragrafo 1, articolo 8, paragrafi 3 e 4, fino al [OP: inserire la data = l'ultimo giorno del mese successivo a 35 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento];
 - c) articolo 7, paragrafo 2, lettera b), fino al 31 dicembre 20** [OP: inserire l'anno = l'ultimo giorno dell'anno successivo a 35 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento];
 - (d) Articolo 9, paragrafi (1a) commi 1 e 3, (1b) e (1d) fino al [OP: Si prega di inserire la data = l'ultimo giorno del mese successivo a 35 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento];
 - e) articolo 9, paragrafo 1 bis, secondo comma, fino al [OP: inserire la data = l'ultimo giorno del mese successivo a 59 mesi dalla data di entrata in vigore del regolamento].
2. La direttiva 2005/64/CE è abrogata con effetto dal [OP: inserire la data = l'ultimo giorno del mese successivo a 71 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento].

Tuttavia, il suo articolo 6, paragrafo 3 è abrogato con effetto dal [OP: inserire la data = l'ultimo giorno del mese successivo a 35 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento].

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

Articolo 57

Entrata in vigore e applicazione

1. Il presente Regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
2. Si applica dal [OP: inserire la data = il primo giorno del mese successivo a 12 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento].

Tuttavia, l'articolo 54 si applica dal [OP: inserire la data = il primo giorno del mese successivo a 72 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento].

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

Fatto a Bruxelles,

*Per il Parlamento europeo Il
Presidente*

*Per il Consiglio
Il presidente*

BILANCIO LEGISLATIVO

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA Titolo

1.1. della proposta/iniziativa

1.2. Settore/settori interessati

1.3. La proposta/iniziativa riguarda:

1.4. Obiettivo/i

1.4.1. Obiettivi generali

1.4.2. Obiettivi specifici

1.4.3. Risultato/i previsto/i e impatto

1.4.4. Indicatori di prestazione

1.5. Motivazione della proposta/iniziativa

1.5.1. Requisiti da soddisfare a breve o lungo termine, inclusa una tempistica dettagliata per avvio dell'attuazione dell'iniziativa

1.5.2. Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione (può derivare da diversi fattori, ad es vantaggi in termini di coordinamento, certezza del diritto, maggiore efficacia o complementarità). Ai fini del presente punto, per "valore aggiunto dell'intervento dell'Unione" si intende il valore risultante dall'intervento dell'Unione, che si aggiunge al valore che sarebbe stato altrimenti creato dai soli Stati membri.

1.5.3. Lezioni apprese da esperienze simili in passato

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

1.5.5. Valutazione delle diverse opzioni di finanziamento disponibili, comprese le possibilità di redistribuzione

1.6. Durata e incidenza finanziaria della proposta/iniziativa

1.7. Metodo/i di esecuzione del bilancio previsti

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Norme di monitoraggio e rendicontazione

2.2. Sistema/i di gestione e controllo

2.2.1. Giustificazione della/e modalità di gestione, meccanismo/i di attuazione del finanziamento, le modalità di pagamento e la strategia di controllo proposta

2.2.2. Informazioni sui rischi individuati e sul/i sistema/i di controllo interno predisposto per mitigarli

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

2.3. Misure per prevenire frodi e irregolarità

3. IMPATTO FINANZIARIO STIMATO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

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

3.2. Incidenza finanziaria prevista della proposta sugli stanziamenti

3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti operativi

3.2.2. Produzione stimata finanziata con stanziamenti operativi

3.2.3. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi

3.2.3.1. Fabbisogno stimato di risorse umane

3.2.4. Compatibilità con l'attuale quadro finanziario pluriennale

3.2.5. Contributi di terzi

3.3. Impatto stimato sulle entrate

CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA 1.1.

Titolo della proposta/iniziativa

Proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio sui requisiti di circolarità per la progettazione dei veicoli e sulla gestione dei veicoli fuori uso, che modifica i regolamenti (UE) 2018/858 e 2019/1020 e abroga le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE.

1.2. Settore/settori interessati

Aree politiche: 03 Mercato unico
09 Ambiente

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

1.3. La proposta/iniziativa riguarda:

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

1.4. Obiettivo/i

1.4.1. Obiettivi generali

Migliorare il funzionamento del mercato interno dell'UE riducendo gli impatti ambientali negativi legati alla progettazione, alla produzione, alla vita utile e al trattamento a fine vita dei veicoli e contribuendo alla sostenibilità dei settori automobilistico e del riciclaggio.

1.4.2. Obiettivi specifici

Progettazione e produzione

- Facilitare e aumentare la rimozione, il riutilizzo, la rigenerazione e il riciclaggio di materiali, parti e componenti contenuti nei veicoli.
- Aumentare l'uso di materiali riciclati nella produzione di veicoli, incentivando così il riciclaggio, riducendo le dipendenze strategiche delle materie prime e sostenendo la decarbonizzazione dell'industria automobilistica.
- Aumentare la circolarità per autocarri, autobus, rimorchi e alcuni veicoli di categoria L attualmente al di fuori del campo di applicazione della normativa di omologazione ELV e 3R.

Trattamento di fine vita

- Migliorare il trattamento dei veicoli fuori uso aumentando la quantità e la qualità dei materiali riutilizzati, rigenerati e riciclati, riducendo così l'impronta ambientale legata alla fase di fine vita.

⁷¹

Ai sensi dell'articolo 58, paragrafo 2, lettera a) ob) del regolamento finanziario.

- Aumentare la raccolta dei veicoli fuori uso nell'UE e garantire l'idoneità alla circolazione dei veicoli usati esportati dall'UE, in modo da ridurre il numero di "veicoli scomparsi" e la loro impronta ambientale.

1.4.3. Risultato/i previsto/i e impatto

Specificare gli effetti che la proposta/iniziativa dovrebbe avere sui beneficiari/gruppi destinatari.

- Migliore allineamento delle fasi di produzione rispetto a quelle di scarto dei veicoli
- Incentivare il riciclo, riducendo le dipendenze strategiche di materie prime ed energia
- Sostegno alla decarbonizzazione dell'industria automobilistica.
- **Ridurre l'impronta ambientale legata al riciclo dei veicoli.**
- Ridurre l'impronta dell'inquinamento esterno dell'UE e i rischi per la sicurezza stradale associati all'esportazione di veicoli usati non idonei alla circolazione.
- Aumentare la circolarità e garantire un corretto trattamento dei veicoli attualmente fuori campo.

1.4.4. Indicatori di prestazione

Specificare gli indicatori per il monitoraggio dei progressi e dei risultati.

- **Migliore riciclabilità e riutilizzabilità dei veicoli**
- Informazioni di smontaggio più snelle per gli operatori del trattamento
- Riduzione dei costi di riparazione dei pezzi di ricambio di seconda mano
- Miglioramento della raccolta dei veicoli, riduzione delle esportazioni di veicoli usati di bassa qualità e veicoli fuori uso
- Numero ridotto di veicoli trattati illegalmente e in modo informale
- Aumento della quantità di parti e componenti riutilizzati e riciclati
- **Aumento della quantità di materiali riciclati, riciclati di qualità superiore e materiali più critici e strategici riciclati riducendo le dipendenze,**
- Riduzione della dipendenza energetica nella produzione di metallo e plastica
- Minori quantità di discarica
- **Maggiori livelli di assorbimento del contenuto riciclato per la plastica e forse altri materiali nei nuovi veicoli**
- **Significativi risparmi di gas serra grazie a una migliore efficienza delle risorse**
- Riduzione dell'inquinamento atmosferico e degli incidenti stradali nei paesi importatori di veicoli di qualità superiore e idonei alla circolazione
- Minori costi di riparazione per i proprietari di veicoli
- Aumento dei ricavi grazie al miglioramento della raccolta e del trattamento
- **Mercati migliorati per le materie prime secondarie, in particolare la plastica**
- Riduzione dell'inquinamento atmosferico dovuto all'aumento del riciclaggio della plastica
- **Aumento significativo dell'occupazione.**
- Riduzione delle esternalità ambientali della cattiva gestione dei rifiuti
- **Reddito più legittimo e maggiori entrate fiscali**
- **Migliore riutilizzo e riciclaggio dei veicoli attualmente al di fuori del campo di applicazione**

1.5. Motivazione della proposta/iniziativa

1.5.1. Requisiti da soddisfare a breve o lungo termine, inclusa una tempistica dettagliata per avvio dell'attuazione dell'iniziativa

I requisiti dettagliati dovrebbero essere adottati mediante atti di esecuzione/delegati in un orizzonte temporale di 1-8 anni. Da questa proposta di regolamento scaturiranno una serie di azioni in termini di mandati, decisioni delegate o attuative e relazioni di valutazione d'impatto.

Le azioni riguarderanno una definizione coerente e una migliore verifica con requisiti di informazione in materia di riciclabilità, riutilizzabilità, rimozione e circolarità, nonché dichiarazioni sul contenuto di materiale riciclato. Per la raccolta e il trattamento varie disposizioni richiedono di stabilire ulteriori specifiche per la raccolta e il trattamento, comprese le regole di calcolo per gli obiettivi di riutilizzo e riciclaggio e lo scambio elettronico di informazioni tra gli Stati membri per consentire registri interoperabili e controlli doganali semplificati. Ulteriori elementi di armonizzazione riguardano la definizione di criteri uniformi per la modulazione delle tariffe EPR e le EPR transfrontaliere.

Più in dettaglio (calendario per il completamento dell'attività in mesi dopo l'entrata in vigore):

- Migliorare la metodologia per la determinazione dei tassi 3R (36 mesi),
- Miglioramento della valutazione del rischio delle restanti esenzioni relative alle sostanze pericolose con il supporto dell'ECHA (24 mesi), trasferimento delle esenzioni relative alle restrizioni relative alle sostanze relative alle batterie al regolamento sulle batterie, revisione generale e allineamento con REACH/"regolamento Omnibus" (96 mesi)
- Calcolo e regole di verifica per il contenuto riciclato della plastica (24 mesi), studio di fattibilità per la definizione di obiettivi di contenuto riciclato per acciaio (36 mesi) e altri materiali (36 mesi), formati di dichiarazione per altri materiali incluse le materie prime critiche (60 mesi)
- Specifica dei requisiti di rimovibilità per le batterie dei veicoli elettrici e i motori elettrici e informazioni generali sulla rimozione di altri componenti pertinenti, compresa la modifica del trattamento selettivo dell'allegato VII (36 mesi), l'aggiornamento dei requisiti di informazione (72 mesi).
- Specifica dei requisiti della strategia di circolarità e rendicontazione armonizzata (36 mesi)
- Requisiti di etichettatura delle parti in plastica (aggiornati a 72 mesi), batterie EV e motori edrive, in linea con i requisiti del regolamento sulle batterie e del CRM Act (36 mesi),
- Modifica degli obblighi di comunicazione per l'esportazione e delle regole di calcolo delle prestazioni di trattamento (24 mesi)
- Aggiornamento della rendicontazione esistente e dei suoi formati sulle prestazioni di trattamento attualmente basate sulla decisione della Commissione 2005/293 (eseguita dall'ESTAT), in particolare sulle batterie e sui motori e-drive rimossi (36 mesi).
- Aggiornamento dei formati di omologazione e della documentazione informativa da fornire alle autorità di omologazione (tra 24 e 48 mesi utilizzando l'autorizzazione esistente).
- Sviluppo dei criteri del Passaporto di circolarità dei veicoli (84 mesi).

- Tariffa EPR armonizzata (60 mesi) e criteri di cooperazione EPR transfrontaliera (36 mesi).

- Criteri per l'esportazione di veicoli usati, requisiti di controllo tecnico e interoperabilità delle informazioni sull'immatricolazione dei veicoli (48 mesi)

- Sviluppo informatico del sistema 'Single Window' e supporto della DG TAXUD per la trasmissione di informazioni alle autorità doganali nell'ambito di MOVEHUB (84 mesi) - Valutazione del funzionamento del mercato dei pezzi di ricambio (96 mesi, clausola di revisione)

- Approccio graduale per l'estensione dell'ambito della categoria di veicoli e preparazione per la revisione (96 mesi)

1.5.2. Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione (può derivare da diversi fattori, ad es vantaggi in termini di coordinamento, certezza del diritto, maggiore efficacia o complementarità). Ai fini del presente punto, per "valore aggiunto dell'intervento dell'Unione" si intende il valore risultante dall'intervento dell'Unione, che si aggiunge al valore che sarebbe stato altrimenti creato dai soli Stati membri.

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

La modernizzazione dell'attuale direttiva ELV adottata più di 20 anni fa è necessaria per garantire che i produttori, gli importatori e gli operatori economici siano incentivati a raggiungere gli obiettivi del Green Deal e messi in condizione di contribuire al piano d'azione per l'economia circolare.

Le valutazioni di queste direttive hanno dimostrato che erano necessari notevoli miglioramenti per favorire la transizione del settore automobilistico verso un'economia circolare, riducendo così l'impronta ambientale legata alla produzione e al trattamento a fine vita dei veicoli e rafforzando la sostenibilità dell'industria automobilistica e del riciclaggio in Europa.

Poiché il settore automobilistico sta subendo una massiccia trasformazione con il passaggio ai veicoli elettrici, ciò significa che la quota principale dell'impronta ambientale dei veicoli passerà dalla fase di utilizzo a quella di produzione e riciclaggio e che saranno necessarie importanti forniture di materie prime critiche (CRM).

Valore aggiunto dell'Unione generato previsto (ex post):

Questa azione riduce la conseguente maggiore vulnerabilità delle catene di approvvigionamento dell'industria dell'UE, in particolare per le materie prime essenziali per l'autonomia strategica dell'UE. Allo stesso tempo, il miglioramento della qualità della raccolta e del trattamento facilita un migliore assorbimento dei materiali riciclati sostenendo la transizione verso un'economia a emissioni zero fino a 14 milioni di tonnellate di CO₂equivalente all'anno nel 2040.

Il valore aggiunto di un approccio dell'UE sotto forma di un unico regolamento è che garantisce la coerenza tra i requisiti fissati in fase di progettazione e produzione dei veicoli nell'ambito dell'omologazione con i requisiti nelle fasi di raccolta e smaltimento. È necessaria una migliore sincronizzazione per garantire il mantenimento della qualità sia economica che ambientale di parti, componenti e materiali derivanti dal riutilizzo, dalla rigenerazione e dal riciclaggio.

1.5.3. Lezioni apprese da esperienze simili in passato

Il presente regolamento segue l'esempio del regolamento sulle batterie, che fornisce un quadro completo per migliorare la circolarità delle batterie. Diverse disposizioni stanno integrando i requisiti di sostenibilità per le batterie dei veicoli elettrici che costituiscono il più grande sottosectore futuro ai sensi del regolamento sulle batterie. Specifica inoltre in questa legislazione settoriale sui rifiuti, da integrare integralmente nel quadro di omologazione, le esigenze dettagliate per migliorare la progettazione, la produzione e il recupero di materie prime critiche e strategiche, come affrontato dalla legge CRM adottata di recente, in particolare per i materiali a magneti permanenti nei motori elettrici dei veicoli.

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

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

Il Green Deal europeo sarà la base della strategia di ripresa dell'UE. Ciò include l'obiettivo di trasporti e logistica più puliti, compresa la mobilità elettrica, che sono il principale motore della crescita esponenziale della domanda di batterie, motori e-drive e molti altri CRM e materie prime strategiche, compresa la loro energia di produzione incorporata.

Gli obiettivi del presente regolamento sono sostenuti dal quadro finanziario pluriennale e dal Next Generation EU, che pongono entrambi un importante accento sui finanziamenti e sugli investimenti per sostenere la transizione dell'economia europea verso modelli circolari e climaticamente neutri. Ciò include investimenti per modernizzare la gestione dei rifiuti, aumentare la capacità di riciclaggio per specifici flussi di rifiuti e promuovere il riciclaggio e l'innovazione di alta qualità.

L'economia circolare è anche integrata nella matrice del programma Orizzonte Europa sulla ricerca, in particolare nel partenariato sulla circolarità, ed è uno dei pilastri del programma per l'ambiente e l'azione per il clima (LIFE) 2021-2027. Questi saranno essenziali per garantire la competitività sostenibile dell'Europa in questo campo, nonché per rilanciarne l'economia, la crescita e il benessere. Si prevede che l'UE continuerà a promuovere la ricerca in questo e nei campi correlati nel prossimo QFP.

1.5.5. Valutazione delle diverse opzioni di finanziamento disponibili, comprese le possibilità di redistribuzione

Per razionalizzare e migliorare la coerenza nella valutazione delle restrizioni relative alle sostanze, l'esperienza dell'ECHA (valutazione del rischio delle sostanze) e del JRC (sviluppo di metodologie e procedure) sarebbe la più appropriata per garantire la coerenza nell'attuazione dell'approccio proposto in relazione a fascicoli correlati come l'EPSR, le batterie e l'atto CRM che richiedano analogamente la loro esperienza.

Per quanto riguarda il JRC, il lavoro potrebbe basarsi su precedenti ricerche del JRC per la valutazione dell'impatto degli obiettivi di contenuto riciclato e delle regole di verifica per il riciclaggio

tassi di batterie e attività in corso da parte del JRC per ESPR nonché attività del JRC per DG GROW sulle future misure politiche per i CRM (0,837 milioni di EUR). Il CCR valuterà il modo migliore per creare sinergie e sostenere il lavoro in collaborazione con ENV e GROW.

Per lo sviluppo del sistema informatico e gli scambi di dati per i controlli doganali, il fabbisogno di personale e risorse della DG TAXUD e della DG MOVE è correlato alla digitalizzazione MOVEHUB delle informazioni sull'immatricolazione dei veicoli e riflette l'ambizione di limitare l'esportazione di veicoli non idonei alla circolazione di bassa qualità verso paesi terzi per affrontare il problema persistente dell'ignota ubicazione dei veicoli. A lungo termine, questo sviluppo informatico supporta l'ulteriore digitalizzazione delle informazioni sull'immatricolazione dei veicoli allo studio per la revisione in corso delle direttive della DG MOVE in materia, la cui adozione è prevista per la fine del 2023.

Per la strategia sulla circolarità, i criteri per il passaporto per veicoli circolari e i requisiti relativi alle EPR, gli appaltatori esterni sono nella posizione migliore per fornire il supporto tecnico necessario (0,500 milioni di EUR dalla DG GROW). Lo stesso vale per gli studi di supporto per i requisiti di trattamento, il funzionamento dei mercati dei pezzi di ricambio), la preparazione per la revisione delle esenzioni dalle restrizioni sulle sostanze (0,075 milioni di EUR) e l'approccio graduale previsto per l'estensione del campo di applicazione (0,575 milioni di EUR dalla DG ENV per il 2024-2027)

1.6. Durata e incidenza finanziaria della proposta/iniziativa

-durata limitata

- - in vigore dal [GG/MM]AAAA al [GG/MM]AAAA
- - Incidenza finanziaria dal AAAA al AAAA per gli stanziamenti d'impegno e dal AAAA al AAAA per gli stanziamenti di pagamento.

- durata illimitata

- Attuazione con un periodo di avvio dal 2025 al 2028,
- seguito dal funzionamento su vasta scala e dalla completa attuazione intorno al 2032.

1.7. Metodo/i di esecuzione del bilancio pianificato⁷²

- Gestione diretta dalla Commissione

- - dai suoi servizi, compreso il suo personale presso le delegazioni dell'Unione;
- - dalle agenzie esecutive

-Gestione condivisa con gli Stati membri

-Gestione indiretta affidando compiti di esecuzione del bilancio a:

- - paesi terzi o organismi da essi designati;
- - organizzazioni internazionali e loro agenzie (da specificare);

⁷²

Dettagli sulle modalità di esecuzione del bilancio e riferimenti al regolamento finanziario sono disponibili sul sito BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budgetimplementation/Pages/implementation-methods.aspx>

- - la BEI e il Fondo europeo per gli investimenti;
- - organismi di cui agli articoli 70 e 71 del regolamento finanziario;
- - enti di diritto pubblico;
- - enti di diritto privato investiti di attribuzioni di pubblico servizio purché dotati di adeguate garanzie finanziarie;
- - organismi di diritto privato di uno Stato membro incaricati dell'attuazione di un partenariato pubblico-privato e dotati di adeguate garanzie finanziarie;
- - organismi o persone incaricati dell'attuazione di azioni specifiche nell'ambito della PESC ai sensi del titolo V del TUE e individuati nel pertinente atto di base.
- *Se viene indicata più di una modalità di gestione, fornire i dettagli nella sezione "Commenti".*

Commenti

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

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Regole di monitoraggio e rendicontazione

Specificare la frequenza e le condizioni.

L'iniziativa riguarda gli appalti, l'accordo amministrativo con il CCR e l'impatto sulla COM HR.

2.2. Sistema/i di gestione e controllo

2.2.1. Giustificazione della/e modalità di gestione, meccanismo/i di attuazione del finanziamento, le modalità di pagamento e la strategia di controllo proposta

N / A

2.2.2. Informazioni sui rischi individuati e sul/i sistema/i di controllo interno predisposto per mitigarli

N / A

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

N / A

2.3. Misure per prevenire frodi e irregolarità

Specificare le misure di prevenzione e protezione esistenti o previste, ad esempio dalla strategia antifrode.

N / A

3. IMPATTO FINANZIARIO STIMATO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

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

-Linee di bilancio esistenti

Al fine delle rubriche e delle linee di bilancio del quadro finanziario pluriennale.

Intestazione di pluriennale finanziario struttura	Linea di bilancio	Tipo di spesa	Contributo			
	Numero	Diff./Non-diff. ⁷³	da EFTA Paesi ⁷⁴	da candidato Paesi E potenziale candidati ⁷⁵	dall'altro terzo Paesi	altro assegnato reddito
1	03.02.01.01 Funzionamento e sviluppo del mercato interno di beni e servizi	Diff.	SÌ	NO	NO	NO
3	09.02.02 - Economia circolare e qualità della vita	Diff.	SÌ	NO	NO	NO
7	20.02.01.01 Agenti contrattuali	Non diff.	NO	NO	NO	NO
7	20.02.01.03 Funzionari nazionali temporaneamente assegnati all'istituzione	Non diff.	NO	NO	NO	NO

-Richieste nuove linee di bilancio

Al fine delle rubriche e delle linee di bilancio del quadro finanziario pluriennale.

Intestazione di pluriennale finanziario struttura	Linea di bilancio	Tipo di spesa	Contributo			
	Numero	Diff./Non-diff.	da EFTA Paesi	da candidato Paesi E potenziale candidati	da altro terzo Paesi	altro assegnato reddito
	N / A					

⁷³ Diff. = Stanziamenti dissociati / Non diss. = Stanziamenti non dissociati. EFTA:

⁷⁴ Associazione europea di libero scambio.

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

3.2. Incidenza finanziaria prevista della proposta sugli stanziamenti

3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti operativi

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

milioni di EUR (al terzo decimale)

Rubrica della finanziaria pluriennale struttura	1	Mercato unico, innovazione e digitale
--	---	---------------------------------------

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

La DG GROW ha stimato che lo sviluppo della metodologia aggiornata per le tariffe 3R, i criteri di rimovibilità per batterie e motori e-drive e lo scambio elettronico di informazioni per il proposto Passaporto della circolarità dei veicoli richiedano rispettivamente (0,250, 0,250 M EUR). Alcune risorse aggiuntive saranno necessarie nel periodo 2028-2033 per portare avanti i lavori dopo la fine dell'attuale QFP nel 2027: per la DG GROW è previsto un importo totale per il periodo dal 2028 fino alla piena attuazione intorno al 2032 di 0,150 milioni di EUR per gli studi tecnici.

L'importo sopra riportato sarebbe inoltre necessario per finanziare la quota rilevante degli accordi amministrativi, da discutere tra la DG ENV/DG GROW e il JRC e per l'acquisizione di studi e dati relativi alle disposizioni della DG GROW (metodologia aggiornata per le tariffe 3R, i criteri di rimovibilità per batterie e motori elettrici e lo scambio elettronico di informazioni per il proposto Passaporto sulla circolarità dei veicoli). Verrebbero prese in considerazione significative sinergie con il sostegno politico in corso da parte del CCR per la legge CRM.

milioni di EUR (al terzo decimale)

Rubrica della finanziaria pluriennale struttura	3	Risorse naturali e ambiente
--	----------	------------------------------------

DG: ENV	09.02.02		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTALE 2024- 2027
Spese operative DG ENV, studi di supporto	Impegni	(1a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
	Pagamenti	(2a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
Co-delega alla DG TAXUD, sviluppo dell'interfaccia unica doganale	Impegni	(1b)	-	0,030	0,260	0,260	0,550
	Pagamenti	(2b)	-	0,030	0,260	0,260	0,550
Codelega alla DG MOVE, supporto informatico	Impegni	(1a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
	Pagamenti	(2a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
Accordo amministrativo con il JRC	Impegni	(1a)	-	0,209	0,293	0,335	0,837
	Pagamenti	(2a)	-	0,209	0,293	0,335	0,837
TOTALE stanziamenti per la DG ENV	Impegni	=1a+1b+3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427
	Pagamenti	=2a+2b+3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427

La DG ENV ha stimato la necessità di studi di supporto tecnico (dal 2024 al 2031) per il contenuto di plastica riciclata e le prospettive di riciclaggio chimico (0,100 M EUR), lo studio per la determinazione dei livelli obiettivo del contenuto di acciaio riciclato (0,100 M EUR), lo studio di fattibilità più ampio per CRM, contenuto riciclato di alluminio e magnesio (0,100 M EUR nel 2027), criteri per la modulazione della tariffa EPR (0,050 M EUR), requisiti di qualità per le tecnologie PST (0,050 M EUR), il meccanismo transfrontaliero di cooperazione EPR (0,100 milioni di EUR), la preparazione per la revisione delle esenzioni dalla restrizione delle sostanze (0,075 milioni di EUR) e le regole per il calcolo e la verifica delle prestazioni di riciclaggio totali (0,575 milioni di EUR) per il periodo 2024-2027.

È probabile che il JRC svolga un ruolo importante nel sostenere la Commissione con alcuni dei lavori tecnici richiesti come menzionato sopra per lo sviluppo di specifiche relative al contenuto riciclato, la rimovibilità delle batterie e dei motori elettrici ricchi di CRM e le regole di calcolo e verifica relative al trattamento. Un possibile accordo amministrativo può coprire le esigenze stimate (0,837 milioni di EUR per il periodo 2024-2027), massimizzando al contempo le sinergie con i compiti correlati ai sensi della legge CRM, ESPR, proposte SuP e PPWR.

La co-delega viene applicata dalla DG ENV alla DG TAXUD e alla DG MOVE per digitalizzare le informazioni sull'immatricolazione dei veicoli estendendo i sistemi informatici per creare l'interoperabilità della digitalizzazione dei registri dei veicoli e come secondo passo per stabilire controlli delle esportazioni in tempo reale collegandosi al sistema di interfaccia unica doganale per il periodo 2024-2027.

Alcune risorse aggiuntive saranno necessarie nel periodo 2028-2033 per portare avanti i lavori dopo la fine dell'attuale QFP nel 2027:

(c) Per la DG ENV, è previsto un importo totale per il periodo dal 2028 fino alla piena attuazione intorno al 2032 di 0,550 milioni di EUR in spese tecniche studi.

(D) Per la DG TAXUD, è previsto un importo totale per il periodo dal 2028 fino alla piena attuazione intorno al 2032 di 0,500 milioni di EUR per la diffusione delle tecnologie dell'informazione.

(e) Risorse per il CCR sotto forma di possibili disposizioni amministrative aggiuntive per un importo totale di 0,335 milioni di EUR per il periodo 2028-2032.

TOTALE stanziamenti nelle RUBRICHE da 1 a 6 della finanziaria pluriennale framework(Importo di riferimento)	Impegni	=4+6	0,250	0,769	0,683	1.225	2.927
	Pagamenti	=5+6	0,250	0,769	0,683	1.225	2.927

milioni di EUR (al terzo decimale)

Rubrica della finanziaria pluriennale struttura		7	Spese amministrative				
DG ENV, DG TAXUD			2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTALE 2024-2027
Risorse umane, DG ENV	Cimpegni	(1a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1.055
	Pagamenti	(2a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1.055
Risorse umane, DG TAXUD	Impegni	(1a)	-	0,091	0,137	0,137	0,364
	Pagamenti	(2a)	-	0,091	0,137	0,137	0,364
TOTALE stanziamenti alla RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale per DG GROW, DG TAXUD	Impegni	=1a+1b +3	0,139	0,366	0,457	0,457	1.419
	Pagamenti	=2a+2b+3	0,139	0,366	0,457	0,457	1.419

Si prega di trovare la giustificazione per le esigenze di personale nella sezione 3.2.3 di seguito.

		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTALE 2024-2027
TOTALE stanziamenti nelle RUBRICHE da 1 a 7 del quadro finanziario pluriennale	Impegni	0,389	1.135	1.140	1.682	4.346
	Pagamenti	0,389	1.135	1.140	1.682	4.346

3.2.2. Produzione stimata finanziata con stanziamenti operativi

Stanziamenti di impegno in milioni di EUR (al terzo decimale)

Indicare obiettivi e uscite	-	Tipo 76	Averge costo	Anno N		Anno N+1		Anno N+2		Anno N+3		Inserisci tutti gli anni necessari per mostrare il durata dell'impatto (vedi punto 1.6)						TOTALE			
				USCITE																Totale NO	Totale costo
				NO	Costo	NO	Costo	NO	Costo	NO	Costo	NO	Costo	NO	Costo	NO	Costo	NO	Costo		
OBIETTIVO SPECIFICO n. 177...																					
- Produzione																					
- Produzione																					
- Produzione																					
Totale parziale per l'obiettivo specifico n. 1																					
OBIETTIVO SPECIFICO n. 2 ...																					
- Produzione																					
Totale parziale per l'obiettivo specifico n. 2																					
TOTALI																					

76 Gli output sono prodotti e servizi da fornire (es: numero di scambi di studenti finanziati, numero di km di strade costruite, ecc.).
 77 Come descritto al punto 1.4.2. 'Obiettivi specifici)...

3.2.3. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi

3.2.3.1. Fabbisogno stimato di stanziamenti amministrativi della Commissione

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

Stima da esprimere in unità equivalenti a tempo pieno

	2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTALE 2024 - 2027
20 01 02 01 (sede centrale e uffici di rappresentanza della Commissione) DG GROW: TA					
20 01 02 01 (sede centrale e uffici di rappresentanza della Commissione) DG ENV: TA					
20 01 02 03 (delegazioni)					
01 01 01 01 (Ricerca indiretta)					
01 01 01 11 (Ricerca diretta)					
Altre linee di bilancio (specificare)					
20 02 01 (AC, END, INT dalla "dotazione globale") DG ENV	1.5	3	3.5	3.5	11.5
20 02 01 (AC, END, INT dalla "dotazione globale") DG TAXUD	0.0	1.0	1.5	1.5	4.0
		- nelle delegazioni			
01 01 01 02 (AC, END, INT - Ricerca indiretta)					
01 01 01 12 (AC, END, INT - Ricerca diretta)					
Altre linee di bilancio (specificare)					
TOTALE	1.5	4.0	5.0	5.0	15.5

Le risorse umane necessarie saranno soddisfatte dal personale della DG che è già assegnato alla gestione dell'azione e/o è stato riassegnato all'interno della DG, unitamente, se necessario, a eventuali stanziamenti aggiuntivi che possono essere concessi alla DG responsabile nell'ambito della procedura di assegnazione annuale e alla luce dei vincoli di bilancio.

Descrizione dei compiti da svolgere:

Funzionari e agenti temporanei	Non sono necessari ulteriori posti di AT per la direzione generale. La supervisione prevista di tutti i compiti negoziali nel 2024 e per la preparazione, redazione e adozione del diritto derivato secondo le scadenze proposte sarà coperta dal personale AT esistente.
Personale esterno	Ulteriori compiti tecnici guidati dalla DG GROW saranno svolti dal personale esistente, integrato dal sostegno della DG ENV e dalla competenza tecnica del CCR (ove concordato): <ul style="list-style-type: none"> - Migliorare la metodologia per la determinazione dei tassi 3R; - Miglioramento della valutazione del rischio delle restanti esenzioni relative alle sostanze pericolose con il supporto dell'ECHA, trasferimento delle esenzioni relative alle restrizioni relative alle sostanze per batterie al regolamento sulle batterie, revisione generale e allineamento con REACH/"regolamento Omnibus"; - Specifica dei requisiti di amovibilità per le batterie dei veicoli elettrici e i motori elettrici e informazioni generali sulla rimozione di altri componenti pertinenti (compresa la modifica del trattamento selettivo dell'allegato IV, l'aggiornamento dei requisiti di informazione (sostegno del JRC);

	<ul style="list-style-type: none"> - Specificazione dei requisiti della strategia di circolarità; - Requisiti di etichettatura delle parti in plastica (aggiornati a 72 mesi), batterie EV e motori edrive in linea con i requisiti del regolamento sulle batterie e del CRM Act (36 mesi); - Aggiornamento dei formati di omologazione e del fascicolo informativo da fornire agli enti di omologazione; - Sviluppo dei criteri del Passaporto di Circolarità dei Veicoli. <p>Per la DG ENV, ulteriori compiti dovranno essere coperti da ulteriori posti AC e END. Per la DG ENV questo dovrebbe essere 1,0 FTE END dal 2024 in poi, integrato rispettivamente da 0,5 posti FTE CA per il 2024, 2,0 posti FTE CA nel 2025 e 2,5 posti FTE CA sia nel 2026 che nel 2027 per svolgere il lavoro tecnico, con il sostegno del CCR ove concordato, tra cui:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Regole di calcolo e verifica per il contenuto riciclato della plastica, studio di fattibilità per la definizione di obiettivi di contenuto riciclato per l'acciaio, più ampio studio di fattibilità tecnica ed economica per CRM e altri materiali, formati di dichiarazione per altri materiali compresi i CRM (DG GROW e supporto JRC); - Modifica degli obblighi di comunicazione per l'esportazione e delle regole di calcolo per l'esecuzione del trattamento (sostegno del JRC); - Requisiti di qualità per gli operatori del trattamento e PST; - tariffa EPR armonizzata e criteri di cooperazione EPR transfrontaliera; - Criteri per l'esportazione di veicoli usati. - Valutazione del funzionamento del mercato dei pezzi di ricambio (96 mesi, clausola di revisione) - Approccio graduale per l'estensione dell'ambito di applicazione della categoria di veicoli e preparazione per la revisione (96 mesi) <p>Per la DG TAXUD 1,0 FTE per il 2025 e 1,5 FTE di posti CA sono previsti verso il 2026 e il 2027 e i compiti della DG MOVE saranno coperti dal personale esistente, con il supporto tecnico della DG ENV (coperto dal personale della DG ENV sopra elencato):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Attuazione dei requisiti di controllo tecnico e interoperabilità delle informazioni sull'immatricolazione dei veicoli; - Sviluppo informatico del sistema 'Single Window' e supporto della DG TAXUD per la trasmissione delle informazioni alle autorità doganali nell'ambito di MOVEHUB;
--	--

3.2.4. Compatibilità con l'attuale quadro finanziario pluriennale La

proposta/iniziativa:

- - può essere interamente finanziato nell'ambito della pertinente rubrica del quadro finanziario pluriennale (QFP).
- - richiede l'uso del margine non assegnato nell'ambito della pertinente rubrica del QFP e/o l'uso degli strumenti speciali definiti nel regolamento QFP.
- - richiede una revisione del QFP.

3.2.5. Contributi di terzi La

proposta/iniziativa:

- - non prevede il cofinanziamento da parte di terzi prevede il
- - cofinanziamento da parte di terzi di seguito stimato:

Stanzamenti in milioni di EUR (al terzo decimale)

	Anno N78	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Entra come tanti anni quanti sono necessari per dimostrare la durata del impatto (cfr. punto 1.6)			Totale
Specificare l'ente di cofinanziamento								
TOTALE stanziamenti cofinanziato								

⁷⁸

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

3.3. Impatto stimato sulle entrate

- - La proposta/iniziativa non ha alcuna incidenza finanziaria sulle
- - entrate. La proposta/iniziativa ha la seguente incidenza finanziaria:
 - - sulle risorse proprie
 - - su altre entrate
 - indicare se l'entrata è imputata a linee di spesa

milioni di EUR (al terzo decimale)

Riga delle entrate di bilancio:	Stanziamanti disponibile per il corrente anno finanziario	Impatto della proposta/iniziativa					Inserire il numero di anni necessario per mostrare la durata dell'impatto (cfr. punto 1.6)		
		Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3				
Articolo									

Per le entrate con destinazione specifica, specificare la o le linee di spesa di bilancio interessate.

Altre osservazioni (ad es. metodo/formula utilizzata per calcolare l'impatto sulle entrate o qualsiasi altra informazione).