

2023/0284 (COD)

Proposta per un

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**sui requisiti di circolarità per la progettazione dei veicoli e sulla gestione dei veicoli a fine vita,
modificando i regolamenti (UE) 2018/858 e 2019/1020 e abrogando le direttive 2000/53/CE e
2005/64/CE**

(Testo rilevante ai fini dello Spazio economico europeo)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

Visto il Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, e in particolare l'articolo 114

del presente regolamento **e dell'articolo 192(1) dello stesso in relazione agli articoli da 14 a 37 del presente regolamento,**

Tenuto conto della proposta della Commissione europea,

Dopo la trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

Tenuto conto del parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

Tenuto conto del parere del Comitato delle Regioni²,

Agendo secondo la procedura legislativa ordinaria,

Mentre:

¹ OJ C , , p. .

² OJ C , , p. .

(1) Comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2019 sul "Piano europeo verde"
Deal'3 (il 'Green Deal europeo') è la strategia di crescita dell'Europa che mira a trasformare l'Unione in una società equa e prospera, con un sistema moderno, efficiente nell'uso delle risorse e competitivo economia in cui non vi sono emissioni nette di gas serra **al più tardi** nel 2050 e dove
La crescita economica è disaccoppiata dall'uso delle risorse. Affinché le politiche di prodotto dell'Unione per contribuire alla riduzione delle emissioni di carbonio a livello globale, è necessario garantire che I prodotti commercializzati e venduti nell'Unione sono reperiti, fabbricati e trattati presso i loro fine vita in modo sostenibile.

(2) Il settore automobilistico contribuisce in modo significativo all'utilizzo di energia e materiali risorse dell'Unione, e quindi alla generazione di gas serra. La produzione di veicoli in paesi terzi che vengono immessi sul mercato dell'Unione contribuisce all' generazione di gas serra globali, che a sua volta ha un impatto ambientale negativo sull'Unione. Un passaggio dall'uso di combustibili fossili nei veicoli alla mobilità a zero emissioni, come previsto nel pacchetto Fit for 55, è uno dei prerequisiti per raggiungere il clima obiettivo di neutralità entro il 2050. Ridurrà le emissioni di gas serra provenienti da settore automobilistico legato 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 sul mercato dell'Unione. Ciò può rappresentare un impatto ambientale significativo impatto, 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, **la continua crescita delle dimensioni e del peso della veicoli**, nonché a causa dell'uso più diffuso **e della complessità** dell'elettronica in futuro modelli, entrambi i quali richiedono una notevole quantità di materie prime critiche e strategiche e metalli preziosi, come il rame e gli elementi delle terre rare. Il risultato di questi cambiamenti è che la fase di produzione potrebbe avere un impatto ambientale maggiore rispetto alla fase di utilizzo veicoli **e che l'industria europea potrebbe diventare sempre più dipendente da importazioni di materie prime critiche e vulnerabili alle interruzioni di fornitura, a scapito di la sua competitività**. Inoltre, i requisiti attuali del diritto dell'Unione in materia di rifiuti la gestione si traduce in un recupero subottimale delle risorse dai veicoli a fine vita e

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 definitivo).

esiste **un** elevato potenziale per aumentare la quantità e la qualità di parti, componenti e materiali da **riparare**, riutilizzare, rigenerare, ristrutturare, **ammodernare** o riciclare da **veicoli durante la fase di utilizzo e dai** veicoli a fine vita. Per affrontare questi impatti ambientali e contribuire alla decarbonizzazione del settore **e sostenere competitività aumentando la resilienza dell'industria automobilistica**, è necessario migliorare il funzionamento del mercato unico e favorire la transizione del settore automobilistico industria verso un'economia circolare. Ciò è in linea con la Comunicazione della Commissione di 11 marzo 2020 su 'Un nuovo piano d'azione per l'economia circolare – Per un'Europa più pulita e competitiva'⁴ che chiedeva una revisione delle norme attuali per "promuovere una maggiore modelli di business circolari collegando le questioni di progettazione al trattamento di fine vita, considerare le regole su contenuto riciclato obbligatorio per determinati materiali e migliorare l'efficienza del riciclo". **Questo è anche in linea con il regolamento (UE) 2024/1252 del Parlamento europeo e del Consiglio**.⁵ Il Consiglio⁶ e il Parlamento⁷ hanno inoltre sottolineato la necessità di nuove norme dell'Unione in materia di queste questioni, sostituendo le norme esistenti sull'omologazione dei veicoli quando si tratta di ri-usabilità, riciclabilità e recuperabilità sui veicoli a fine vita.

- (3) La direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁸ istituisce un sistema armonizzato requisiti di trattamento per i veicoli a fine vita e obiettivi per il riutilizzo dei veicoli e riciclaggio, riutilizzo e recupero. Stabilisce obblighi in materia di raccolta dei rifiuti a fine vita. veicoli, nonché obblighi per gli operatori economici, in particolare la limitazione dell'uso di metalli pesanti nei veicoli. Stabilisce inoltre le regole di base sulla responsabilità estesa del produttore, che impone ai produttori di veicoli di coprire parte dei costi di raccolta dei veicoli a fine vita.

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 competitiva (COM(2020)98 definitivo).

⁵ **Regolamento (UE) 2024/1252 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 aprile 2024, che istituisce un quadro per garantire un approvvigionamento sicuro e sostenibile di materie prime critiche e che modifica i regolamenti (UE) n. 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 e (UE) 2019/1020 (GU L, 2024/1252, 3.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1252/oj>).**

⁶ Conclusioni del Consiglio del 17 dicembre 2020, Rendere la ripresa circolare e verde.

⁷ Risoluzione del Parlamento europeo del 10 febbraio 2021 sul nuovo piano d'azione per l'economia circolare.

⁸ 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).

- (4) La valutazione della Commissione della direttiva 2000/53/CE⁹ ha evidenziato che è stata efficace nel raggiungere molti dei suoi obiettivi iniziali, in particolare l'eliminazione del cadmio, piombo, mercurio e cromo esavalente provenienti dai veicoli, un aumento dei punti di raccolta per veicoli a fine vita e il raggiungimento degli obiettivi di recupero e riciclaggio. La valutazione ha tuttavia rilevato che la Direttiva non ha affrontato in modo sufficiente gli aspetti importanti problemi legati alla raccolta dei veicoli fuori uso e non era più adatto a garantire un trattamento di alta qualità di questi veicoli.
- (5) La direttiva 2005/64/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁰ disciplina il tipo-approvazione dei veicoli in relazione alla loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, in modo che questi veicoli potrebbero raggiungere gli obiettivi stabiliti nella Direttiva 2000/53/CE alla fine del loro ciclo di vita. Tale direttiva non è stata efficace nel migliorare sostanzialmente la riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dei nuovi veicoli e non è adattato alle caratteristiche dei nuovi veicoli, che sono cambiati considerevolmente dall'entrata in vigore di tale direttiva.

⁹ Valutazione della direttiva (CE) 2000/53 del 18 settembre 2000 relativa ai veicoli fuori uso, SWD(2021) 61 definitivo.

¹⁰ 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).

(6) Il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio¹¹ ha introdotto un sistema completo di omologazione e sorveglianza del mercato per autoveicoli, rimorchi, e per sistemi, componenti e unità tecniche separate destinate a tali veicoli con un al fine di garantire il corretto funzionamento del mercato unico e di offrire un elevato livello di prestazione ambientale. È necessario un atto regolamentare separato per il scopi della procedura di omologazione UE stabilita nell'allegato II del regolamento (UE) 2018/858. È necessario stabilire disposizioni e requisiti sulla circolarità di veicoli in fase di omologazione UE. Per garantire la conformità dei veicoli con è necessario garantire la verifica di tali requisiti nell'omologazione UE processo. Le disposizioni amministrative del regolamento (UE) 2018/858, incluso il Le disposizioni in materia di sorveglianza del mercato, misure correttive e sanzioni si applicano a omologazioni di tipo rilasciate ai sensi del presente regolamento. Le disposizioni amministrative del regolamento (UE) 2018/858, comprese le disposizioni in materia di sorveglianza del mercato, misure correttive, **salvaguardie** **Le clausole** e le sanzioni si applicano alle omologazioni rilasciate in conformità ai requisiti del presente regolamento.

(6a) È importante distinguere tra le omologazioni esistenti e le nuove omologazioni. è pertanto necessario chiarire quali disposizioni si applicano ai nuovi tipi di veicoli ai sensi Regolamento (UE) 2018/858. Occorre pertanto chiarire che le modifiche al tipo- L'approvazione non richiede sistematicamente un'estensione dell'omologazione ai sensi del Regolamento (UE) 2018/858.

¹¹ Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla sorveglianza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle unità tecniche separate destinate a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).

(7) Al fine di migliorare il funzionamento del mercato unico, garantendo al contempo un elevato livello di protezione dell'ambiente, è essenziale armonizzare le condizioni per l'omologazione dei veicoli quando si tratta della loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, **in** la fase di produzione **e** **la valutazione dello stato del veicolo e il** **esportazione di veicoli usati. Al fine di contribuire agli obiettivi di conservazione e protezione e migliorando la qualità dell'ambiente, proteggendo la salute umana e la prudenza e un utilizzo razionale delle risorse naturali, è essenziale stabilire regole riguardanti la gestione** dei veicoli a fine vita, **tenendo conto della progettazione del veicolo come nonché misure volte a prevenire lo smantellamento illegale come una migliore tracciabilità in caso di trasferimento di proprietà di** veicoli usati **in**. Il modo più efficiente per agevolare la transizione del settore automobilistico verso un'economia circolare è quindi quella di stabilire un quadro normativo uniforme a livello dell'Unione, che copre in modo integrato e coerente modalità di progettazione, fabbricazione, immissione sul mercato nell'Unione e fine vita trattamento dei veicoli. Ciò è essenziale anche per lo sviluppo del mercato dell'Unione per materie prime secondarie che sono incluse nei nuovi veicoli immessi sul mercato, così come al fine di evitare barriere commerciali e distorsioni della concorrenza, garantire chiarezza giuridica e migliorare le prestazioni ambientali di tutti gli operatori economici coinvolti nella progettazione, produzione e trattamento a fine vita dei veicoli. Per raggiungere questi obiettivi **in**, La direttiva 2000/53/CE e la direttiva 2005/64/CE dovrebbero essere sostituite da un regolamento, sulla base dell'articolo 114 **e dell'articolo 192(1)** del **Trattato** sul funzionamento dell'Unione europea Unione (TFUE).

(7a) **Nelle regioni ultraperiferiche di cui all'articolo 349 TFUE, gli Stati membri dovrebbero essere in grado adattare gli obblighi dei produttori al fine di garantire un servizio e coprire i costi di Gestione dei veicoli a fine vita tenendo conto delle caratteristiche di queste regioni.**

(8) Le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE si applicano soltanto ai veicoli passeggeri (M1) e leggeri veicoli commerciali (N1), che costituiscono circa **l'85%** di tutti i veicoli registrati nell'Unione. I restanti veicoli, vale a dire i veicoli a due e tre ruote, **quadricicli**, autocarri, autobus e rimorchi non sono soggetti ad alcuna legislazione dell'Unione. riguardo alla loro progettazione ecocompatibile e alla gestione nelle fasi di fine vita. Pertanto, al fine di per garantire un quadro **circolare completo** per tutti i veicoli immatricolati nell'Unione, compreso il loro trattamento ecocompatibile, nonché per prevenire la frammentazione del mercato unico, il presente regolamento dovrebbe applicarsi non solo ai veicoli delle categorie M1 e N1, ma, parzialmente, anche ad alcuni veicoli della categoria L \ddot{y} , ai veicoli pesanti e ai loro rimorchi (M2, M3, N2, N3, O). Vi è una mancanza di informazioni complete riguardo al trattamento di tali veicoli al termine del loro ciclo di vita nell'Unione, il che impedisce di applicare loro lo stesso regime di quello applicato ai veicoli M1 e N1 al momento dell'entrata in vigore del presente Regolamento. Tuttavia, i requisiti relativi alla raccolta dei veicoli fuori uso, la loro consegna obbligatoria a strutture di trattamento autorizzate per il trattamento, nonché la loro decontaminazione **e rimozione obbligatoria di determinate parti e componenti per il riutilizzo e riciclaggio prima della triturazione e condizioni per la discarica dei rifiuti non inerti da** **La triturazione** dovrebbe essere applicata ai veicoli di categoria L \ddot{y} e ai veicoli pesanti e ai loro rimorchi (M2, M3, N2, N3, O). Per facilitare il trattamento di questi veicoli a fine vita, i loro produttori dovrebbero essere obbligati a fornire informazioni sulla rimozione e la sostituzione di parti, componenti e materiali provenienti da tali veicoli. Inoltre, le disposizioni che regolano la responsabilità estesa del produttore dovrebbe applicarsi a queste categorie di veicoli, coprendo costi di raccolta e di depurazione a fine vita.

(8a) Poiché non tutti gli Stati membri richiedono la registrazione dei veicoli delle categorie L1e, L2e o L6e, è necessario dare agli Stati membri la possibilità di esentare questi veicoli categorie derivanti dai requisiti legati alla registrazione.

(9) I problemi relativi all'esportazione di veicoli usati non riguardano solo i veicoli passeggeri (M1) e leggeri veicoli commerciali (N1), ma anche, come dimostrano gli studi¹², veicoli più grandi. Pertanto, queste Le disposizioni dovrebbero applicarsi anche ai veicoli pesanti e ai loro rimorchi (M2, M3, N2, N3, O).

(9a) Veicoli progettati e costruiti o adattati per l'uso esclusivamente da parte delle forze armate come veicoli progettati e costruiti per l'uso da parte delle forze armate, della protezione civile e dei vigili del fuoco.

12

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

servizi, forze responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico e dei servizi medici di emergenza
I servizi devono essere esclusi dall'ambito di applicazione del presente regolamento. I veicoli che servono
funzioni operative specializzate e sono soggette a requisiti tecnici specifici e
il loro design, la loro costruzione e il loro utilizzo differiscono in modo significativo da quelli dei veicoli destinati a
trasporto stradale generale. Applicazione dei requisiti generali di circolarità per i veicoli
La progettazione e la gestione del fine vita di tali veicoli non sarebbero pertanto appropriate
e la loro esclusione dall'ambito di applicazione del presente regolamento è coerente con la specifica
natura delle loro funzioni.

(9b) *Al fine di preservare il patrimonio culturale dell'Europa, i veicoli di interesse storico dovrebbero essere*
esclusi dall'ambito di applicazione del presente regolamento e non dovrebbero essere soggetti agli obblighi
relativi al trasferimento di proprietà, all'esportazione o ai requisiti di fine vita.

Allo stesso modo, i veicoli che sono riconosciuti da uno Stato membro come aventi una cultura speciale
L'interesse dovrebbe essere escluso dall'ambito. Questi potrebbero essere, ad esempio, veicoli nel
possesso di collezionisti o musei, veicoli costruiti su misura o veicoli da corsa, a condizione che
che le autorità competenti riconoscano il relativo interesse culturale speciale, tuttavia,
requisiti applicabili ai veicoli prima che siano considerati veicoli storici
veicoli di interesse o di particolare interesse culturale, come ad esempio la progettazione circolare
Si applicano i requisiti.

Inoltre, quando questi veicoli non sono più considerati dagli Stati membri come
veicoli di interesse storico o veicoli di particolare interesse culturale, i veicoli cadranno
rientrare nell'ambito di applicazione del presente regolamento e requisiti quali obblighi relativi a
Potrebbero essere applicati requisiti relativi al trasferimento di proprietà, all'esportazione o alla fine del ciclo di vita del prodotto.

(9c) *Per evitare oneri amministrativi eccessivi e per garantire che la portata del presente regolamento*
coprendo le esigenze del mercato interno, altri tipi di veicoli, come i veicoli
di categorie L prodotte in piccole serie o certi cicli progettati per pedalare di categorie
L1e A e L1e B devono rimanere al di fuori del presente regolamento.

- (10) ***I veicoli per scopi speciali sono progettati per svolgere una funzione specifica e richiedono una funzione speciale modifiche alla carrozzeria che non sono interamente sotto il controllo del produttore. Ciò complica il calcolo dei tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità. Per Veicoli speciali basati su M1 e N1, i costi di raccolta, deinquamento, rimozione obbligatoria per parti e componenti e trattamento deve essere coperto da produttori nell'ambito del regime di responsabilità estesa del produttore. Per scopi speciali Ai veicoli delle categorie M2, M3, N2, N3, O si applica solo un insieme limitato di regole. Le disposizioni sulle sostanze problematiche nei veicoli dovrebbero applicarsi ai veicoli basati su M1 e N1 veicoli per scopi speciali, come previsto dalla Direttiva 2000/53/CE. Altre parti di un veicolo speciale I veicoli destinati a scopi specifici che sono stati omologati in un'omologazione di tipo a più fasi dovrebbero essere coperto nella stessa misura della categoria del veicolo in questione. Veicoli per scopi speciali di tutte le categorie tranne M1 e N1 che sono prodotti da un I produttori di piccoli volumi non dovrebbero essere soggetti a questo regolamento.***

- (10a) Le roulotte e le caravan si distinguono dai veicoli o rimorchi convenzionali, poiché la loro funzione primaria è l'alloggio piuttosto che il trasporto. Quelle roulotte sono costruiti con componenti non automobilistici come legno, mobili, sistemi idrici e impianti elettrici domestici, che non rientrano nell'ambito degli impianti di riciclaggio dei veicoli. Molte roulotte sono fissate permanentemente in loco come case vacanza, utilizzate per alloggi stagionali e rimangono funzionali per decenni. Date le loro caratteristiche speciali-natura dello scopo, composizione del materiale distinta e uso continuativo, le roulotte dovrebbero essere esclusi da questo regolamento. I camper, spesso non immatricolati, non dovrebbero essere classificati come veicoli a fine vita finché continuano a servire come abitazioni. Motore le roulotte hanno nei loro veicoli base parti e componenti che vengono utilizzati anche in altri veicoli e che dovrebbero quindi essere soggetti agli stessi obblighi una volta che non sono più più utilizzato a scopo abitativo.***

(11) Una delle maggiori sfide pratiche legate all'applicazione della Direttiva 2000/53/CE riguarda la determinazione se un veicolo sia diventato o meno un veicolo a fine vita, in particolare nei casi di spedizioni transfrontaliere di veicoli. Nonostante l'emissione di guida¹³ su questo tema, tale valutazione rimane problematica. È quindi necessario fornire criteri precisi giuridicamente vincolanti che consentano di determinare un veicolo a fine vita. I criteri dovrebbero essere utilizzati da tutte **le autorità competenti**, gli operatori economici e proprietari di veicoli che si occupano di veicoli a fine vita. **È tuttavia necessario fornire anche per le esenzioni al fine di preservare la possibilità per gli Stati membri di determinare situazioni in cui i singoli veicoli non dovrebbero rientrare nell'ambito di applicazione del presente regolamento grazie al loro status di veicolo di particolare interesse culturale finché mantengono tale status. Inoltre, le autorità competenti di uno Stato membro possono esentare un veicolo dallo stato di veicolo fuori uso quando il veicolo in questione è soggetto a riparazione, su richiesta del proprietario.**

(12) La valutazione della direttiva 2000/53/CE ha concluso che le disposizioni della presente direttiva su la progettazione di veicoli volti a facilitarne lo smantellamento e l'assorbimento di materiali riciclati i materiali hanno avuto un impatto molto limitato sulla progettazione e sulla produzione di nuovi veicoli, poiché Non erano sufficientemente dettagliati, specifici e misurabili.

¹³ Linee guida n. 9 per i corrispondenti sulla spedizione di veicoli per il trasporto di rifiuti, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

- (13) Affrontare la progettazione di tutti i veicoli immessi sul mercato dell'Unione nonché la loro fine-fase di vita richiede l'istituzione di requisiti di circolarità armonizzati verificati presso il fase di omologazione. Progettazione e produzione di veicoli per garantire che le loro parti e è essenziale che i componenti siano riutilizzabili e che i materiali che contengono siano riciclabili. evitare che queste parti, componenti e materiali non possano essere valorizzati correttamente quando un il veicolo raggiunge la fine del suo ciclo di vita. Pertanto, i produttori di veicoli e i loro fornitori dovrebbe integrare strategie di progettazione che migliorino la riutilizzabilità e la riciclabilità fin dalle prime fasi fase nello sviluppo di nuovi veicoli. Di conseguenza, i nuovi tipi di veicoli dovrebbero continuare da costruire in modo da essere riutilizzabile o riciclabile almeno all'85 % in massa e riutilizzabili o recuperabili almeno al 95 % in massa, come già previsto in Direttiva 2005/64/CE. Al fine di garantire che il calcolo della riutilizzabilità, I tassi di riciclabilità e recupero vengono calcolati in modo uniforme e possono essere monitorati. nuova metodologia per il calcolo e la verifica dei tassi di riutilizzabilità e riciclabilità e dovrebbe essere stabilita la recuperabilità di un veicolo. Questa metodologia dovrebbe essere migliore riflettere il potenziale effettivo di un nuovo veicolo di essere riciclato, riutilizzato e recuperato alla fine-della vita, tenendo conto del continuo progresso tecnologico. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione del presente regolamento i poteri di attuazione dovrebbero essere conferito alla Commissione per stabilire tale metodologia **tenendo conto standard ISO 22628:2002**. Fino a quando non verrà stabilita tale metodologia, i tassi di riutilizzabilità, la riciclabilità e la recuperabilità devono continuare ad essere calcolate in conformità con standard ISO 22628:2002, come nella Direttiva 2005/64/CE. **La Commissione dovrebbe impegnarsi a garantire che la metodologia ONU pertinente venga aggiornata di conseguenza, al fine di per evitare incoerenze con la metodologia dell'Unione e per ridurre l'onere su produttori.**

(13a) La catena di fornitura automobilistica coinvolge un gran numero di fornitori, tra cui molti piccoli e medie imprese operanti in diverse regioni e con diverse strutture organizzative. Mentre i produttori dovrebbero raccogliere informazioni in tutto la catena di approvvigionamento dei materiali utilizzati nei veicoli e stabilire e implementare procedure per verificare l'accuratezza di tali informazioni, dovrebbero tenere conto della capacità delle PMI. Le PMI spesso hanno risorse amministrative limitate, meno competenze tecniche strumenti e, in alcuni casi, nessun sistema consolidato per generare o verificare dettagliati dati ambientali o di composizione dei materiali. Questi vincoli possono influenzare disponibilità e completezza delle informazioni che le PMI sono in grado di fornire. Di conseguenza, quando si valutano le procedure dei produttori per la raccolta e la verifica informazioni sui fornitori, la situazione specifica delle PMI nella catena di fornitura dovrebbe essere debitamente considerato.

(13b) Garantire la riparabilità dei veicoli durante tutto il loro ciclo di vita è un pilastro fondamentale di un'economia automobilistica veramente sostenibile e circolare. I veicoli non dovrebbero essere classificati prematuramente come fine vita quando sono ancora riparabili, poiché ciò porterebbe a sprechi inutili, inefficienze economiche e un onere eccessivo per i proprietari dei veicoli.

(13c) Accesso degli operatori del mercato secondario alla rimozione delle parti dai veicoli fuori uso, anche in vista della loro futura sostituzione, dovrebbero essere garantite le misure di salvaguardia scelta del consumatore e garantire l'uso efficiente delle risorse. È quindi necessario garantire che gli operatori della gestione dei rifiuti e gli editori di informazioni tecniche siano fornito con le informazioni necessarie per la rimozione sicura ed efficace di tali parti dai veicoli a fine vita. Inoltre, tali informazioni dovrebbero essere fornite a operatori che svolgono un'attività che coinvolge la riparazione e la manutenzione di veicoli, dove non sono qualificabili come operatori di gestione dei rifiuti e solo nei casi in cui ciò La fornitura di informazioni non è già disciplinata da altre leggi dell'Unione.

- (14) I veicoli devono essere progettati e fabbricati in modo da limitare la presenza di sostanze problematiche. Nella sua comunicazione del 14 ottobre 2020 sulla "Strategia sui prodotti chimici" per la sostenibilità – Verso un ambiente privo di sostanze tossiche' (la 'Strategia per le sostanze chimiche per Sostenibilità')¹⁴, la Commissione ha affermato che le sostanze problematiche devono essere ridotte al minimo e sostituiti per quanto possibile, eliminando gradualmente quelli più dannosi con alternative non essenziali uso sociale, in particolare nei prodotti di consumo. Di conseguenza, le sostanze problematiche come costituenti dei materiali utilizzati nei veicoli o di qualsiasi parte o componente dei veicoli dovrebbe essere ridotto al minimo possibile per garantire che i veicoli, così come i materiali riciclati dai veicoli, non hanno effetti negativi 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 ioni esavalenti cromo nei veicoli e prevede esenzioni, laddove tali sostanze possono essere utilizzate in determinate applicazioni. Il presente regolamento dovrebbe sostituire le norme esistenti. Tuttavia, in al fine di garantire la coerenza della legislazione in materia di sostanze chimiche, restrizioni relative al posizionamento su il mercato e l'uso di altre sostanze nei veicoli dovrebbero essere disciplinati dal regolamento (CE) n. 1907/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio¹. Analogamente, le restrizioni sull'uso delle sostanze regolamentate dal regolamento (UE) 2019/1021 del Parlamento europeo Il Parlamento e il Consiglio² devono essere **rispettati** in base alle disposizioni di tale regolamento. ÿ

¹⁴ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni del 14 **ottobre** 2020, Strategia per la sostenibilità nel settore chimico – Verso un ambiente privo di sostanze tossiche (COM/2020/667 definitivo).

(15a) Per agevolare il rispetto del presente regolamento e fornire indicazioni sulla presenza di sostanze problematiche nei veicoli e nelle loro parti e componenti, comprese quelle che ostacolano il riutilizzo e il riciclo dei materiali o hanno effetti negativi sulla salute o su in materia ambientale, è opportuno che la Commissione effettui una valutazione e mappatura di tali sostanze. A tal fine, la Commissione, con l'aiuto dell'Unione europea L'Agenzia per le sostanze chimiche, istituita ai sensi del regolamento (CE) n. 1907/2006 ("l'Agenzia"), dovrebbe preparare un rapporto sulla presenza di sostanze problematiche nei veicoli. Tale rapporto dovrebbe identificare la misura in cui tali sostanze ostacolano il riutilizzo e il riciclaggio o influire negativamente sulla salute o sull'ambiente, senza duplicare le valutazioni già effettuate richiesto da altre normative dell'Unione. Sulla base delle sue conclusioni, la Commissione dovrebbero considerare e adottare misure di follow-up appropriate, tra cui, ove pertinente, adozione di atti delegati per stabilire requisiti e restrizioni in materia di informazioni per sostanze problematiche che incidono negativamente sul riutilizzo e sul riciclo dei materiali per motivi non principalmente legati alla sicurezza chimica.

(16) La direttiva 2000/53/CE prevede deroghe alle restrizioni sull'uso del piombo e cadmio nelle batterie utilizzate nei veicoli, che sono oggetto del presente regolamento, tuttavia, l'uso di sostanze nelle batterie è regolamentato in modo esaustivo dal Regolamento (UE) **Regolamento (UE) n. 2023/1542** del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵. Pertanto, tale È necessario affrontare la questione delle sostanze e, eventualmente, delle loro restrizioni ed esenzioni correlate. trasferito, ove opportuno, a tale regolamento **mediante una disposizione emendativa stabilita** nel presente regolamento. ÿ

¹⁵ Regolamento **(UE) 2023/1542** del Parlamento europeo e del Consiglio, del **12 luglio** 2023, relativo alle batterie e ai rifiuti di batterie, che modifica la direttiva 2008/98/CE e il regolamento (UE) 2019/1020 e abroga la direttiva 2006/66/CE (GU L **191 del 28.7.2023, pag. 1-117**).

- (17) Al fine di tenere conto del progresso scientifico e tecnico, il potere di adottare delegati agisce conformemente all'articolo 290 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea. L'Unione dovrebbe continuare ad essere delegata alla Commissione per quanto riguarda la modifica esenzioni dalle restrizioni sull'uso di piombo, mercurio, cadmio ed esavalente cromo nei veicoli ai sensi del presente regolamento. Modifica o eliminazione di tali esenzioni dovrebbe essere preceduta da una valutazione degli impatti socioeconomici di tale cambiamento, che è assente nella Direttiva 2000/53/CE, compresa la considerazione della disponibilità di sostanze alternative e gli impatti sulla salute umana e sull'ambiente in tutto il mondo ciclo di vita dei veicoli. **Prima di adottare tale atto delegato, la Commissione dovrebbe consultare esperti e parti interessate pertinenti al fine di tenere conto degli aspetti socio-economici impatti e impatti sulla salute umana e sull'ambiente.** Per garantire un'efficace processo decisionale, coordinamento e gestione degli aspetti tecnici, scientifici e aspetti amministrativi della modifica del presente regolamento in relazione alle restrizioni sull'uso di sostanze nei veicoli, 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 invece di materiali primari materie prime ***mantenendo le prestazioni di sicurezza dei veicoli***. L'uso di materiali riciclati i materiali consentono un utilizzo più efficiente delle risorse, decarbonizzando la produzione e riduce gli impatti ambientali negativi legati all'utilizzo delle materie prime primarie. Maggiore circolarità per i veicoli fabbricati in paesi terzi che vengono immessi sul Il mercato dell'Unione contribuirà anche a ridurre le emissioni di gas serra a livello globale, compresa l'Unione. Rafforza inoltre ***l'autonomia strategica dell'Unione e competitività riducendo*** la dipendenza da materie prime ed energia legate all'approvvigionamento di materie prime primarie, ***in particolare contribuendo a mantenere preziose materie prime critiche materiali all'interno dell'Unione*** e al contempo ***rafforzare*** il mercato delle materie prime secondarie materiali. Sebbene non vi siano requisiti riguardanti l'uso di contenuti riciclati su un a livello globale, molti produttori hanno già incorporato materiali riciclati nei loro veicoli. Stabilire obiettivi e disposizioni uniformi su come calcolare il riciclato il contenuto fornirà certezza giuridica e contribuirà a creare una concorrenza leale tra produttori. I requisiti ***dovrebbero*** applicarsi a tutti i produttori che intendono immettere veicoli sul mercato dell'Unione, ***anche attraverso i mercati online***, indipendentemente da dove hanno sede. Riconoscendo l'importanza delle catene del valore globali nel settore automobilistico, il regolamento dovrebbe consentire l'approvvigionamento delle materie prime secondarie dall'esterno dell'Unione.

- (19) Considerato il basso tasso di riciclaggio delle materie plastiche, in particolare quelle provenienti da veicoli a fine vita, e il impatto negativo complessivo di altre forme di trattamento dei rifiuti di plastica, è opportuno aumentare l'utilizzo di plastica riciclata nei veicoli. A tal fine, è stato fissato un obiettivo obbligatorio per la plastica riciclata proveniente da rifiuti post-consumo dovrebbe essere utilizzata nella produzione dei nuovi veicoli. Di conseguenza, ogni tipo di veicolo dovrebbe contenere $\dot{\gamma}$ plastica riciclata da rifiuti di plastica post-consumo **con percentuali progressivamente crescenti. Il 20 %** di questo contenuto riciclato. L'obiettivo per la plastica **nei tipi di veicoli** dovrebbe essere raggiunto includendo la plastica riciclata da veicoli a fine vita. **La selezione delle materie plastiche comprese nell'ambito degli obiettivi si basa su le tipologie di plastica riciclabili specificate nel Centro Comune di Ricerca dedicato (JRC)¹⁶ studio e valutazione d'impatto. In questi documenti, i termoindurenti diversi da Le schiume di poliuretano nei sedili e gli elastomeri non sono considerati nel calcolo del obiettivi, dato che i materiali termoindurenti sono particolarmente difficili da riciclare. Molti comuni Gli elastomeri, i materiali termoindurenti e i materiali reticolati soddisfano la definizione di polimero come citati nella definizione di materie plastiche basata sul regolamento REACH. Elastomeri, tra cui elastomeri termoplastici, che possono essere riprocessati in termoplastici sono inclusi nell'ambito degli obiettivi di contenuto riciclato per le materie plastiche previsti dal presente regolamento. Tuttavia, Si stanno prendendo in considerazione gli obiettivi di contenuto riciclato per gli elastomeri negli pneumatici poiché sono un prodotto prioritario ai sensi del Regolamento sulla progettazione ecosostenibile dei prodotti e pertanto non rientranti nell'ambito di applicazione del presente regolamento.** Al fine di garantire condizioni uniformi per la attuazione **di** tale obbligo, i poteri attuativi dovrebbero essere conferiti al Commissione per stabilire la metodologia per il calcolo e la verifica della quota di plastica **riciclata** da rifiuti post-consumo e **rifiuti post-consumo** a fine vita veicoli. **Per consentire altri metodi di riciclaggio oltre al riciclaggio meccanico, tra cui riciclaggio chimico, per contribuire al raggiungimento degli obiettivi di contenuto riciclato, è necessario stabilire regole aggiuntive per il calcolo, la verifica e la segnalazione di contenuto di plastica riciclata. In tali casi, è necessario introdurre la cosiddetta massa contabilità dei saldi in linea con le metodologie di contabilità dei saldi di massa applicabili a riciclaggio della plastica, tenendo conto delle caratteristiche del riciclaggio dedicato tecnologie per le materie plastiche, come ad esempio nei rifiuti automobilistici triturati eterogenei. Qualora la mancanza di disponibilità o i prezzi eccessivi di specifiche plastiche riciclate rendessero Il rispetto delle percentuali minime è eccessivamente difficile, la Commissione dovrebbe**

¹⁶ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/0980feaf-2146-11ee-94cb-01aa75ed71a1/language-en>

*essere autorizzato a integrare il Regolamento stabilendo deroghe temporanee a
gli obiettivi relativi al contenuto di plastica riciclata.*

ÿ

(19b) La promozione dell'uso della plastica riciclata nei veicoli si basa sul presupposto che

*Il contenuto riciclato stesso è stato prodotto in modo ecologicamente sostenibile, in modo che il
L'impronta di carbonio viene ridotta e si promuove l'economia circolare. A tal fine, alcuni
È necessario mettere in atto delle salvaguardie per garantire che il modo in cui viene riciclato
il contenuto ottenuto non annulla i benefici ambientali derivanti dall'utilizzo di tale
contenuto riciclato nei veicoli. È quindi necessario affrontare la questione correlata
preoccupazioni ambientali in modo non discriminatorio nei confronti di entrambi
plastica riciclata prodotta a livello nazionale e importata. A tal fine, per essere conteggiata
verso gli obiettivi di contenuto riciclato stabiliti nel Regolamento, le plastiche riciclate dovrebbero essere
fatte salve condizioni equivalenti per quanto riguarda i requisiti per la protezione dei diritti umani
salute, clima e ambiente, compresi quelli relativi alle emissioni e alla gestione dei rifiuti,
se il processo di riciclaggio avviene all'interno o all'esterno dell'Unione Europea.*

ÿ

(19ca) Le condizioni applicabili al materiale riciclato nei paesi terzi, compreso l'audit

*requisiti, dovrebbero applicarsi solo [48 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente
Regolamentazione] e la Commissione dovrebbe valutare in modo più completo le aspettative
impatto di tali condizioni alla luce dell'evoluzione della situazione del mercato e di
relazioni commerciali e dovrebbe riferire la sua valutazione al Consiglio e all'Unione europea
Parlamento [24 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento.]*

(19f) Al fine di raggiungere gli obiettivi per l'integrazione del contenuto riciclato previsti dalla presente legge

*Regolamento, la Commissione dovrebbe pubblicare, entro [72 mesi dopo l'entrata in vigore del
questo regolamento], una revisione dello stato di sviluppo tecnologico e ambientale
prestazioni della plastica a base biologica e degli elastomeri derivati dalla rielaborazione di
pneumatici nei veicoli e, ove opportuno, presentare una proposta legislativa con
Requisiti e obiettivi di sostenibilità.*

(20) Il settore automobilistico è uno dei maggiori utilizzatori di acciaio e l'attuale assorbimento di riciclato

L'utilizzo dell'acciaio nei nuovi veicoli rimane basso. Al fine di contribuire alla riduzione dell'impronta di carbonio

collegati alla produzione di nuovi veicoli e al sostegno della mobilità dell'industria automobilistica verso la neutralità climatica, **una quota minima di acciaio riciclato da acciaio post-consumo rifiuti e, ove pertinente, rottami ferrosi nei nuovi veicoli non devono essere impostati oltre 84 mesi dopo l'entrata in vigore. Inoltre**, il potere di adottare atti conformemente a

L'articolo 290 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea dovrebbe essere delegato a la Commissione per quanto riguarda la definizione di una quota minima di acciaio riciclato da post-rifiuti di acciaio di consumo **e, ove pertinente, rottami ferrosi compresi quelli piani e lunghi al carbonio famiglie di prodotti in acciaio e possibilmente in acciaio inossidabile, non oltre [24 mesi dopo l'ingresso entrare in vigore]**, da essere presenti e incorporati nei tipi di veicoli. L'istituzione di un futuro

L'obiettivo dovrebbe essere preceduto da uno studio specifico della Commissione che copra tutti gli aspetti rilevanti. fattori tecnici, ambientali ed economici legati alla fattibilità di tale obiettivo, **no più tardi di [12 mesi dopo l'entrata in vigore], compresi gli impatti su altri usi dell'acciaio settori ed emissioni globali di gas serra. È importante distinguere tra varie famiglie di prodotti siderurgici all'interno del veicolo, poiché sono prodotti utilizzando diversi tecnologie che presentano vari vincoli per l'utilizzo di rottami ferrosi riguardo la loro capacità di tollerare il contenuto di rame e altri elementi estranei.** Al fine di **integrare alcuni elementi non essenziali del presente regolamento, il potere di adottare atti conformemente con l'articolo 290 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea** dovrebbe essere **delegato alla** Commissione **per quanto riguarda la definizione di una** metodologia per il calcolo e verifica della quota di acciaio recuperato dai rifiuti di acciaio post-consumo **e, ove rottami ferrosi rilevanti** presenti e incorporati nel tipo di veicolo.

(20a) Anche il settore automobilistico è uno dei maggiori utilizzatori di alluminio, rappresentando più oltre il 40% della domanda totale dell'Unione e l'utilizzo è in aumento. L'attuale assorbimento di L'alluminio riciclato nei nuovi veicoli è basso. Per contribuire a ridurre le emissioni di carbonio impronta legata alla produzione di nuovi veicoli e al sostegno del movimento del industria automobilistica verso la neutralità climatica, ridurre il consumo energetico e i costi, e migliorare la resilienza riducendo la dipendenza dalle forniture di materie prime primarie, è opportuno aumentare l'assorbimento di alluminio riciclato nei veicoli. A tal fine, il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del Trattato sul funzionamento della l'Unione europea dovrebbe essere delegata alla Commissione per quanto riguarda l'istituzione di un quota minima di alluminio e sue leghe riciclate da rifiuti post-consumo in tipi di veicoli e, se applicabile, da rifiuti pre-consumo, incorporati nel veicolo tipi, non oltre non oltre [84 mesi dopo l'entrata in vigore]. L'istituzione di un obiettivo futuro dovrebbe essere preceduto da uno studio dedicato da parte della Commissione che copra tutti fattori tecnici, ambientali ed economici rilevanti legati alla fattibilità di tale obiettivo. Al fine di integrare alcuni elementi non essenziali del presente regolamento, il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del Trattato sul funzionamento della l'Unione europea dovrebbe essere delegata alla Commissione per quanto riguarda l'istituzione di un metodologia per il calcolo e la verifica della quota di alluminio e delle sue leghe recuperato da rifiuti post-consumo e, se applicabile, da rifiuti pre-consumo presenti e incorporato nella tipologia di veicolo.

(21) Esiste la possibilità di aumentare l'utilizzo di materiale riciclato nei veicoli per altri materiali comunemente utilizzato dall'industria automobilistica per la quale i mercati delle materie prime secondarie sono sottosviluppati, l'impronta legata alla produzione di materie prime primarie è elevata o i livelli di riciclaggio sono limitati, mentre le tecnologie di selezione e riciclaggio stanno migliorando. pertanto è opportuno che la Commissione valuti l'opportunità, la fattibilità e gli impatti di stabilire obiettivi sul contenuto riciclato di neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario, **nicel, cobalto**, boro utilizzati nei magneti permanenti così come per magnesio e sue leghe. ÿ

- (22) Al fine di potenziare i mercati sottosviluppati delle materie prime secondarie, il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea Il potere di stabilire una quota minima dovrebbe essere delegato all'Unione dalla Commissione. di stabilire una quota minima di magnesio e sue leghe, neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario, **nichel, cobalto** o boro riciclati da post-consumo rifiuti che devono essere presenti e incorporati nei tipi di veicoli. Al fine di **integrare alcuni elementi non essenziali del presente regolamento, il potere di adottare atti in ai sensi dell'articolo 290 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea** dovrebbe essere **delegato alla** Commissione stabilire la metodologia per il calcolo e verifica delle quote dei materiali riciclati da post-consumo **e dove** rifiuti **rilevanti pre-consumo** nei tipi di veicoli. La metodologia è necessaria per chiarire il definizioni di scarti post-consumo e scarti pre-consumo. Ciò è rilevante per incentivare il miglioramento della qualità e la conservazione del valore γ dei **rifiuti** post-consumo frazioni. Al fine di promuovere la decarbonizzazione attraverso l'uso di un maggiore contenuto riciclato, trasparente Le definizioni sono necessarie per incentivare il riciclo dei rifiuti post-consumo, mentre ridurre al minimo l'uso di scarti pre-consumo, che di solito hanno la stessa impronta di carbonio come materia prima primaria.
- (23) In conformità ai requisiti del regolamento (UE) **2024/1252** del Parlamento europeo e del Consiglio γ , e considerando che è necessario stabilire nel presente regolamento disposizioni sul contenuto riciclato nei veicoli e **informazioni sulla rimozione di** parti e componenti **contenenti materiali a magneti permanenti nei** veicoli, tali disposizioni dovrebbero applicare come attuazione specifica per settore delle disposizioni contenute nel Regolamento (UE) **2024/1252** . Ciò garantirà la semplificazione e l'integrazione di vari **obblighi relativi a** informazioni **sulla** rimozione **di tali componenti** secondo le procedure del presente regolamento con quelli per altre parti **e** componenti. **I requisiti di etichettatura di cui all'articolo 28 di Si applica il regolamento (UE) 2024/1252.**

(24) Al fine di garantire che le batterie vengano riciclate in conformità con i requisiti della Regolamento (UE) **2023/1542**, e che i motori e-drive, che contengono quantità importanti di elementi delle terre rare, possono anche essere sostituiti e riciclati, è necessario introdurre la progettazione requisiti per i nuovi tipi **di veicoli**, garantendo che queste batterie **e i relativi pacchi batteria** e i motori e-drive possono essere rimossi facilmente da impianti di trattamento autorizzati o operatori di riparazione e manutenzione durante qualsiasi fase del ciclo di vita di un veicolo .

La Commissione dovrebbe inoltre incoraggiare lo sviluppo di standard per la progettazione e tecniche di assemblaggio che facilitano la manutenzione, la riparazione e il riutilizzo delle batterie e pacchi batteria. Più in generale, per massimizzare il potenziale di sostituzione, riutilizzo, riciclaggio, rigenerazione o ristrutturazione di parti e componenti di veicoli e per ridurre al minimo gli sprechi, i veicoli dovrebbero essere progettati in modo da consentire la rimozione di come tante più parti e componenti possibili. La nozione di fattibilità tecnica dovrebbe essere interpretata in modo da sostenere e facilitare tali obiettivi, pur riconoscendo che, in certi casi, i requisiti di sicurezza o funzionali di una parte possono giustificare alternative soluzioni che limitano la rimovibilità di una parte o di un componente. In tali casi, I produttori dovrebbero dimostrare la necessità di tale scelta. Per poter prendere in considerazione tenere conto del progresso tecnico e scientifico, il potere di adottare atti conformemente a L'articolo 290 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea dovrebbe essere delegato a la Commissione in merito alla modifica del presente regolamento mediante la revisione dell'elenco delle parti e componenti che devono essere progettati per essere rimossi e sostituiti dai veicoli. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di questo requisito di progettazione, I poteri di attuazione dovrebbero essere conferiti alla Commissione.

- (25) Il sistema di omologazione stabilito dal regolamento (UE) 2018/858 richiede ai fabbricanti per costruire i loro veicoli, sistemi, componenti e unità tecniche separate in conformità con un tipo di veicolo approvato. Per garantire che i produttori rispettino la circolarità requisiti che sono applicabili ad essi nella fase di omologazione e che sono stabiliti in Questo regolamento, e che le autorità di omologazione possano verificare la conformità, è necessario affinché i produttori includano le informazioni richieste per la procedura di omologazione la cartella informativa. Per aumentare la trasparenza e garantire che l'omologazione richiesta Le informazioni vengono presentate in modo coerente con i requisiti previsti da altre normative. che regolano i requisiti di omologazione dei veicoli, la Commissione dovrebbe modificare il norme stabilite nel regolamento di esecuzione (UE) 2020/68318 della Commissione che standardizzare i documenti e le informazioni da includere nella cartella informativa e specificare quindi i requisiti amministrativi per l'omologazione.
- (26) Al fine di garantire che i produttori di autovetture e veicoli commerciali leggeri mettano mettere in atto azioni per garantire che soddisfino i requisiti di circolarità previsti dal presente regolamento, e per incentivarli a migliorare la circolarità dei **veicoli**, dovrebbero elaborare un strategia di circolarità completa. **La strategia di circolarità dovrebbe essere preparata presso il livello del produttore e aggiornato ogni cinque anni. Una copia deve essere fornita al tipo-autorità di approvazione nonché la Commissione. Sebbene fornito** per l'omologazione **autorità, la** strategia di circolarità **non dovrebbe essere collegata al processo di omologazione. per garantire una supervisione e un controllo più ampi, la Commissione dovrebbe rendere i produttori strategie di circolarità, nonché le loro versioni aggiornate**, disponibili pubblicamente, **con la dovuta riguardo alla salvaguardia di qualsiasi informazione riservata**. La Commissione dovrebbe **a almeno ogni sei anni, preparare e pubblicare un** rapporto sulla circolarità del settore automobilistico settore basato, **tra le altre informazioni**, sulle strategie di circolarità fornite dai produttori. ÿ

¹⁸ Regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 della Commissione, del 15 aprile 2020, che attua il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti amministrativi relativi all'omologazione e alla sorveglianza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle unità tecniche separate destinate a tali veicoli (GU L 163 del 26.5.2020, pag. 1).

- (27) Al fine di aumentare la trasparenza sull'utilizzo di materiali riciclati da parte del settore automobilistico e fornire incentivi per aumentare i livelli di contenuto riciclato, i produttori di veicoli dovrebbero essere è richiesto di fornire la documentazione tecnica che mostri la percentuale di materiali riciclati presente nei nuovi tipi di veicoli che vengono sottoposti a omologazione. Questo requisito dovrebbe applicarsi a una selezione di materiali per i quali un aumento del livello di contenuto riciclato in i veicoli apporterebbero benefici ambientali particolarmente importanti. L'obbligo La dichiarazione deve essere presentata all'autorità di omologazione insieme ad altri documenti. documenti come parte della domanda di omologazione.
- (28) Accesso a informazioni aggiornate e comunicazione tempestiva tra veicolo produttori e operatori della gestione dei rifiuti lungo tutta la catena del valore automobilistico sono essenziale massimizzare il riutilizzo, la rigenerazione e il ricondizionamento di parti e componenti di un veicolo e per garantire un riciclaggio di alta qualità dei veicoli a fine vita. Pertanto, I produttori dovrebbero fornire agli operatori della gestione dei rifiuti servizi di riparazione e manutenzione operatori accesso illimitato, standardizzato e non discriminatorio alle informazioni, **anche tramite strumenti esistenti utilizzati dall'industria automobilistica**, consentendo la rimozione sicura di determinate parti, componenti e materiali presenti in un veicolo. **I produttori non dovrebbero essere obbligati a fornire le informazioni in questione agli operatori di riparazione e manutenzione laddove tali informazioni siano già state rese disponibili ai sensi di altre norme dell'Unione legislativa.** Le informazioni dovrebbero guidare gli operatori della gestione dei rifiuti, **gli editori di informazioni tecniche** e operatori di riparazione e manutenzione attraverso le fasi e fornire istruzioni chiare sull'uso degli strumenti o delle tecnologie necessarie per accedere e rimuovere i cavi elettrici batterie per veicoli **e i relativi pacchi batteria**, compresi gli strumenti o le tecnologie che ne consentono l'utilizzo scarico sicuro e motori e-drive. Queste informazioni dovrebbero anche aiutare a identificare e localizzare e rimuovere le parti, i componenti e i materiali che devono essere decontaminati e rimossi dal veicolo prima della triturazione, nonché parti e componenti, contenenti il critico materie prime per magneti permanenti di cui al regolamento (UE) **2024/1252**. **I produttori dovrebbero inoltre rendere disponibili linee guida per il soccorso e la risposta alle emergenze. informazioni al servizio di emergenza. È importante che i diritti di proprietà intellettuale siano debitamente rispettato, garantendo che l'accesso alle informazioni tecniche non comprometta tecnologie proprietarie o segreti commerciali.** Ciò dovrebbe essere fatto tramite comunicazione piattaforme stabilite dai produttori e le informazioni dovrebbero essere fornite gratuitamente addebito, escluse le spese amministrative **non proibitive** . Le autorità di omologazione È necessario verificare che le informazioni richieste siano state fornite dai produttori.

**Tenendo conto della necessità di supportare l'ammmodernamento dei veicoli come modo per ridurre
Per ridurre le emissioni, prolungare la durata di vita dei veicoli e promuovere la sostenibilità, i produttori
dovrebbero anche garantire una collaborazione adeguata con** gli operatori di retrofit y .

(29) Mentre la codifica digitale è sempre più utilizzata per controllare parti e componenti diversi in

veicolo, la valutazione della Direttiva 2000/53/CE ha individuato che tale codifica potrebbe impedire

il potenziale di riutilizzo, rigenerazione e ricondizionamento di determinate parti e componenti.

è quindi essenziale che ai produttori di veicoli venga richiesto di fornire informazioni

consentire agli operatori professionali della gestione dei rifiuti, **editori di informazioni tecniche**

e operatori di riparazione e manutenzione, per superare i problemi posti da questi digitali

parti e componenti codificati in un veicolo, laddove tale codifica impedisce la riparazione, la manutenzione

o operazioni di sostituzione su un altro veicolo.

(30) I produttori e i loro fornitori dovrebbero utilizzare gli standard di codifica dei componenti e dei materiali, stabiliti

inizialmente nella decisione della Commissione 2003/138/CE19, per l'etichettatura e

identificazione delle parti, dei componenti e dei materiali in plastica ed elastomero dei veicoli.

deve garantire che tutte le parti e i componenti dei veicoli siano contrassegnati in conformità con

altra legislazione dell'Unione applicabile, in particolare per quanto riguarda l'etichettatura delle batterie e di

magneti permanenti inclusi nei veicoli che immettono sul mercato. Per poterli prendere in considerazione

tenere conto del progresso tecnico e scientifico, il potere di adottare atti conformemente a

L'articolo 290 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea dovrebbe essere delegato a

la Commissione in merito alla modifica dell'allegato VI che specifica come parti e componenti di

I veicoli devono essere etichettati.

19

Decisione 2003/138/CE della Commissione, del 27 febbraio 2003, che stabilisce norme di codificazione dei componenti e dei materiali per i veicoli conformemente alla 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).

- (31) Al fine di agevolare il trattamento di fine vita dei veicoli, i produttori di veicoli dovrebbero fornire, tramite strumenti digitali, informazioni accurate, complete e aggiornate sulla sicurezza Rimozione e sostituzione di parti e componenti del veicolo. Un veicolo di circolarità **digitale** . Il passaporto dovrebbe quindi essere sviluppato e reso disponibile come supporto dati per tali informazioni, in un modo che sia coerente con altri strumenti di informazione digitale e piattaforme che esistono già o sono in fase di ulteriore sviluppo nel settore automobilistico su prestazioni ambientali dei veicoli e allineate con le disposizioni corrispondenti in Regolamento (UE) **2023/1542**, il Regolamento (UE) **2024/1781** dell'Unione europea Parlamento e del **Consiglio²¹** e il regolamento (UE) **2024/1257** del Parlamento europeo Parlamento e del **Consiglio²⁰**. Al fine di garantire condizioni uniformi per il Per l'attuazione del presente regolamento, i poteri di attuazione dovrebbero essere conferiti al Commissione per definire i requisiti tecnici di progettazione e funzionamento del passaporto e norme relative all'ubicazione del supporto dati o di altro identificatore che consente l'accesso al passaporto sul veicolo. **Quando si definiscono le regole per il passaporto di circolarità dei veicoli digitali la Commissione dovrebbe tenere conto della necessità di un elevato livello di sicurezza e tutela della privacy, anche sui dati operativi dei veicoli, al fine di prevenire minacce alla sicurezza informatica.**
- (32) Al fine di garantire che i produttori e gli altri operatori economici siano soggetti allo stesso trattamento Per garantire la trasparenza delle normative in tutti gli Stati membri, è necessario stabilire norme armonizzate in materia di rifiuti. gestione dei veicoli fuori uso. Ciò dovrebbe portare a un elevato livello di protezione dei veicoli fuori uso. salute umana e ambiente in tutta l'Unione. Ciò comporterebbe anche ulteriori benefici. armonizzazione della qualità dei servizi di gestione dei rifiuti forniti dalle imprese economiche operatori e agevolare il funzionamento del mercato delle materie prime secondarie.

²¹ Proposta di regolamento (UE) **2024/1781** del Parlamento europeo e del Consiglio, **del 13 giugno 2024**, che istituisce un quadro per **la definizione dei** requisiti di progettazione ecocompatibile per i prodotti sostenibili, **modificando la direttiva (UE) 2020/1828 e il regolamento (UE) 2023/1542**. e abrogando la direttiva 2009/125/CE (GU L, **2024/1781**, **28.6.2024**, ELI: [http:// data.europa.eu/eli/reg/2024/1781/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1781/oj)).

²⁰ Regolamento (UE) **2024/1257** del Parlamento europeo e del Consiglio, **del 24 aprile 2024** Regolamento sull'omologazione di autoveicoli e motori, nonché di sistemi, componenti e unità tecniche separate destinate a tali autoveicoli, per quanto riguarda le loro emissioni e la durata delle batterie (Euro 7), **che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio** e abroga i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 **del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione, il regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, il regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione e il regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 della Commissione (GU L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: [http:// data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj)).**

- (33) Al fine di garantire un trattamento sicuro ed ecologicamente corretto dei veicoli fuori uso, qualsiasi stabilimento o impresa che intenda eseguire operazioni di trattamento dei rifiuti per questi I veicoli devono ottenere un'autorizzazione dall'autorità competente. L'autorizzazione deve essere concessa solo se lo stabilimento o l'impresa ha la capacità necessaria per eseguire le operazioni di trattamento di fine vita per i veicoli in modo conforme a la legislazione UE e nazionale applicabile, compresi i requisiti specifici di trattamento stabilito nel presente regolamento. Inoltre, **solo** le strutture di trattamento autorizzate dovrebbero avere la competenza a rilasciare certificati di distruzione conformemente al presente regolamento.

ÿ

(33b) Qualora i produttori o le organizzazioni di responsabilità dei produttori concludano contratti con impianti di trattamento autorizzati al fine di adempiere alla loro responsabilità di produttore obblighi, questi contratti dovrebbero essere conformi ai principi della concorrenza legge e non dovrebbe includere disposizioni che abbiano lo scopo o l'effetto di limitare o distorcere la concorrenza, in particolare ai sensi degli articoli 101 e 102 della Trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Tali contratti dovrebbero essere equi, trasparente e non deve contenere termini e condizioni discriminatori. Al fine di Per agevolare il rispetto di tali requisiti, gli Stati membri possono fornire un modello contrarre.

- (34) La direttiva 2000/53/CE stabilisce un obbligo fondamentale per i produttori di veicoli di coprire parte di i costi di raccolta dei veicoli fuori uso. Basandosi su questo obbligo, in linea con la principio chi inquina paga e in linea con i requisiti minimi generali per l'estensione sistemi di responsabilità del produttore stabiliti dalla direttiva 2008/98/CE dell'Unione europea Parlamento e del Consiglio²², è opportuno stabilire a livello dell'Unione requisiti sulle responsabilità dei produttori di veicoli in relazione alla gestione del fine vita veicoli. I produttori dovrebbero avere una responsabilità estesa del produttore per i veicoli che producono. hanno immesso sul mercato una volta raggiunta la fase di fine vita. Il produttore esteso la responsabilità dovrebbe coprire gli obblighi per garantire che i veicoli messi a disposizione da i produttori presenti sul mercato in uno Stato membro vengono raccolti e trattati conformemente a il presente regolamento e che gli operatori di gestione dei rifiuti che trattano tali veicoli siano conformi al obiettivi di riciclaggio stabiliti dal presente regolamento.
- (35) Al fine di facilitare il monitoraggio della conformità dei produttori con il loro contratto di produzione esteso obblighi di responsabilità, gli Stati membri dovrebbero istituire un registro dei produttori **o degli utilizzatori un registro esistente**. I requisiti di registrazione dovrebbero essere armonizzati in tutta l'Unione per facilitare la registrazione, in particolare laddove i produttori rendano i veicoli disponibili in diverse Stati membri. Il registro deve essere utilizzato anche ai fini della segnalazione alle autorità competenti. autorità sull'adempimento degli obblighi di responsabilità estesa del produttore. le caratteristiche e gli aspetti procedurali collegati a questo registro dovrebbero essere coerenti anche con registro dei produttori istituito dal regolamento (UE) **2023/1542**, per consentire ai produttori di veicoli e produttori di batterie per utilizzare un unico registro. **Al fine di facilitare la registrazione dei produttori in tutti gli Stati membri, la Commissione dovrebbe anche stabilire un sito web contenente i link a tutti i registri nazionali.**

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).

(35a) Ai sensi dell'articolo 30 del regolamento (UE) 2022/2065 del Parlamento europeo e del

Consiglio (Digital Services Act), fornitori di piattaforme online che consentono ai consumatori di concludere contratti a distanza con i commercianti deve garantire che i commercianti possano utilizzare solo quelle piattaforme online per promuovere messaggi o per offrire prodotti o servizi ai consumatori situati nell'Unione se, prima dell'utilizzo dei loro servizi per tali scopi, hanno ottenuto determinate informazioni, ove applicabili al commerciante. Si ricorda che in questo contesto, i veicoli costituiscono prodotti. Si chiarisce che il registro dei produttori Istituito ai sensi del presente regolamento può costituire un registro pubblico ai fini di conformità all'articolo 30, paragrafo 1, punto (d) della legge sui servizi digitali. ha inoltre chiarito che un'autocertificazione da parte del commerciante per impegnarsi a offrire solo prodotti o servizi conformi alle norme applicabili del diritto dell'Unione ai sensi dell'articolo 30, il paragrafo 1, punto (e) della legge sui servizi digitali può coprire anche il produttore esteso Requisiti di responsabilità stabiliti dal presente regolamento. Infine, ai fini dell'articolo 30, paragrafo 2 della legge sui servizi digitali, laddove il le informazioni contenute nel registro dei produttori non sono accessibili al pubblico, gli Stati membri dovrebbero garantire che ai fornitori di piattaforme online sia concesso l'accesso, gratuitamente, a tale informazioni, al fine di fare del proprio meglio per valutare se le informazioni sono affidabili e completo.

(36) Nel caso in cui il produttore renda disponibili sul mercato veicoli per la prima volta entro un territorio di uno Stato membro, dove il produttore non è stabilito, il produttore dovrebbe designare un rappresentante **autorizzato** per la responsabilità estesa del produttore. **Se più più di un produttore è rappresentato in uno Stato membro da un rappresentante autorizzato, che il rappresentante autorizzato deve fornire il nome e i dettagli di contatto per ciascuno dei produttori rappresentati separatamente.**

(37) I produttori dovrebbero poter scegliere se esercitare il loro diritto esteso al produttore obblighi di responsabilità individuali o collettivi, mediante la responsabilità del produttore organizzazioni che si assumono la responsabilità per loro conto.

Tuttavia, gli Stati membri possono scegliere di richiedere che un produttore sia rappresentato da un'organizzazione di responsabilità del produttore. In tali casi, i produttori dovrebbero non essere obbligato dallo Stato membro a essere rappresentato da un produttore specifico organizzazione responsabile, poiché dovrebbe esserci flessibilità per quanto riguarda quanti Le organizzazioni di responsabilità del produttore possono essere presenti in uno Stato membro. Ciò dovrebbe ciò vale anche per gli Stati membri con organizzazioni statali di responsabilità del produttore. che possono essere soggette a disposizioni più specifiche ai sensi della legislazione nazionale. Sebbene i quadri giuridici degli Stati membri possano consentire strutture di governance diverse, Le organizzazioni di responsabilità del produttore dovrebbero in linea di principio operare per garantire che le tariffe i raccolti dai produttori vengono utilizzati esclusivamente per adempiere agli obblighi di raccolta e trattamento dei veicoli fuori uso per l'organizzazione e il finanziamento di obblighi in materia di gestione dei rifiuti.

Tutte le organizzazioni di responsabilità del produttore dovrebbero garantire la riservatezza dei dati forniti a loro dai produttori. Al fine di garantire che gli interessi di tutti gli operatori economici siano tenendo debitamente in considerazione ed evitando che gli operatori della gestione dei rifiuti siano messi in posizione uno svantaggio nelle decisioni prese nell'ambito dei sistemi di responsabilità estesa del produttore,

Le organizzazioni di responsabilità del produttore dovrebbero condurre almeno una volta all'anno un consultazione strutturata con le parti interessate e pubblicherà sul proprio sito web un Rapporto riassuntivo di tale consultazione, che illustra i principali commenti ricevuti. insieme a una spiegazione di come sono stati affrontati tali commenti. Rifiuti

Agli operatori della gestione dovrebbe essere ***concesso lo status di osservatore*** negli organi di governo dell ' organizzazioni ***di responsabilità del produttore , compresi i loro consigli direttivi e consultivi,*** ***al fine di migliorare la governance e l'efficienza complessive del sistema, nel rispetto delle norme la necessità di evitare conflitti di interesse.***

Inoltre, gli operatori della gestione dei rifiuti dovrebbero essere selezionati in base alla responsabilità del produttore. organizzazioni in una procedura non discriminatoria basata su criteri di assegnazione trasparenti.

- (38) I produttori dovrebbero finanziare parte dei costi di raccolta e trattamento degli animali a fine vita veicoli necessari per soddisfare i requisiti stabiliti nel presente regolamento, in particolare obblighi volti a garantire una qualità superiore delle materie prime secondarie recuperate da veicoli. Il livello esatto dei costi di tali operazioni che dovrebbero essere coperti da I produttori dovrebbero essere determinati tenendo conto dei ricavi del trattamento autorizzato impianti e altri operatori di gestione dei rifiuti hanno ricavato dalla vendita di pezzi di ricambio usati o componenti e di materie prime secondarie recuperate da veicoli fuori uso. A questo infine, le autorità competenti, in collaborazione con i produttori e la gestione dei rifiuti gli operatori dovrebbero monitorare i costi medi di raccolta, riciclaggio e trattamento operazioni nonché il livello dei contributi finanziari versati dai produttori al fine di garantire che sia in atto un'equa ripartizione dei costi tra tutti gli operatori interessati.
- (39) I contributi finanziari dei produttori dovrebbero coprire anche i costi dell'istruzione campagne volte a **informare il pubblico e** ad aumentare la raccolta di veicoli a fine vita, istituzione del sistema di notifica per il rilascio e il trasferimento dei certificati di distruzione e raccolta e comunicazione dei dati alle autorità competenti. **Inoltre, poiché il presente regolamento introduce modifiche in merito alla responsabilità finanziaria di produttori per la raccolta** di veicoli fuori uso **disciplinati dalla Direttiva 2000/53/CE, È opportuno adottare disposizioni adeguate per tenere conto della transizione dalla Direttiva**
- Direttiva 2000/53/CE relativa al presente regolamento.
- (40) Produttori che scelgono di adempiere ai propri obblighi di responsabilità estesa del produttore individualmente dovrebbe inoltre fornire una garanzia da utilizzare per coprire i costi di gestione di 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 collettivamente i propri obblighi di responsabilità estesa del produttore con un'organizzazione di responsabilità del produttore, i contributi finanziari versati dal produttore dovrebbe essere modulato in base a criteri armonizzati. Tali criteri dovrebbero creare incentivi economici per i produttori per aumentare la circolarità nella progettazione e produzione di nuovi veicoli, tenendo conto della quantità di materiali primari e riciclati materiali in un veicolo, la misura in cui contiene parti, componenti e materiali che sono difficili da rimuovere, smantellare, riutilizzare o riciclare, così come la quantità di sostanze pericolose che contiene. Al fine di evitare distorsioni del mercato unico, il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del Trattato sul funzionamento della L'Unione europea dovrebbe essere delegata alla Commissione per quanto riguarda l'integrazione di questo Regolamentazione mediante l'istituzione di norme dettagliate su come i criteri per la modulazione del I contributi finanziari versati alle organizzazioni di responsabilità del produttore dovrebbero essere utilizzati.

(41a) Alcuni Stati membri possono aver già stabilito la responsabilità estesa del produttore

strutture e sistemi di gestione dei rifiuti, che costituiscono la base per le pertinenti normative nazionali autorizzazioni e accordi contrattuali, in fase di attuazione della Direttiva

2000/53/CE. Questi Stati membri dovrebbero poter continuare a utilizzare questi sistemi,

a condizione che siano conformi agli obblighi previsti dal presente regolamento.

ÿ

(42) I veicoli spesso diventano veicoli fuori uso in uno Stato membro diverso da quello in cui

Stato membro in cui sono stati **immessi sul mercato. Finché un produttore all'interno dello Stato membro in cui si trova il veicolo diventa un veicolo a fine vita, il produttore dovrebbe coprire i relativi costi di raccolta e trattamento. Tuttavia, poiché non è sempre possibile identificare un produttore nel Stato in cui il veicolo diventa un veicolo a fine vita dopo aver attraversato i confini, è anche necessario introdurre regole su un meccanismo di allocazione dei costi transfrontalieri che dovrebbe applicarsi solo in questa specifica situazione e solo per i veicoli di categoria M1 e N1.** Queste regole dovrebbero garantire che i **costi di raccolta e trattamento** sono sostenuti dai rifiuti operatori di gestione nello Stato membro in cui il veicolo diventa fuori uso i veicoli **sono coperti. Gli obblighi derivanti dall'allocazione dei costi transfrontalieri meccanismo, compresa la nomina di rappresentanti autorizzati in ciascuno Stato membro. Lo Stato non dovrebbe applicarsi agli importatori o ai distributori, per evitare oneri amministrativi per tali operatori. Ogni fabbricante di veicoli di categoria M1 e N1 dovrebbe essere obbligato a nominare un rappresentante autorizzato per il meccanismo transfrontaliero in ciascuno Stato membro, notificare alle autorità competenti le designazioni e stabilire rafforzare i meccanismi di cooperazione transfrontaliera con i relativi operatori della gestione dei rifiuti. I produttori dovrebbero essere in grado di imporre a un'organizzazione di responsabilità del produttore di agire in qualità di loro rappresentante autorizzato per il meccanismo transfrontaliero. Per i produttori stabilito al di fuori dell'Unione l'obbligo di nominare i rappresentanti autorizzati per il meccanismo transfrontaliero e stabilire meccanismi di cooperazione transfrontaliera può essere eseguito per conto del produttore dal rappresentante del produttore in Unione nominata in applicazione dell'articolo 13, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2018/858.** L'introduzione di un meccanismo **transfrontaliero** di questo tipo contribuisce a creare condizioni di parità tra le strutture di trattamento autorizzate in tutta l'Unione.

(43) Al fine di garantire il rispetto di tali obblighi e di evitare la distorsione del singolo mercato, il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del Trattato sul mercato Il funzionamento dell'Unione europea dovrebbe essere delegato alla Commissione per quanto riguarda stabilire norme più dettagliate sugli obblighi dei produttori, degli Stati membri e operatori della gestione dei rifiuti e caratteristiche dei meccanismi transfrontalieri.

(44) Un prerequisito fondamentale per il buon trattamento dei veicoli a fine vita è che tutti i veicoli a fine vita i veicoli vengono raccolti. Pertanto, questo regolamento dovrebbe imporre determinati obblighi collegati la raccolta dei dati è principalmente a carico dei produttori e, in secondo luogo, degli Stati membri. I produttori dovrebbero **garantire che tutti i veicoli a fine vita che hanno reso disponibili sul vengono raccolti i dati di mercato per la prima volta nel territorio di uno Stato membro. A tal fine, i produttori o le organizzazioni di responsabilità dei produttori dovrebbero** istituire o partecipare all'istituzione dei sistemi di raccolta e gli Stati membri dovrebbero adottare tutte le misure necessarie per garantire che i sistemi siano in atto e che tali sistemi consentano di raggiungere gli obiettivi di questo regolamento. I sistemi di raccolta dovrebbero consentire ai proprietari di veicoli e ad altri veicoli i titolari devono consegnare il veicolo a un impianto **di trattamento autorizzato o a un punto di raccolta** senza sforzi o costi non necessari. Ciò significa in pratica che tali sistemi dovrebbero essere opportunamente coprire l'intero territorio di ciascuno Stato membro **e garantire un'adeguata disponibilità di strutture di trattamento autorizzate o punti di raccolta.** Dovrebbero anche consentire la raccolta di tutte le marche di veicoli fuori uso, nonché di parti di ricambio provenienti dalla riparazione di veicoli.

(45) I veicoli a fine vita devono essere trattati solo in strutture di trattamento autorizzate, pertanto tali Le strutture svolgono un ruolo vitale nella raccolta dei veicoli a fine vita. Al fine di facilitare raccolta e garantire un'adeguata disponibilità di strutture per la raccolta di veicoli fuori uso, questo La regolamentazione prevede la possibilità di istituire punti di raccolta. Il ruolo di tali i punti sarebbero limitati alla raccolta dei veicoli a fine vita, al loro stoccaggio in modo adeguato condizioni e trasportarli alla struttura di trattamento autorizzata. Gestire tale struttura il punto richiede un permesso specifico. I punti di raccolta dovrebbero essere obbligati a consegnare tutto Raccolta di veicoli a fine vita e trasporto presso strutture di trattamento autorizzate.

- (46) Al fine di raccogliere efficacemente tutti i veicoli fuori uso è necessario informare il pubblico su l'esistenza di sistemi di raccolta. I proprietari di veicoli devono essere consapevoli che possono in principio consegnare un veicolo a fine vita, con o senza la batteria del veicolo elettrico, a un punto di raccolta o struttura di trattamento autorizzata gratuitamente, **salvo parti essenziali come poiché il motore elettrico, il motore o più grandi parti della carrozzeria sono mancanti cerimonie di smantellamento illegali.**
- In caso di batteria mancante del veicolo elettrico, il proprietario del veicolo deve dimostrare che la batteria è stata gestita da un operatore professionista in conformità al Regolamento (UE) 2023/1542. Al fine di prevenire lo smantellamento illegale di parti e componenti di valore dai veicoli fuori uso e promuovere la raccolta di veicoli fuori uso completi, la consegna gratuita dei veicoli fuori uso potrebbe essere collegata alla fornitura di incentivi finanziari.** La campagna educativa dei produttori o la responsabilità del produttore Le organizzazioni dovrebbero inoltre presentare le conseguenze per l'ambiente e la salute umana. di raccolta e trattamento impropri dei veicoli a fine vita.
- (47) L'impianto di trattamento autorizzato dovrebbe rilasciare un certificato di distruzione all'ultimo **proprietario del veicolo al momento della consegna del** veicolo fuori uso $\dot{\gamma}$. Ciò è necessario per garantire un corretto supervisione della gestione dei veicoli fuori uso. I requisiti minimi per questo i certificati sono attualmente stabiliti nella decisione della Commissione 2002/151/CE23 e il contenuto di questa decisione dovrebbe essere incluso nel presente regolamento, con gli adattamenti necessari. Questo certificato dovrebbe essere rilasciato in formato elettronico $\dot{\gamma}$ all'ultimo proprietario di un veicolo fuori uso e quindi **fornito** dagli impianti di trattamento autorizzati $\dot{\gamma}$ al competente autorità dello Stato membro **attraverso una procedura di notifica elettronica, come richiede la cancellazione** dell'immatricolazione di un veicolo. Il sistema di notifica elettronica dovrebbe consentire **la trasmissione del** certificato di distruzione **e consentire una copia del notifica elettronica da fornire all'ultimo proprietario del veicolo nonché a qualsiasi ente economico operatore che agisce per conto di tale proprietario.**

²³ Decisione 2002/151/CE della Commissione, del 19 febbraio 2002, relativa ai requisiti minimi per il certificato di distruzione rilasciato conformemente all'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, pagg. 94-95).

(48) Nonostante l'obbligo previsto dalla Direttiva 2000/53/CE di trasferire tutti i veicoli fuori uso per trattamento presso una struttura di trattamento autorizzata, c'è una quota molto significativa di veicoli di cui non si conosce la posizione e che potrebbero essere stati trattati illegalmente o esportati come veicoli fuori uso o il cui stato non è correttamente segnalato al Membro Autorità di immatricolazione statali. Tali veicoli sono definiti "veicoli smarriti". Membro Gli Stati dovrebbero rafforzare la loro cooperazione al fine di ridurre il numero di veicoli scomparsi. Riconoscimento dei certificati di distruzione rilasciati in un altro Stato membro e obbligo di informare le autorità degli Stati membri, dove il veicolo è immatricolato, che un Viene rilasciato un certificato di distruzione, che dovrebbe consentire un migliore tracciamento dei veicoli a fine vita. dove si trova.

(49) Per garantire un'efficace raccolta dei veicoli fuori uso, dovrebbero essere previsti obblighi espliciti indirizzato ai proprietari dei veicoli. Essi dovranno consegnare il loro veicolo, quando raggiungerà la fine della fase della vita, ai punti di raccolta o alle strutture di trattamento autorizzate. **Quando i veicoli sono danneggiati e le compagnie assicurative sono coinvolte nel dichiararli un tecnico o perdita totale economica, la compagnia assicurativa o qualsiasi altro esperto automobilistico che agisce su sua iniziativa per conto dovrebbe anche valutare se il veicolo è un veicolo fuori uso o meno in conformità con il presente regolamento. In caso di veicoli abbandonati le autorità devono stabilire regole per dichiarare il veicolo come veicolo fuori uso e procedere di conseguenza con le disposizioni del presente regolamento. I veicoli abbandonati possono includere, ad esempio, i casi in cui sono stati lasciati incustoditi o illegalmente su proprietà pubblica, oppure veicoli che sono stati parcheggiati su proprietà privata senza il consenso del proprietario della proprietà, o veicoli che non sono stati recuperati dopo una notifica da parte delle autorità competenti al veicolo proprietario.**

ÿ

- (50) Al fine di garantire un trattamento uniforme e rispettoso dell'ambiente dei veicoli fuori uso nell'Unione, è essenziale garantire che le strutture di trattamento autorizzate accettino e trattino tutti i veicoli, le parti, i componenti e i materiali a fine vita, comprese le parti di scarto derivanti dalle riparazioni di veicoli, nel rispetto delle condizioni stabilite nei loro permessi, nonché in conformità ai requisiti stabiliti nel presente regolamento, alle migliori tecniche disponibili e alla direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹. **Per il scopo di conformità con i requisiti di rimozione, i requisiti di qualità e obiettivi di recupero dei materiali, il trattamento completo di un veicolo a fine vita, può, ma non lo fa non è necessario che venga eseguito da un unico operatore di gestione dei rifiuti o all'interno di un'unica installazione.**
- (51) In considerazione del ruolo chiave delle strutture di trattamento autorizzate nella gestione dei veicoli di fine vita in un modo che non influisca negativamente sull'ambiente o sulla salute umana e contribuisca al raggiungimento degli obiettivi dell'Unione in materia di economia circolare, è necessario stabilire obblighi applicabili a tali strutture e che coprono tutte le loro attività, dall'accettazione e stoccaggio di un veicolo a fine vita fino al suo trattamento finale.
- (52) Al fine di garantire la tracciabilità delle loro attività, **compresa la qualità dei rottami o altro materiali di input pertinenti**, le strutture di trattamento autorizzate devono documentare e eseguire operazioni di trattamento e archiviare elettronicamente la registrazione per un minimo di tre anni, ed essere in grado di presentarlo, su richiesta, alle autorità nazionali competenti.

(53) La decontaminazione di un veicolo fuori uso è il primo passo per prevenire danni al

ambiente, salute umana e rischi per la sicurezza sul lavoro. È quindi essenziale che una fine-vita del veicolo subisca le necessarie operazioni di decontaminazione **entro 30 giorni** dopo il suo consegna all'impianto di trattamento autorizzato, prima che il veicolo a fine vita venga trattato in qualsiasi modo. Inoltre, in questa fase gli oli esausti devono essere raccolti e conservati separatamente dagli altri fluidi e liquidi, e da trattare ulteriormente conformemente alla direttiva 2008/98/CE.

I refrigeranti devono essere trattati in conformità al regolamento (UE) 2024/5731 .

inoltre, le parti, i componenti e i materiali contenenti piombo, cadmio, mercurio e

Il cromo esavalente dovrebbe essere rimosso dal veicolo a fine vita per evitare effetti avversi effetti sugli esseri umani o sull'ambiente.²⁴

(54) Al fine di garantire una corretta attuazione del Regolamento (UE) **2023/1542**, tutte le batterie

incorporati nei veicoli devono essere rimossi separatamente da un veicolo a fine vita e conservato in un'area designata per ulteriori trattamenti.

²⁴

Regolamento (UE) 2024/573 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 febbraio 2024, relativo ai gas fluorurati a effetto serra, che modifica la direttiva (UE) 2019/1937 e abroga il regolamento (UE) n. 517/2014.

- (55) Al fine di massimizzare il potenziale di riutilizzo, rigenerazione e ricondizionamento delle parti e componenti, e preservare un alto valore per i materiali secondari che derivano da veicoli a fine vita, alcune parti e componenti devono essere obbligatoriamente rimossi da un veicolo a fine vita prima della triturazione. **Queste** parti e componenti **ÿ** devono essere rimossi in un processo di smontaggio manuale o un processo di smontaggio semiautomatico **in un ambiente non-modo distruttivo**. Dovrebbe essere possibile deviare dal requisito di **non-** obbligatorio rimozione **distruttiva** di parti e componenti, **quando un impianto di trattamento autorizzato dimostra che lo smontaggio manuale o lo smontaggio (semi-)automatico in un non- il modo distruttivo comporta costi economici sproporzionati che non possono essere compensati da i ricavi previsti dal riutilizzo, dalla rigenerazione o dal ricondizionamento di queste parti e componenti. In tal caso, queste parti e componenti possono essere rimossi in un Metodo distruttivo per la separazione dei materiali rilevanti prima della triturazione. Parti e componenti possono essere esentati completamente dalla rimozione obbligatoria, se sono designato nella seconda colonna della parte C dell'allegato VII, se il trattamento autorizzato l'impianto dimostra che le tecnologie post-triturazione separano i materiali dalle parti e i componenti interessati con la stessa efficienza dei processi manuali o semiautomatici e che sono soddisfatti i criteri e i valori limite della parte G nell'allegato VII.** Al fine di tenere conto progresso tecnico e scientifico, il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 di il Trattato sul funzionamento dell'Unione europea dovrebbe essere delegato al Commissione in merito alla modifica dell'allegato VII.
- (56) Una volta che gli impianti di trattamento autorizzati hanno rimosso parti e componenti da un terminale-veicolo di vita, dovrebbero valutare attentamente e determinare se quelle parti e I componenti sono idonei al riutilizzo, alla rigenerazione o al ricondizionamento, in base a criteri oggettivi. collegato alle caratteristiche tecniche delle parti e dei componenti e ai requisiti del veicolo sicurezza.
- (57) Il regolamento (UE) **2023/1542** stabilisce le norme in materia di sostenibilità, prestazioni, sicurezza, raccolta, riciclaggio e seconda vita delle batterie nonché informazioni sulla rimozione batterie per operatori economici. Il potenziale di una seconda vita delle batterie dovrebbe essere preso in considerazione nel presente regolamento escludendo la batteria del veicolo elettrico da le parti o i componenti essenziali per consentire la consegna del veicolo per il trattamento, gratuitamente di carica, senza la batteria del veicolo elettrico **se l'ultimo proprietario del veicolo fornisce documentazione che dimostra che la batteria è stata maneggiata da un professionista operatore ai sensi del regolamento (UE) 2023/1542.**

- (58) Riconoscendo il potenziale della rigenerazione e del ricondizionamento nel settore automobilistico, e il loro contributo all'economia circolare, è necessario fornire chiarezza giuridica a gli operatori economici coinvolti in questo settore. Occorre quindi chiarire che le parti e componenti rimossi da un veicolo fuori uso **o da riparazioni e manutenzione operazioni**, che sono **adatte al riutilizzo immediato o a un'ulteriore rigenerazione o** **La ristrutturazione effettuata da operatori professionisti non dovrebbe essere considerata uno spreco. Al fine di rispettare la gerarchia dei rifiuti e promuovere l'uso circolare dei pezzi di ricambio, il trasferimento di queste parti e componenti, escluse le batterie, tra operatori economici non dovrebbero essere limitati. Le parti e i componenti rimossi dai veicoli fuori uso devono essere opportunamente controllato, pulito e, se necessario, testato da un trattamento autorizzato impianto in modo che possano essere immediatamente riutilizzati senza alcun altro pre-trattamento, o in altri casi possono essere adatti a ulteriore rigenerazione o ristrutturazione. Le parti e i componenti non adatti al riutilizzo, alla rigenerazione o alla ristrutturazione ÿ dovrebbero ÿ essere considerati come rifiuti e la loro esportazione dovrebbe essere soggetta al Regolamento (UE) 2024/1157 del il Parlamento europeo e del Consiglio^{1a}. Le autorità nazionali competenti dovrebbero essere in grado di richiedere la documentazione, dalla struttura di trattamento autorizzata che rimosso il componente o la parte interessata, che conferma, tramite una valutazione dedicata, la idoneità tecnica delle parti e dei componenti pertinenti per la rigenerazione, Ristrutturazione o riutilizzo.**
- (59) Nella sua valutazione della direttiva 2000/53/CE, la Commissione ha constatato che i pezzi di ricambio usati e I componenti vengono offerti al pubblico da fornitori non identificati e spesso provengono da fonti illegali attività. Pertanto, dovrebbero essere stabiliti nuovi requisiti riguardanti il commercio di parti e componenti usati, rigenerati o ricondizionati. Tali parti e componenti deve essere contrassegnato, soprattutto, con un'etichetta che indichi il **nome del** componente o della parte, **e le informazioni di contatto della struttura di trattamento autorizzata che** ha rimosso **il componente o parte**, ed essere **adeguatamente protetto contro i danni durante trasporto, carico e scarico delle parti e dei componenti. L'autorizzato** **La struttura di trattamento che ha rimosso il componente o la parte dovrebbe avere a disposizione una copia di la fattura o il contratto relativo al trasferimento di queste parti, nel caso in cui il** **L'autorità competente richiede tale documentazione.**

(59a) Qualora l'utente finale sia un consumatore, la vendita da impresa a consumatore di beni usati,

Le parti e i componenti rigenerati o ricondizionati sarebbero coperti dalla Direttiva (UE) 2019/771 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁵. Tale Direttiva richiede che i beni venduti siano conformi al contratto di vendita e stabilisce la responsabilità dei rimedi a disposizione del venditore e dei consumatori in caso di difetto di conformità, come ad esempio la liberatoria riparazione o sostituzione dei beni. Poiché le parti e i componenti rimossi sono idonei al riutilizzo o parti e componenti ricondizionati costituiscono beni di seconda mano ai sensi di Direttiva (UE) 2019/771, il venditore e il consumatore possono concordare una responsabilità più breve o termine di prescrizione non inferiore a un anno se lo Stato membro interessato ha previsto per tale possibilità. Gli operatori economici interessati sono incoraggiati a fornire garanzie commerciali sulle parti riutilizzate, rigenerate e ricondizionate e componenti ai consumatori e ai loro clienti nel settore business-to-business transazioni.

(60) Nell'interesse della sicurezza stradale e della tutela dell'ambiente, alcuni componenti e

Le parti rimosse dai veicoli a fine vita non devono essere riutilizzate, rigenerate o ricondizionati. Tali parti e componenti non devono essere utilizzati né per costruzione di nuovi veicoli, né in veicoli che sono già stati immessi sul mercato, **salvo quando la valutazione tecnica condotta dimostra la loro conformità con Requisiti applicabili del veicolo. Queste parti devono essere installate solo da un tecnico qualificato. Operatore addetto alla riparazione e alla manutenzione.**

²⁵ **Direttiva (UE) 2019/771 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 maggio 2019, relativa a taluni aspetti riguardanti i contratti di vendita di beni, che modifica il regolamento (UE) 2017/2394 e la direttiva 2009/22/CE e abroga la direttiva 1999/44/CE (GU L 136 del 22.5.2019, pagg. 28-50)**

- (61) Al fine di incoraggiare lo sviluppo e il corretto funzionamento del mercato dei prodotti riutilizzabili, parti e componenti ricondizionati e rigenerati **e retrofit dei veicoli** nel Unione, gli Stati membri dovrebbero essere incoraggiati ad adottare gli incentivi necessari all' a livello nazionale per promuovere il riutilizzo, il ricondizionamento e la rigenerazione di parti e componenti, sia che vengano rimossi durante l'uso o la fase di fine vita di un veicolo **come nonché incentivare l'ammodernamento dei veicoli. Tali incentivi dovrebbero riflettersi in i programmi di prevenzione dei rifiuti che gli Stati membri sono tenuti a istituire ai sensi dell'articolo 29 della direttiva 2008/98/CE.** La Commissione dovrebbe agevolare lo scambio di informazioni tra gli Stati membri condividendo le loro migliori pratiche su incentivi adottati 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 quella 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 secondo la Direttiva 2008/98/CE, che esclude dal suo ambito di applicazione il riempimento.
- (63) Il riciclaggio di tutte le materie plastiche provenienti dai veicoli fuori uso dovrebbe essere continuamente migliorato, ed è importante garantire una fornitura sufficiente di materiali riciclati per soddisfare la domanda di plastica riciclata nei veicoli. È quindi necessario definire un obiettivo di riciclaggio specifico del 30 % della plastica proveniente dai veicoli a fine vita. Questo obiettivo sarebbe complementare a gli obiettivi per (85 **percento**) dei veicoli a fine vita nonché il riutilizzo e il recupero (95 **percentuale**) di veicoli fuori uso in base al peso medio per veicolo e all'anno. Per facilitare l'attuazione di tali requisiti da parte degli operatori della gestione dei rifiuti, una transizione è necessario un periodo di tre anni. Nel frattempo, gli obiettivi attuali per il riutilizzo e riciclaggio (85 %) nonché riutilizzo e recupero (95 %) dei veicoli a fine vita, come stabilito dalla Direttiva 2000/53/CE e sulla base della definizione di riciclaggio contenuta in tale direttiva. La direttiva dovrebbe continuare ad applicarsi. **Il peso della plastica riciclata e il totale il peso delle materie plastiche per l'obiettivo specifico di riciclaggio delle materie plastiche esclude gli elastomeri, termoidurenti diversi dalle schiume di poliuretano utilizzate per l'imbottitura e dalle materie plastiche che contengono o sono contaminati da una qualsiasi delle sostanze di cui all'articolo 7 del regolamento (UE) 2019/1021 quando vengono superate le soglie dell'allegato IV di tale regolamento.**

- (64) È importante aumentare il recupero di materiali secondari di alta qualità migliorando processi di triturazione dei veicoli a fine vita. Pertanto, i veicoli a fine vita, le loro parti, i componenti e i materiali dovrebbero **essere autorizzati a** essere lavorati in un trituratore in combinazione insieme ad altri rifiuti, compresi i rifiuti di imballaggio e i rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche, solo se **vengono soddisfatti specifici criteri e requisiti di qualità per** le frazioni di prodotto.
- (65) Per aumentare ulteriormente la qualità del trattamento dei veicoli a fine vita, dovrebbe essere possibile **solo** per smaltire in discarica le frazioni di rifiuti derivanti dalla triturazione di veicoli fuori uso, che contengono non-rifiuti inerti e **non superare i valori limite stabiliti nel presente regolamento.**
- (66) I veicoli fuori uso sono classificati come rifiuti pericolosi e non possono essere esportati in paesi non-Paesi OCSE. I veicoli fuori uso depurati possono ancora essere trattati al di fuori dell'Unione, a condizione che i veicoli fuori uso depurati siano spediti in conformità con Regolamento (UE) **2024/1157.**
- (67) Nel caso in cui un veicolo fuori uso venga spedito dall'Unione a un paese terzo, l'esportatore deve fornire prove documentali approvate dall'autorità competente in paese di destinazione, confermando che le condizioni di trattamento sono ampiamente equivalenti a quelle dei requisiti del presente regolamento e in materia di salute umana e tutela dell'ambiente requisiti stabiliti in altre normative dell'Unione, in linea con il Regolamento (UE) **2024/1157.**

(68) Al fine di garantire che i veicoli a fine vita siano trattati in modo ecologicamente sostenibile

In questo modo, è importante stabilire chiarezza sullo stato di un veicolo durante tutto il suo ciclo di vita, in particolare nelle situazioni in cui è necessario distinguere i veicoli usati da quelli di fine ciclo veicoli usati. Un proprietario di veicolo che intende trasferire la proprietà di un veicolo usato **all'interno dell'Unione in determinate circostanze** potrebbe essere richiesto di **presentare la documentazione** che il veicolo non è un veicolo fuori uso. **Questa documentazione dovrebbe dimostrare che** il veicolo **è idoneo alla circolazione o fornire una valutazione secondo l'allegato I, che contiene** criteri **per** determinare se **un** veicolo **è** un veicolo a fine vita **o** . **La valutazione dell'allegato I, con criteri vincolanti nella parte A e criteri indicativi nella parte B,** dovrebbe essere **eseguito in modo sequenziale. Non appena viene soddisfatto un criterio vincolante della Parte A,** Il veicolo è **un** veicolo fuori uso. **Se non si applicano i criteri della parte A, si applicano i criteri indicativi di** **La parte B deve essere controllata. Se si applica uno di questi criteri indicativi, è necessario un ulteriore controllo tecnico. sarebbe necessaria una valutazione per determinare le riparazioni necessarie per ottenere un certificato di idoneità alla circolazione.**

In base a questa valutazione, il proprietario del veicolo dovrebbe avere la possibilità di decidere se il veicolo debba essere rottamato. Se entro cinque anni successivi a tale intervento tecnico valutazione, il proprietario del veicolo non ottiene un certificato di idoneità alla circolazione, il veicolo dovrebbe essere considerato un veicolo di fine vita. Per il periodo di questi cinque anni, il la valutazione tecnica dovrebbe costituire la documentazione che il veicolo non è un fine-veicolo di salvataggio.

La valutazione dell'Allegato I dovrebbe essere effettuata da un esperto automobilistico indipendente, ma spetterebbe agli Stati membri decidere esattamente come tali automobili indipendenti

Dovrebbero essere nominati degli esperti. Gli esperti automobilistici indipendenti dovrebbero essere professionisti con conoscenze specializzate nel campo della tecnologia automobilistica e della riparazione e manutenzione o valutazione del valore del veicolo, incaricato di fornire una competenza imparziale, senza conflitti di interesse con le parti coinvolte. Per evitare oneri eccessivi per

persone fisiche che non sono operatori economici e si rivolgono principalmente alla situazione di un la maggior parte dei potenziali veicoli a fine vita, il requisito di documentazione dovrebbe essere solo applicare a tali proprietari di veicoli in circostanze specifiche. Tali casi dovrebbero riguardare vendite di veicoli che sono stati dichiarati perdita totale economica da una compagnia di assicurazione o quando la vendita viene conclusa interamente tramite una piattaforma online, senza contatto fisico consegna del veicolo tra venditore e acquirente o qualsiasi persona che agisca per loro conto per conto.

(68a) È necessario garantire che, laddove una compagnia di assicurazione o qualsiasi esperto automobilistico agendo per suo conto effettua una valutazione dei danni di un veicolo coinvolto in un incidente, tale valutazione dovrebbe, in particolare, comportare una verifica se il veicolo è qualificato come veicolo a fine vita, in conformità con i criteri stabiliti in Allegato I.

Al fine di contrastare le attività illegali e garantire la corretta identificazione della fine della vita veicoli, le autorità competenti degli Stati membri dovrebbero essere autorizzate, nei casi di dubbi sullo stato di un veicolo usato, richiedere la documentazione dal veicolo. Il proprietario deve confermare che il veicolo non è un veicolo fuori uso. Tale documentazione dovrebbe essere una valutazione condotta in conformità all'allegato I o una valida certificato di idoneità alla circolazione. Le autorità competenti possono avvalersi di questa prerogativa indipendentemente dal fatto che il veicolo in questione sia incidentato o non incidentato veicolo.

Tale autorizzazione è applicabile anche ai veicoli per scopi speciali, che altrimenti dovrebbero non essere soggetti alle norme che regolano lo status dei veicoli. Veicoli delle categorie L1e, I modelli L2e e L6e possono essere esentati dalle norme sullo status del veicolo dagli Stati membri. nella legislazione nazionale.

L'autorità di adottare atti ai sensi dell'articolo 290 del Trattato sul funzionamento della L'Unione europea dovrebbe essere delegata alla Commissione a emendare l'allegato I contenente criteri per determinare se un veicolo è un veicolo fuori uso. In base a questo delega la Commissione dovrebbe essere in grado di rimuovere i criteri secondo i quali un il veicolo è considerato un veicolo a fine vita in cui i progressi tecnologici nel aree di tracciabilità, riparabilità e sicurezza forniscono una giustificazione sufficiente per tale cancellazione.

(69) *Al fine di garantire che le disposizioni del mercato interno non siano compromesse e date*

*che l'esportazione di veicoli usati solleva importanti questioni ambientali e di salute pubblica
sfide come documentato dal Programma delle Nazioni Unite per l'ambiente, è opportuno porre
requisiti specifici relativi all'esportazione di veicoli usati.* I requisiti

dovrebbe basarsi su criteri oggettivi secondo i quali un veicolo usato non è un fine-
veicolo di soccorso e deve essere idoneo alla circolazione stradale ai sensi della Direttiva 2014/45/UE dell'Unione Europea
Parlamento e del Consiglio²⁸. Ciò dovrebbe garantire che solo i veicoli usati idonei alla circolazione sulle
strade dell'Unione possano essere esportati in un paese terzo. Per consentire
le autorità doganali per verificare che tali requisiti siano soddisfatti all'esportazione, qualsiasi persona
L'esportazione di un veicolo usato dovrebbe essere obbligata a fornire a tali autorità il veicolo
numero di identificazione e una dichiarazione che confermi che il veicolo usato non è fuori uso
veicolo e che sia considerato idoneo alla circolazione stradale.

²⁸ Direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa alle prove periodiche di idoneità alla circolazione 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).

- (70) È importante stabilire un meccanismo in cui la conformità dei veicoli usati con la i requisiti di esportazione possono essere verificati efficacemente senza ostacolare il commercio tra i Unione e paesi terzi. Un sistema elettronico dovrebbe quindi essere istituito dall' Commissione, consentendo alle autorità degli Stati membri di scambiare **e verificare** Informazioni in tempo reale sul numero di identificazione del veicolo e sullo stato di idoneità alla circolazione. di veicoli usati da esportare. In considerazione delle sue caratteristiche e funzionalità esistenti legate a la condivisione, tra le autorità di immatricolazione dei veicoli, di informazioni relative ai veicoli registrato nell'Unione, il MOVE-HUB, una piattaforma di scambio di messaggi è stato sviluppato dalla Commissione per lo scambio di messaggi al fine di interconnettere gli Stati membri registri elettronici nazionali. **Gli Stati membri dovrebbero essere in grado di utilizzare il Registro europeo delle auto e Sistema informativo della patente di guida (EUCARIS) per la connessione al MOVE-HUB sistema elettronico.** La piattaforma ospita attualmente l'interconnessione del trasporto stradale registri delle imprese (ERRU), registri delle patenti di guida (RESPER), l'interconnessione dei registri di formazione professionale dei conducenti (ProDriveNet), la notifica dei veicoli a bordo strada guasti di ispezione (RSI) e interconnessione dei registri delle carte tachigrafiche dei conducenti (TACHOnet). Pertanto, le funzionalità dell'MOVE-Hub dovrebbero essere ulteriormente estese per consentire lo scambio **e la verifica** delle informazioni sul numero di identificazione del veicolo e lo stato di idoneità alla circolazione dei veicoli usati da esportare. Per consentire alla dogana di verificare elettronicamente e automaticamente se un veicolo usato da esportare è conforme alla requisiti di esportazione, il sistema elettronico gestito da MOVE-HUB dovrebbe essere interconnesso allo sportello unico dell'UE per le dogane, conformemente a Regolamento (UE) 2022/2399 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁹. Che La regolamentazione prevede un quadro completo di controlli automatizzati, che si applicano a una specifica formalità non doganale dell'Unione. Pertanto, il presente regolamento dovrebbe stabilire i principali elementi che devono essere controllati, mentre gli aspetti tecnici dell'implementazione di tale controllo verrebbe stabilito ai sensi del Regolamento (UE) 2022/2399.
- (71) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione dei requisiti di esportazione, I poteri di attuazione dovrebbero essere conferiti alla Commissione per sviluppare il necessario sistemi elettronici e renderli operativi con i sistemi nazionali.

²⁹ Regolamento (UE) 2022/2399 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 novembre 2022, che istituisce lo sportello unico doganale dell'Unione europea e modifica il regolamento (UE) n. 952/2013 (GU L 317 del 9 dicembre 2022, pag. 1).

(72) **Le autorità competenti degli** Stati membri dovrebbero collaborare tra loro per garantire un'attuazione efficace dei requisiti che regolano l'esportazione di veicoli usati e 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 in lo Stato membro in cui erano precedentemente registrati. **La cooperazione dovrebbe comportare, inter alia, fornendo accesso a documenti e informazioni pertinenti, compresa l'ispezione risultati, pur rispettando le normative applicabili in materia di protezione dei dati che regolano la autorità richiesta.** Inoltre, nel perseguimento di una cooperazione globale, **competente** **Le autorità degli** 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 per essere esportato conformemente al regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio³⁰. Una quota significativa di veicoli usati che lasciano l'Unione è destinata a paesi in cui sono stabiliti o potrebbero essere stabiliti requisiti di importazione, come requisiti relativi all'età del veicolo o alle sue emissioni. È importante che le autorità doganali sono in grado di verificare elettronicamente e automaticamente, tramite il Regolamento unico UE Finestra Ambiente per la dogana, se un veicolo usato da esportare è conforme tali requisiti, quando le informazioni su questi requisiti saranno ufficialmente rese note comunicato alla Commissione dai paesi terzi interessati. **Per facilitare conformità, la Commissione dovrebbe pubblicare e aggiornare su un portale online dedicato il hanno notificato condizioni specifiche legate alla tutela dell'ambiente o alla sicurezza stradale imposto da paesi terzi.** Al fine di proteggere l'ambiente e la sicurezza stradale in paesi terzi paesi, il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 290 del Trattato sulla Il funzionamento dell'Unione europea dovrebbe essere delegato alla Commissione per quanto riguarda definizione di questi requisiti.

³⁰ Regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 ottobre 2013, che istituisce il codice doganale dell'Unione (GU L 269 del 10.10.2013, pag. 1).

- (74) Per prevenire il rischio che i veicoli vengano esportati senza i documenti richiesti che indicano il numero di identificazione del veicolo e l'idoneità alla circolazione del veicolo e la non conformità con i requisiti di esportazione rilevati solo quando il veicolo ha già lasciato l'Unione, l'applicazione della registrazione nei registri del dichiarante e le procedure **di autovalutazione** Le procedure stabilite nel regolamento (UE) n. 952/2013 non dovrebbero essere consentite. Tali procedure sarebbero impedire alle autorità doganali di effettuare controlli in tempo reale attraverso il Sistema Unico dell'UE Finestra Ambiente per la dogana, che aumenterebbe il rischio di violazione dell'Unione norme sull'esportazione di veicoli usati.
- (75) Nella sua valutazione della direttiva 2000/53/CE, la Commissione ha considerato la mancanza di requisiti sulle ispezioni obbligatorie come una lacuna della Direttiva. Pertanto, questo La regolamentazione dovrebbe **imporre agli Stati membri determinati obblighi relativi all'individuazione attività illegali nel settore della raccolta, del trattamento e dell'esportazione di veicoli fuori uso e le loro parti e componenti, nonché** stabilire i requisiti minimi relativi al frequenza delle ispezioni, loro portata e caratteristiche delle strutture soggette a tali ispezioni ispezioni. La competitività delle strutture di trattamento autorizzate in relazione alla Gli operatori illegali sarebbero così tutelati e si garantirebbe il rispetto continuo delle condizioni di permessi e requisiti sulla raccolta e il trattamento dei veicoli a fine vita sarebbero garantito.
- (76) **Al fine di garantire l'effettiva applicazione del presente regolamento, è necessario che**
Gli Stati membri stabiliscono strategie di ispezione volte a individuare le attività illegali nel settore raccolta, trattamento ed esportazione di veicoli fuori uso, nonché delle loro parti e componenti. Tali strategie dovrebbero prevedere le azioni stabilite nel presente regolamento per salvaguardare la conformità e contribuire alla prevenzione delle pratiche illecite nel settore.
Gli Stati membri dovrebbero effettuare ispezioni **ogni anno solare. Tali ispezioni dovrebbero riguardare sia le entità che operano legalmente sia le attività illegali sospette. Il minimo il numero di ispezioni da effettuare annualmente in ciascuno Stato membro dovrebbe corrispondono ad almeno il 10%** delle strutture di trattamento e **dei punti di raccolta** autorizzati **operando all'interno di tale Stato membro.** Occorre sottolineare che le ispezioni effettuate Ai sensi del presente regolamento, le ispezioni dovrebbero essere complementari alle ispezioni sulla spedizione di fine ciclo veicoli di salvataggio, che sono ampiamente regolamentati dal regolamento **(UE) 2024/1157.**

(77) Gli Stati membri dovrebbero istituire meccanismi di cooperazione a livello nazionale e internazionale

affinché le ispezioni possano svolgersi in modo efficiente **con l'obiettivo di facilitare la prevenzione e l'individuazione del trattamento illegale e dell'esportazione di veicoli fuori uso, e affrontare il problema dei veicoli scomparsi.** Tali meccanismi dovrebbero consentire lo scambio dei dati di immatricolazione dei veicoli, necessari per tracciare i veicoli e verificare se hanno essere trattati adeguatamente quando raggiungono la fase terminale della vita. **Al fine di promuovere la cooperazione in tutta l'Unione su questi argomenti, la Commissione e gli Stati membri dovrebbero agire attivamente utilizzare le agenzie esistenti pertinenti, come l'Agenzia dell'Unione europea per la giustizia Cooperazione per l'applicazione della legge (EUROPOL), nonché reti di applicazione della legge dedicate a contrastare i crimini ambientali in tutta l'Unione.**

(78) Tutti i provvedimenti necessari devono essere adottati dagli Stati membri per contrastare l'illegalità.

trattamento dei veicoli a fine vita, al fine di prevenire danni all'ambiente o alla salute umana salute a causa di tali attività. Qualsiasi stabilimento o impresa che tratta veicoli a fine vita senza un permesso valido, o in violazione delle condizioni o dei requisiti stabiliti nel permesso, dovrebbero quindi essere soggetti a sanzioni. Anche altre misure, come il ritiro del Gli Stati membri dovrebbero valutare la possibilità di autorizzare o sospendere le attività di un operatore. per garantire l'effettiva conformità al presente regolamento.

(79) Gli Stati membri dovrebbero stabilire norme sulle sanzioni applicabili alle violazioni del presente

Regolamentazione e garantire che tali regole siano attuate. Le sanzioni dovrebbero essere stabilito in particolare per violazioni delle disposizioni sull'esportazione di veicoli usati, su consegna di veicoli a fine vita a strutture di trattamento autorizzate o punti di raccolta e su commercio di parti e componenti usati, rigenerati o ricondizionati. Le sanzioni previste dovrebbe essere efficace, proporzionato e dissuasivo.

- (80) Stabilire obblighi di segnalazione è necessario per garantire una corretta attuazione, monitoraggio e valutazione della legislazione dell'Unione e per fornire ai mercati informazioni aggiornate informazioni sulla trasparenza. Dati corretti e validi sono indispensabili affinché la Commissione possa valutare se le misure previste dal Regolamento funzionano correttamente e per proporre, ove necessario, ulteriori modifiche volte a garantire la sostenibilità ambientale trattamento dei veicoli fuori uso o semplificazione dell'attuazione del Regolamento.
- Al fine di limitare l'onere legato alla rendicontazione, vengono raccolti solo i dati indispensabili. ai fini dell'attuazione del presente regolamento devono essere segnalati e segnalati dovrebbe essere facilitato tramite strumenti digitali. Sulla base di questi elementi, dovrebbe essere specificato che i dati devono essere comunicati dagli operatori economici alle autorità competenti e dai Stati membri della Commissione. Al fine di garantire condizioni uniformi per la attuazione dei requisiti di rendicontazione, i poteri di attuazione dovrebbero essere conferiti a la Commissione. Gli atti di esecuzione, che dovrebbero sostituire la decisione della Commissione 2005/293/CE³¹, dovrebbe anche stabilire una metodologia per calcolare e verificare se Gli obiettivi di riutilizzo, riciclo e recupero sono stati raggiunti.
- (81) Le autorità competenti degli Stati membri svolgono un ruolo importante nella verifica rispetto degli obblighi stabiliti dal presente regolamento in materia di raccolta e la gestione dei veicoli a fine vita, compreso un migliore monitoraggio da parte delle autorità competenti la localizzazione dei veicoli e la lotta contro la gestione illegale dei veicoli fuori uso. Membro Gli Stati dovrebbero quindi richiedere che gli operatori della gestione dei rifiuti e altri soggetti economici rilevanti gli operatori forniscono alle autorità competenti dati che consentono loro di monitorare meglio come le disposizioni sulla raccolta e la gestione dei veicoli fuori uso sono in fase di revisione implementato.
- (82) I poteri di attuazione conferiti alla Commissione dal presente regolamento dovrebbero essere esercitato conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio³².

³¹ Decisione 2005/293/CE della Commissione, del 1° aprile 2005, recante disposizioni dettagliate sul monitoraggio degli obiettivi di riutilizzo/recupero e riutilizzo/riciclaggio di cui alla 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).

³² Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le norme e i principi generali riguardanti i meccanismi di contrasto.

(83) Quando si adottano atti delegati ai sensi del presente regolamento, è di particolare importanza che

La Commissione effettua consultazioni appropriate durante i suoi lavori preparatori, anche presso livello esperto e che tali consultazioni siano condotte in conformità ai principi stabilito nell'Accordo interistituzionale del 13 aprile 2016 su una migliore legislazione³³.

Per garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio riceve 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 di con la preparazione degli atti delegati.

(84) Allegato II del regolamento (UE) 2019/1020, che elenca la legislazione 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 poiché è necessario che il presente regolamento contenga una sanzione disposizioni.

(85) È necessario garantire che le disposizioni e i requisiti relativi all'omologazione di questo

La conformità alle normative viene verificata durante il processo di omologazione UE. Regolamento (UE) 2018/858 dovrebbe pertanto essere modificato di conseguenza.

controllo da parte degli Stati membri sull'esercizio dei poteri di esecuzione da parte della Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

³³ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

(86) I veicoli mancanti sono stati riconosciuti come una delle principali sfide di implementazione di Direttiva 2000/53/CE. Assenza di un sistema efficiente che consenta lo scambio in tempo reale la comunicazione tra gli Stati membri sullo stato di immatricolazione dei veicoli ostacola tracciabilità ed è stata identificata come una delle cause dell'elevato numero di "veicoli scomparsi" nell'Unione. Per affrontare questo problema, la Commissione **ha proposto** una revisione della direttiva 1999/37/CE del Consiglio³⁴ relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli³⁵. Tale revisione dovrebbe richiedere Gli Stati membri devono registrare elettronicamente, per i veicoli immatricolati sul loro territorio, i dati consentire di documentare correttamente i motivi della cancellazione di una registrazione di un veicolo, soprattutto se un veicolo è stato trattato come veicolo fuori uso in un'officina autorizzata struttura di trattamento, ri-registrata in un altro Stato membro, esportata in un paese terzo al di fuori dell'Unione o rubati. Inoltre, per impedire lo smantellamento o l'esportazione illegale di veicoli che sono stati temporaneamente radiati, i proprietari dei veicoli dovrebbero essere obbligati a segnalare tempestivamente qualsiasi cambio di proprietà all'ufficio nazionale di immatricolazione dei veicoli autorità. Questi emendamenti integrano e si basano sui requisiti esistenti per Gli Stati membri devono registrare elettronicamente i dati relativi a tutti i veicoli immatricolati sul loro territorio.

³⁴ Direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli (GU L 138 del 1° giugno 1999, pag. 57).

³⁵ **Proposta di direttiva sui documenti di immatricolazione dei veicoli e sui dati di immatricolazione dei veicoli registrati nei registri nazionali dei veicoli, che abroga la direttiva 1999/37/CE del Consiglio, COM/2025/179 definitiva.**

(87) In considerazione della necessità di garantire un elevato livello di protezione ambientale e di tenere conto 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 ambiente.

La Commissione dovrebbe includere ÿ nella sua relazione, **tra l'altro**, una valutazione delle disposizioni sulla progettazione dei nuovi veicoli, compresi gli obiettivi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, gestione dei veicoli a fine vita, compresi gli obiettivi di riciclaggio e sulle sanzioni nonché una valutazione della necessità e della fattibilità di un'ulteriore estensione della ambito di applicazione delle **disposizioni applicabili ai** veicoli di categoria L, ai veicoli pesanti, **ai veicoli che sono omologati in omologazione multistadio e per camper e per includere le roulotte rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento.**

Questa valutazione dovrebbe concentrarsi non solo sugli aspetti riguardanti il trattamento di fine vita veicoli, ma anche sulla rilevanza e sul valore aggiunto della definizione dei requisiti di progettazione **e la misura in cui è stato risolto il problema dei veicoli scomparsi, compreso stime sul numero di veicoli mancanti e sull'impatto delle misure relative esportazione di veicoli usati e la necessità di includere ulteriori misure che affrontino la questione di la tracciabilità dei veicoli. A tale riguardo, la valutazione dovrebbe esaminare la efficacia, interoperabilità e affidabilità dei sistemi nazionali di immatricolazione dei veicoli e il loro scambio transfrontaliero di informazioni per garantire l'identificazione accurata, Monitoraggio e tracciabilità dello stato dei veicoli durante tutto il loro ciclo di vita. La Commissione dovrebbe anche esaminare lo stato di sviluppo tecnologico e prestazioni ambientali del contenuto di plastica di origine biologica nei veicoli e degli elastomeri derivato dal riprocessamento degli pneumatici nei nuovi veicoli e potrebbe rappresentare un problema legislativo proposta di definire obiettivi pertinenti laddove opportuno. Per gli elastomeri derivati dal riciclo degli pneumatici, la priorità dovrebbe essere data a valutare la misura in cui possono essere integrati negli obiettivi esistenti per la plastica contenuto riciclato.**

(88) La relazione della Commissione dovrebbe includere anche una valutazione delle misure riguardo alla fornitura di informazioni sulle sostanze problematiche presenti nei veicoli e se sia necessario migliorare la tracciabilità di tali sostanze. Dovrebbe inoltre valutare se sia necessario introdurre misure che riguardino le sostanze che possono influenzare il trattamento dei veicoli quando raggiungono la fase di fine vita, al fine di allinearli più strettamente ai sensi del Regolamento (UE) **2024/1781**.

(88a) La Commissione dovrebbe anche valutare, sulla base delle dichiarazioni rese da

**produttori, se i produttori sono sulla buona strada per conformarsi alla plastica riciclata
obiettivi. La valutazione dovrebbe in particolare valutare la disponibilità di plastica idonea
tecnologie di riciclaggio, la disponibilità sufficiente di plastica riciclata, il livello di qualità
della plastica riciclata rispetto al livello di sicurezza richiesto e tecnico ed economico
difficoltà nel raggiungere l'obiettivo. Ove opportuno, la valutazione dovrebbe essere
accompagnata da una proposta legislativa della Commissione per modificare le disposizioni pertinenti
disposizioni del presente regolamento.**

- (89) È necessario prevedere un tempo sufficiente affinché gli operatori economici possano conformarsi alle loro normative. obblighi previsti dal presente regolamento e per gli Stati membri di istituire l'apparato amministrativo infrastrutture necessarie per la sua applicazione. L'applicazione del presente regolamento dovrebbe pertanto essere rinviato.
- (90) Al fine di consentire agli Stati membri di adottare le misure amministrative necessarie in materia di creazione di sistemi di raccolta, mantenendo la continuità per gli operatori economici e Per gli operatori del settore della gestione dei rifiuti, l'abrogazione della direttiva 2000/53/CE dovrebbe essere rinviata.
- (91) Il presente regolamento non modifica le norme relative alle restrizioni sull'uso del piombo e del mercurio. cadmio e cromo esavalente nei veicoli stabiliti ai sensi della direttiva 2000/53/CE o esenzioni da tali restrizioni. Tuttavia, stabilisce regole più chiare su come Il rispetto di queste restrizioni, così come di altri requisiti di circolarità, deve essere verificato durante il processo di omologazione. Al fine di garantire che i produttori abbiano tempo sufficiente per conformarsi a tali regole, la loro applicazione dovrebbe essere differita. Pertanto, disposizioni della direttiva 2000/53/CE riguardanti le restrizioni all'uso del piombo e del mercurio il cadmio e il cromo esavalente dovrebbero rimanere in vigore fino a quando tali norme non saranno applicabile, al fine di garantire la continuità e assicurare che i veicoli collocati sulla Union il mercato non contiene tali sostanze, salvo nei casi previsti dalla suddetta direttiva.

- (92) Il presente regolamento fornisce inoltre disposizioni più chiare sulla responsabilità estesa del produttore rispetto a Direttiva 2000/53/CE. Come istituzione di tali regimi e necessari provvedimenti nazionali disposizioni sull'autorizzazione dei produttori e delle organizzazioni di responsabilità dei produttori richiedono per un certo periodo di tempo, l'applicazione di tali disposizioni dovrebbe essere differita. Il corrispondente Le disposizioni della direttiva 2000/53/CE dovrebbero rimanere in vigore fino a quando tali disposizioni non diventeranno applicabile al fine di garantire la continuità per quanto riguarda il finanziamento dei costi da parte dei produttori di raccolta di veicoli fuori uso.
- (93) Analogamente, il presente regolamento contiene nuovi requisiti in materia di trattamento di fine vita. veicoli, in particolare sulla rimozione di parti e componenti allo scopo di promuovendo il loro riutilizzo, la rigenerazione o il ricondizionamento, nonché aumentando la qualità dei processi di riciclaggio. Gli operatori della gestione dei rifiuti hanno bisogno di tempo per adattarsi a questi nuovi requisiti e la loro applicazione dovrebbero pertanto essere differiti. Il corrispondente Le disposizioni della direttiva 2000/53/CE dovrebbero rimanere in vigore fino a quando tali requisiti diventare applicabili al fine di garantire la continuità nel trattamento di fine vita veicoli.
- (94) Obblighi ai sensi della Direttiva 2000/53/CE in materia di segnalazione e obblighi connessi per la la trasmissione dei dati alla Commissione dovrebbe rimanere in vigore per un periodo di tempo al fine di per garantire la continuità fino all'adozione delle nuove regole di calcolo e dei formati di reporting da parte di la Commissione ai sensi del presente regolamento.
- (95) L'applicazione di tutte le disposizioni riguardanti i veicoli delle categorie L ÿ , M2, M3, N2, N3 e O dovrebbe essere differito al fine di fornire tempo sufficiente agli operatori per conformarsi ai nuovi requisiti. Ciò è particolarmente importante per quanto riguarda i permessi per gli autorizzati impianti di trattamento in grado di effettuare la decontaminazione e l'ulteriore trattamento di tali veicoli.
- (96) Nell'interesse della chiarezza, della razionalità e della semplificazione, poiché le norme sull'omologazione di tipo di i veicoli a motore per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità sono tutti In base a quanto previsto dal presente regolamento, l'abrogazione della direttiva **2005/64/CE** dovrebbe essere differita. il tempo fornisce tempo sufficiente ai produttori per garantire che i tipi di veicoli che progettare e costruire conformi ai requisiti di circolarità e per le autorità di approvazione per attuare le nuove regole.

(97) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire contribuire al funzionamento del mercato unico, per prevenire e ridurre gli impatti negativi derivanti dalla gestione del fine vita veicoli e per garantire un elevato livello di protezione della salute umana e dell'ambiente, non può essere sufficientemente realizzato dagli Stati membri ma può piuttosto, in ragione della necessità per l'armonizzazione, che può essere meglio realizzata a livello dell'Unione, l'Unione può adottare misure, in conformità al principio di sussidiarietà come stabilito nell'articolo 5 del Trattato su Unione europea. In conformità al principio di proporzionalità, come stabilito in tale Articolo, il presente regolamento non va oltre quanto necessario per raggiungere tali obiettivi obiettivi.

(98) Il 1 febbraio 2020 il Regno Unito si è ritirato dall'Unione europea.

**L'accordo di recesso³⁶ è stato concluso tra l'Unione europea e l'Unione europea
La Comunità dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito, dall'altra.
È stata approvata con la decisione (UE) 2020/13537 del Consiglio, del 30 gennaio 2020, ed è entrata in vigore.
in vigore dal 1 febbraio 2020. L'accordo di recesso prevede un periodo di transizione
periodo terminato il 31 dicembre 2020. Al termine del periodo di transizione, la legge dell'Unione
ha cessato di applicarsi al Regno Unito, mentre il Protocollo sull'Irlanda/Irlanda del Nord – ora
denominato Quadro di Windsor³⁸, che costituisce parte integrante del
Accordo di recesso, è diventato applicabile. In conformità all'articolo 5(4) dell'accordo di recesso
Quadro di Windsor e punto 9 dell'allegato 2 del quadro di Windsor, Direttiva
2005/64/CE, nonché atti giuridici dell'Unione che attuano, modificano o sostituiscono tale direttiva.
atto legale, applicabile nel Regno Unito per quanto riguarda l'Irlanda del Nord. Questo
Il regolamento sostituisce la direttiva 2005/64/CE e si applicherebbe quindi a e nel
Regno Unito rispetto all'Irlanda del Nord. Considerando la portata del Windsor
Quadro, è pertanto opportuno stabilire che alcune disposizioni del presente
La regolamentazione non dovrebbe applicarsi al e nel Regno Unito per quanto riguarda il Nord
Irlanda.**

³⁶ **Accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica (GU L 29 del 31.1.2020, pag. 7).**

³⁷ **Decisione (UE) 2020/135 del Consiglio, del 30 gennaio 2020, relativa alla conclusione dell'accordo di recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica (GU L 29 del 31.1.2020, pag. 1).**

³⁸ **Dichiarazione congiunta n. 1/2023 dell'Unione e del Regno Unito nel Comitato misto istituito dall'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica del 24 marzo 2023 (GU L 102 del 17.4.2023, pag. 87).**

ABBIAMO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPITOLO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

argomento

Il presente regolamento stabilisce i requisiti di circolarità relativi alla progettazione e alla produzione dei veicoli riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità e utilizzo di contenuto riciclato, che devono essere verificati in merito all'omologazione dei veicoli e ai requisiti di informazione ed etichettatura di parti e componenti e materiali nei veicoli. Stabilisce inoltre i requisiti sulla responsabilità estesa del produttore, raccolta e trattamento dei veicoli fuori uso, nonché sull'esportazione di veicoli usati dal Unione con i paesi terzi.

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica:

(a) ai veicoli e ai veicoli fuori uso delle categorie M1 e N1 come stabilito all'articolo 4(1),

punto (a)(i) e (b)(i), del regolamento (UE) 2018/858 **con le modifiche menzionato nel paragrafo 6;**

(aa) da [OP: Inserisci la data = il primo giorno del mese successivo a 36 mesi

dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] ai veicoli e al fine vita veicoli delle categorie M1 e N1 di veicoli per usi speciali, come definiti nell'articolo 3, punto (31), del regolamento (UE) 2018/858, ad eccezione degli articoli menzionati in paragrafo 5 e con le modifiche menzionate al paragrafo 6;

(b) da [OP: Inserisci la data = il primo giorno del mese successivo a 60 mesi

dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] ai veicoli e al fine vita veicoli delle categorie M2, M3, N2, N3 e O come stabilito nell'articolo 4(1) del regolamento (UE) 2018/858, **ad eccezione degli articoli menzionati al paragrafo 3 e con il modifiche menzionate al paragrafo 6;**

(c) da [OP: Inserisci la data = il primo giorno del mese successivo a 60 mesi

dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento], **ai veicoli speciali** e ai veicoli fuori uso **γ** delle categorie **M2, M3, N2, N3 e O, come definiti** all'articolo 3, **punto (31)**, del regolamento (UE) 2018/858, **ad eccezione degli articoli elencati in paragrafo 5 e con le modifiche menzionate nel paragrafo 6;**

(d) da [OP: Inserire la data = il primo giorno del mese successivo a 60 mesi

dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] **ai veicoli e al fine vita veicoli di categoria L, come stabilito all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 168/2013, fatta eccezione per gli articoli menzionati al paragrafo 4 e con le modifiche menzionate nel paragrafo 6;**

2. **Nonostante quanto previsto al paragrafo 1**, il presente regolamento non si applica a:

(UN) **γ**

(b) **γ**

c) veicoli prodotti in piccole serie, come definite all'articolo 3, punto (30), del regolamento 2018/858;

(ca) veicoli di categoria L prodotti in piccole serie come indicato nell'articolo 42 di Regolamento (UE) 168/2013;

(cb) veicoli progettati e costruiti o adattati per l'uso esclusivamente da parte delle forze armate, come di cui all'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), del regolamento (UE) 2018/858;

(cc) veicoli progettati e costruiti per l'uso da parte delle forze armate, della protezione civile, dei vigili del fuoco servizi, forze responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico e dei servizi medici di emergenza servizi, come indicato all'articolo 2, paragrafo 2, lettera e), del regolamento (UE) n. 168/2013;

γ

(d) veicoli di interesse storico come definiti all'articolo 3, punto (7), della direttiva

2014/45/UE **comprese le loro parti identificabili, i componenti necessari per il loro attività di manutenzione e necessarie per preservare il loro status storico per il periodo durante il quale questi veicoli sono considerati veicoli di interesse storico;**

(da) veicoli di particolare interesse culturale per il periodo durante il quale questi veicoli sono ufficialmente riconosciuto come tale dalle autorità competenti e in conformità con procedura stabilita nell'allegato 0 del presente regolamento;

ÿ

(db) roulotte a rimorchio di cui al punto 5.6 dell'allegato I del regolamento 2018/858;

(e) veicoli per scopi speciali come definiti all'articolo 3, punto (31), del regolamento 2018/858 appartenenti alle categorie M2, M3, N2, N3 e O che sono prodotte da un piccolo volume produttore;

(f) biciclette progettate per pedalare della categoria di veicoli L1e-A di cui alla voce dell'allegato I (9) del regolamento 168/2013 e L1e-B come indicato al punto 1.1.2 dell'allegato XIX al Regolamento delegato (UE) n. 3/2014

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

(a) Articolo 4 sulla riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dei veicoli;

(b) Articolo 5 relativo ai requisiti per le sostanze nei veicoli;

(c) Articolo 6 sul contenuto minimo di materiale riciclato nei veicoli;

ÿ

(e) Articolo 8 sugli obblighi generali;

(f) Articolo 9 sulla strategia di circolarità;

(g) Articolo 10 sulla dichiarazione relativa al contenuto riciclato presente nei veicoli;

(h) Articolo 12 sull'etichettatura delle parti, dei componenti e dei materiali presenti nei veicoli;

(i) Articolo 13 relativo al passaporto **digitale** per i veicoli circolari;

(j) Articolo 21 sulla modulazione delle tariffe;

(k) Articolo 22 relativo al meccanismo di ripartizione dei costi per i veicoli che diventano veicoli fuori uso in un altro Stato membro;

ÿ

(q) Articolo 34 sugli obiettivi di riutilizzo, riciclaggio e recupero;

(r) Articolo 36, paragrafo 2, relativo alle spedizioni di veicoli fuori uso;

ÿ

4. Nonostante quanto previsto al paragrafo 1, lettera **(d)**, le seguenti disposizioni non si applicano ai veicoli e ai veicoli fuori uso delle categorie **L** ÿ :

ÿ

(aa) ÿ

(a) Articolo 4 sulla riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dei veicoli;

(b) Articolo 5 relativo ai requisiti per le sostanze nei veicoli;

(c) Articolo 6 sul contenuto minimo di materiale riciclato nei veicoli;

(d) Articolo 9 sulla strategia di circolarità;

(e) Articolo 10 sulla dichiarazione relativa al contenuto riciclato presente nei veicoli;

(f) Articolo 13 relativo al passaporto circolare dei veicoli;

(g) Articolo 21 sulla modulazione delle tariffe;

**(h) Articolo 22 relativo al meccanismo di ripartizione dei costi per i veicoli che diventano veicoli fuori uso
in un altro Stato membro;**

(aj) ÿ

(j) Articolo 34 sugli obiettivi di riutilizzo, riciclaggio e recupero;

ÿ

(am) Articolo 36, paragrafo 2 sulle spedizioni di veicoli fuori uso

(un) Articolo 37a sull'autorità competente;

- b) Articolo 38 relativo ai controlli e ai requisiti sull'esportazione di veicoli usati;
- (c) Articolo 39 sulla verifica automatizzata del numero di identificazione del veicolo e informazioni sullo stato del veicolo;
- (d) Articolo 40 sulla gestione dei rischi e sui controlli doganali;
- (e) Articolo 41 sulla sospensione;
- (f) Articolo 42 relativo al rilascio per l'esportazione;
- (g) Articolo 43 sul rifiuto di rilasciare per l'esportazione;
- (h) Articolo 44 sulla cooperazione tra le autorità e lo scambio di informazioni;
- (i) Articolo 45 sui sistemi elettronici.

ÿ

5. Nonostante quanto previsto al paragrafo 1, punto **(a1) e (c)**, le seguenti disposizioni **non** si applicano ai veicoli per scopi speciali **e ai veicoli per scopi speciali a fine vita:**

- (a) Articolo **4 sulla riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dei** veicoli;
- (b) Articolo **6 relativo al contenuto minimo di materiale riciclato nei veicoli;**
- (c) Articolo **7 sulla progettazione per consentire la rimozione e la sostituzione di determinate parti e componenti nei veicoli;**
- (d) Articolo **8 sugli obblighi generali;**
- (e) Articolo **9 sulla strategia di circolarità;**
- (f) Articolo **10 sulla dichiarazione relativa al contenuto riciclato presente nei veicoli;**
- (g) Articolo **11 relativo alle informazioni sulla rimozione e la sostituzione di parti, componenti e materiali presenti nel** veicolo;
- (h) Articolo **12 sull'etichettatura delle parti, dei componenti e dei materiali presenti nei veicoli**
- (i) Articolo **13 relativo al passaporto digitale per i veicoli circolari;**

- (j) Articolo 14 sull'autorità competente;*
- (k) Articolo 15 relativo alle strutture di trattamento autorizzate;*
- (l) Articolo 17 sulle organizzazioni di responsabilità del produttore;*
- (m) Articolo 18 sull'autorizzazione all'adempimento della responsabilità estesa del produttore;*
- (n) Articolo 19 sulla registrazione;*
- (o) Articolo 21 sulla modulazione delle tariffe;*
- (p) Articolo 22 sul meccanismo di ripartizione dei costi per i veicoli che diventano veicoli fuori uso
in un altro Stato membro;*
- (q) Articolo 34 sugli obiettivi di riutilizzo, riciclaggio e recupero;*
- (ii) Articolo 36, paragrafo 2, sulle spedizioni di veicoli fuori uso*
- (r) Articolo 37 sul trasferimento della proprietà e articolo 37a sulla distinzione tra usato
veicoli e veicoli a fine vita*
- (s) Articolo 37a sull'autorità competente;*
- (t) Articolo 38 relativo ai controlli e ai requisiti sull'esportazione di veicoli usati;*
- (u) Articolo 39 sulla verifica automatizzata del numero di identificazione del veicolo e
informazioni sullo stato del veicolo;*
- (w) Articolo 40 sulla gestione dei rischi e sui controlli doganali;*
- (x) Articolo 41 sulla sospensione;*
- (y) Articolo 42 relativo al rilascio per l'esportazione;*
- (z) Articolo 43 sul rifiuto di rilasciare per l'esportazione;*
- (za) Articolo 44 sulla cooperazione tra le autorità e lo scambio di informazioni;*
- (zb) Articolo 45 sui sistemi elettronici;*

6. Nonostante quanto previsto al paragrafo 1, **si applicano** le seguenti modifiche :

- (a) **Gli articoli 4-13 non si applicano ad altre parti di un veicolo che sono state di tipo- approvato in omologazione multistadio di categoria M2, M3, N1, N2, N3 o O rispetto al veicolo base; le restanti disposizioni del Regolamento si applicano nella misura in cui si applicano alla categoria del veicolo in questione.**
- (b) **L'articolo 5 non si applica ai veicoli speciali di categoria M2, M3, N2, N3 e O;**
- (c) **L'articolo 7 si applica soltanto alle voci 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 e 11 di Parte C dell'allegato VII per le categorie L;**
- (d) **L'articolo 7 si applica soltanto alle voci 1, 3, 4 e 5 della parte C di Allegato VII per le categorie M2, M3, N2, N3 e O;**
- (e) **L'articolo 8 si applica soltanto ai veicoli di categoria L per quanto riguarda gli obblighi applicabile a tali veicoli;**
- (f) **L'articolo 16 punto b) non si applica alle categorie di veicoli L1e, L2e, L3, L4, L5, L6 L7, M2, M3, N2, N3 e O e M1, M2, M3, N1, N2, N3 e O categorie speciali veicoli destinati a scopi specifici;**
- (g) **Gli Stati membri possono esentare le categorie L1e, L2e e L6e dagli obblighi previsti Articolo 23(5), articolo 25 e articoli 37 e 37a;**
- ÿ
- (h) **L'articolo 30 si applica soltanto alle voci 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 e 11 della Parte C dell'allegato VII per le categorie di veicoli L1e, L2e, L3, L4, L5, L6 L7, M2, M3, N2, N3, e le categorie O e M2, M3, N2, N3 e O di veicoli per scopi speciali;**
- (i) **Gli articoli da 46 a 49 si applicano alle categorie di veicoli L1e, L2e, L3, L4, L5, L6 , L7, M2, M3, N2, N3 e O soltanto per quanto riguarda la segnalazione e l'applicazione degli obblighi applicabile a tali categorie di veicoli.**
- (j) **Nonostante quanto previsto al paragrafo 5, punto r, l'articolo 37a paragrafo 2 si applica a veicoli per scopi speciali e veicoli per scopi speciali a fine vita.**
- ÿ

Articolo 3

Definizioni

1. Ai fini del presente regolamento, si applicano le seguenti definizioni:

(1) per "veicolo" si intende qualsiasi veicolo definito all'articolo 3, punto (15), del regolamento (UE) 2018/858 o elencato all'articolo 4(2) ÿ del regolamento (UE) 168/2013;

(2) per «veicolo fuori uso» si intende un veicolo che è un rifiuto come definito all'articolo 3, punto (1), della direttiva 2008/98/CE, **o che è un rifiuto** secondo l'allegato I;

(3) 'tipo di veicolo' significa qualsiasi tipo di veicolo come definito nell'articolo 3, punto (32), di Regolamento (UE) 2018/858 o tipo di veicolo come definito all'articolo 3, punto (73), di Regolamento (UE) n. 168/2013;

(4) 'riutilizzabilità' significa la possibilità di riutilizzo di parti o componenti deviate da un veicolo a fine vita;

(5) 'riutilizzo' significa qualsiasi operazione mediante la quale parti o componenti di veicoli **fuori uso** vengono riutilizzati **per** lo stesso scopo per cui sono stati concepiti;

(6) per «riciclabilità» si intende la possibilità di riciclare parti, componenti o materiali deviate da un veicolo a fine vita;

(7) per «recuperabilità» si intende la possibilità di recupero di parti, componenti o materiali deviate da un veicolo a fine vita;

ÿ

(8) 'fornitore' significa qualsiasi persona fisica o giuridica che fornisce parti, componenti o materiali a un produttore che li utilizza per fabbricare veicoli;

(9) «plastica» significa un polimero ai sensi dell'articolo 3, punto (5), del regolamento (CE) N. 1907/2006, al quale possono essere stati aggiunti additivi o altre sostanze **e che può funzionare come componente strutturale principale dei prodotti finali, con il ad eccezione dei polimeri naturali che non sono stati modificati chimicamente**

ÿ

(10) 'materie prime critiche' significa materie prime critiche **ai sensi di**

paragrafo 1 dell'articolo **4** del regolamento (UE) **2024/1252**;

(10a) 'rifiuti pre-consumo' significa materiale deviato dal flusso dei rifiuti durante un

processo di produzione, escluso il riutilizzo dei materiali come la rilavorazione,

macinazione o scarti generati in un processo e in grado di essere recuperati all'interno del

lo stesso processo che lo ha generato;

(11) 'rifiuti post-consumo' significa rifiuti generati da prodotti **che** sono stati

immessi sul mercato **o forniti per la distribuzione, il consumo o l'uso in un paese terzo**

paese nel corso di un'attività commerciale, sia in cambio di pagamento o

gratuitamente;

ÿ

(12) «rimozione» significa manipolazione manuale, meccanica, chimica, termica o metallurgica

con il risultato che le parti, i componenti o i materiali interessati dalla fine del loro ciclo di vita

I veicoli sono identificabili individualmente come un flusso di output separato o parte di un output

flusso;

(13) 'motore e-drive' significa un motore elettrico che converte la potenza elettrica in ingresso in

potenza meccanica in uscita per fornire trazione a un veicolo;

(14) «batteria per veicolo elettrico» significa batteria per veicolo elettrico come definita all'articolo 3, punto

(14), del regolamento (UE) **2023/1542**;

ÿ

(15) 'struttura di trattamento autorizzata' significa qualsiasi stabilimento o impresa che è

autorizzato in conformità alla direttiva 2008/98/CE e al presente regolamento a svolgere

operazioni di raccolta, **stoccaggio** e trattamento dei veicoli a fine vita **compresi i loro**

parti e componenti;

- (16) 'trattamento' significa qualsiasi attività successiva alla consegna del veicolo a fine vita a un impianto per la decontaminazione, lo smantellamento, la compattazione, il taglio, la triturazione, il recupero o preparazione **prima dello** smaltimento dei rifiuti triturati e qualsiasi altra operazione effettuata per il recupero o lo smaltimento del veicolo fuori uso e delle sue parti e componenti e materiali;
- (17) 'triturazione' significa qualsiasi operazione utilizzata per strappare in pezzi o frammentare l'estremità di veicoli di soccorso;
- (18) 'operatore di riparazione e manutenzione' significa **persona** fisica o giuridica che **svolge un'attività attività professionale che coinvolge direttamente o indirettamente la** riparazione **e** la manutenzione **di veicoli e includono riparatori**, produttori **o distributori di attrezzature di riparazione, utensili o pezzi di ricambio, nonché editori di informazioni tecniche, automobili club, operatori di assistenza stradale, operatori che offrono servizi di ispezione e collaudo servizi, operatori che offrono formazione per installatori, produttori e riparatori di attrezzature per veicoli alimentati con carburanti alternativi;**
- (19) "mettere sul mercato" significa rendere disponibile un veicolo per la prima volta nel Unione;
- (20) "mettere a disposizione sul mercato" significa qualsiasi fornitura di un veicolo per la distribuzione o utilizzo sul mercato nel corso di un'attività commerciale, sia in cambio di a pagamento o gratuito;
- (21) 'operatore di gestione dei rifiuti' significa qualsiasi persona fisica o giuridica che si occupa di un base professionale con la raccolta o il trattamento di veicoli a fine vita **inclusi le loro parti e componenti;**
- (22) 'produttore' significa qualsiasi fabbricante, importatore o distributore che, indipendentemente dal tecnica di vendita utilizzata, anche mediante contratti a distanza come definiti nell'articolo 2, punto (7), della direttiva 2011/83/UE, fornisce per la prima volta un veicolo per distribuzione o utilizzo, all'interno del territorio di uno **Stato** membro , a livello professionale;
- (23) «organizzazione di responsabilità del produttore» significa un ente giuridico che finanziariamente o organizza finanziariamente e operativamente l'adempimento della responsabilità estesa del produttore obblighi di responsabilità per conto di più produttori;

(24) «**rappresentante autorizzato** per la responsabilità estesa del produttore» significa una persona fisica o persona giuridica stabilita in uno Stato membro in cui il produttore fabbrica **veicoli** disponibile sul mercato per la prima volta **e** che è diverso dal Membro Stato **o paese terzo** in cui il produttore è stabilito ed è nominato dal produttore conformemente all'articolo 8a(5), terzo comma, della direttiva 2008/98/CE per adempiere agli obblighi di tale produttore ai sensi del capitolo IV della presente Regolamento;

(24a) «rappresentante autorizzato per il meccanismo transfrontaliero» significa persona fisica o persona giuridica stabilita in uno Stato membro e nominata dal fabbricante in conformemente all'articolo 22;

(25) «materie prime secondarie» significa materiali ottenuti tramite riciclaggio processi e possono sostituire le materie prime primarie;

(26) 'proprietario del veicolo' significa qualsiasi persona fisica o giuridica che detiene il diritto di proprietà di un veicolo **o il titolare del certificato di immatricolazione del veicolo o, se nessuno dei due è il titolare del né il diritto di proprietà né il titolare del certificato di immatricolazione del veicolo possono essere identificato, il titolare del veicolo”**

(27) 'tecnologia post-triturazione' significa tecniche e tecnologie utilizzate per processare materiali provenienti da veicoli a fine vita, dopo essere stati triturati, per ulteriori recupero **conformemente alla parte G, punto 2, dell'allegato VII;**

(28) 'rigenerazione' significa **azioni professionali mediante** le quali una nuova parte o Il componente è fabbricato **per tornare alle condizioni pari al nuovo** a partire da parti e componenti che sono ÿ rimossi da veicoli o veicoli a fine vita e **attraverso** che viene apportata almeno una modifica ÿ che influisce **sulla** sicurezza, **sulla durata**, sulle prestazioni, scopo o tipo **della parte o del componente; il processo è conforme a specifiche specifiche tecniche, comprese le norme di ingegneria, qualità e collaudo.**

(29) 'ristrutturazione' significa azioni eseguite per preparare, pulire, testare, **riparare** e, ove necessario, riparare una parte o un componente che viene rimosso da veicoli o veicoli fuori uso al fine di ripristinarne **le** prestazioni o la funzionalità ÿ entro l'uso previsto e la gamma di prestazioni originariamente concepita in fase di progettazione ÿ al momento di **l' immissione sul mercato della parte o del componente ;**

ÿ

(32) 'rifiuti non inerti' significa rifiuti che non soddisfano le condizioni di definizione di

i "rifiuti inerti" di cui all'articolo 2, punto (e), della direttiva 1999/31/CE del Consiglio³⁹;

(33) «veicolo usato» significa un veicolo che è stato immatricolato in uno Stato membro o in qualsiasi

altro paese e non è un veicolo di fine vita;

(34) 'veicolo usato da esportare' significa un veicolo usato che deve essere messo sotto la

procedura doganale stabilita dall'articolo 269 del regolamento (UE) n. 952/2013;

(35) «operatori economici» significa produttori, raccoglitori, compagnie di assicurazione dei veicoli,

fornitori, operatori di riparazione e manutenzione, operatori di gestione dei rifiuti, **tra cui**

smantellatori e riciclatori, e qualsiasi altro operatore coinvolto nella progettazione di veicoli,

commercio di veicoli usati, **smantellamento, riutilizzo** o gestione di veicoli a fine vita,

rigenerazione e ristrutturazione di parti, componenti e materiali da

veicoli;

ÿ

(36) 'veicolo idoneo alla circolazione' significa un veicolo idoneo alla circolazione secondo quanto previsto

Direttiva 2014/45/UE;

(35c) 'operatori di retrofit' significa qualsiasi persona giuridica che produce un apparecchio elettrico

kit di conversione o per eseguire la conversione di veicoli con motore a combustione interna

ai veicoli elettrici a batteria o a celle a combustibile;

ÿ

(35g) 'punto di raccolta' indica un operatore economico diverso da un trattamento autorizzato

struttura che immagazzina temporaneamente i veicoli a fine vita e li prepara per il trasferimento

i veicoli raccolti a fine vita vengono trasportati presso strutture di trattamento autorizzate per il trattamento.

ÿ

³⁹

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).

(35j) «rappresentante autorizzato per il meccanismo transfrontaliero» significa persona fisica o persona giuridica stabilita in uno Stato membro e nominata dal fabbricante in conformità all'articolo 22;

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

fare domanda a:

(a) 'rifiuti', 'oli esausti', 'detentore di rifiuti', 'gestione dei rifiuti', 'raccolta', 'prevenzione', 'riciclaggio', 'recupero', 'riempimento', 'smaltimento' e 'produttore esteso' schema di responsabilità stabilito nell'articolo 3, punti (1), (3), (6), (9), (10), (12), (15), (17), (17a), (19) e (21) della direttiva 2008/98/CE;

(b) 'omologazione', 'omologazione a più fasi', 'componente', 'parti', 'parti di ricambio', 'base' veicolo', 'veicolo prodotto in piccola serie', 'veicolo per scopi speciali', 'mercato' autorità di sorveglianza', 'autorità di approvazione', 'produttore', 'importatore' e 'distributore' stabilito nell'articolo 3, punti (1), (8), (19), (21), (23), (24) (28), (30), (31), (35), (36), (40), (42) e (43) del regolamento (UE) 2018/858;

**(ba) nonostante la lettera (b), per i veicoli di categoria L vale quanto segue
Si applicano le definizioni: 'omologazione', 'componente', 'parti', 'parti di ricambio', 'base' veicolo', 'autorità di vigilanza del mercato', 'autorità di approvazione', 'produttore', 'importatore' e 'distributore' come stabilito nell'articolo 3, punti (1), (16), (18), (21), (11), (57), (56), (47), (49) e (50) del regolamento (UE) n. 168/2013 e 'veicolo prodotti in piccole serie' come previsto dall'articolo 42 di tale regolamento.**

(c) 'registrazione', 'certificato di registrazione', 'sospensione', 'titolare della registrazione' certificato' e 'cancellazione della registrazione' previsti dall'articolo 2, punti (b), (c), (d), (e) e (f) della direttiva 1999/37/CE;

(d) 'veicolo di interesse storico', 'prova di idoneità alla circolazione' e 'certificato di idoneità alla circolazione' stabilito all'articolo 3, punti (7), (9) e (12) della direttiva 2014/45/UE;

(e) la "sostanza di interesse" e il "supporto dati" stabiliti all'articolo 2, punti (27) e (29), del regolamento (UE) 2024/1781;

(f) le «autorità doganali» stabilite all'articolo 5, punto (1), del regolamento (UE) N. 952/2013;

ÿ

h) la "piattaforma online" di cui all'articolo 3, punto i), del regolamento (UE) 2022/2065;

ÿ

(ee) 'produttore di piccolo volume' stabilito all'articolo 3, punto (48), del regolamento (UE) 2024/1257.

(ef) 'batteria per mezzi di trasporto leggeri' o 'batteria LMT' stabilita all'articolo 3 punto (11), del regolamento (UE) 2023/1542;

(ad esempio) i "rifiuti di imballaggio" di cui all'articolo 3, punto (25), del regolamento (UE) 2025/40;

(eh) 'rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche' stabiliti nell'articolo 3(1), punto (e), di Direttiva 2012/19/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁴⁰;

(ei) le "plastiche di origine biologica" stabilite all'articolo 3, punto 53 del regolamento (UE) 2025/40.

(ej) 'bonifica' stabilita all'articolo 3, punto (13) del regolamento (UE) 2024/573.

⁴⁰

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

CAPITOLO II

REQUISITI CIRCOLARI

Articolo 4

Riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dei veicoli

1. Ogni veicolo appartenente a un tipo di veicolo che è omologato a partire da [OP: Inserire il data = il primo giorno del mese successivo a 72 mesi dalla data di entrata in vigore Il presente regolamento] ai sensi del regolamento (UE) 2018/858 deve essere interpretato in modo tale da essere:
 - (a) riutilizzabile o riciclabile almeno all'85% in massa;
 - (b) riutilizzabili o recuperabili almeno al 95% in massa.

2. Per ogni tipo di veicolo di cui al paragrafo 1, i fabbricanti devono adottare le seguenti misure: misure:
 - (a) raccogliere i dati necessari attraverso l'intera catena di fornitura, in particolare la natura e la massa di tutti i materiali utilizzati nella costruzione dei veicoli, per garantire rispetto continuo dei requisiti;
 - (b) conservare tutti gli altri dati del veicolo appropriati richiesti dal processo di calcolo di cui al punto (e);
 - (c) **stabilire procedure per** verificare la correttezza e la completezza delle informazioni ricevuto dai **fornitori** ;
 - (d) la scomposizione dei materiali deve essere gestita e documentata;
 - (e) calcolare i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità ai fini di paragrafo 1 conformemente alla metodologia stabilita dalla Commissione ai sensi del paragrafo 3 o, prima che tale metodologia sia stata adottata **e messa in pratica applicazione**, in conformità con lo standard ISO 22628:2002 in combinazione con l' elementi indicati nella parte A dell'allegato II;

(f) contrassegnare le parti e i componenti dei veicoli realizzati in polimeri ed elastomeri in conformemente all'articolo 12(1);

(g) garantire che le parti e i componenti elencati nella parte E dell'allegato VII non vengano riutilizzati nella costruzione di nuovi veicoli.

ÿ

3. La Commissione, entro **[OP: inserisci la data = l'ultimo giorno del mese dopo 29 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento]**, adottare un atto di esecuzione che stabilisce una nuova metodologia per il calcolo e la verifica dei tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità di un veicolo, tenendo conto degli elementi indicati nell'Allegato II **e nella norma ISO 22628:2002.**

Tale atto di esecuzione deve essere adottato conformemente alla procedura d'esame di cui all'articolo 51(2).

Articolo 5

Requisiti per le sostanze nei veicoli

1. La presenza di sostanze problematiche nei veicoli e nelle loro parti e componenti deve essere ridotta al minimo possibile.
- 1a. Entro [Inserire una data non successiva a 18 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento], la Commissione, preparerà una relazione sulla presenza di sostanze preoccupanti in veicoli, per determinare in che misura influiscono negativamente sul riutilizzo e sul riciclaggio di materiali o che abbiano un effetto negativo sulla salute o sull'ambiente. La Commissione sarà assistita dall'Agenzia europea per le sostanze chimiche per gli aspetti relativi alla sicurezza chimica. La relazione non deve riguardare le sostanze problematiche nelle parti e nei componenti dei veicoli per i quali un'identificazione o una valutazione è già richiesta da altre normative dell'Unione. La Commissione trasmetterà la relazione al Parlamento europeo e al Consiglio, descrivendo dettagliatamente i risultati ottenuti e valutando le opportune misure di follow-up. Se uno Stato membro ritiene che una sostanza influisca negativamente sul riutilizzo e sul riciclaggio dei materiali in un veicolo in cui è presente dovrà, entro [inserire la data], fornire tale informazioni alla Commissione e sugli aspetti di sicurezza chimica anche all'Unione europea Agenzia per le sostanze chimiche e, ove disponibili, fare riferimento alle valutazioni del rischio pertinenti o ad altri dati rilevanti.**

1b. La Commissione è autorizzata ad adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 integrare il presente regolamento stabilendo requisiti e restrizioni in materia di informazioni per la presenza di sostanze problematiche che incidono negativamente sul riutilizzo e sul riciclo di materiali nei veicoli e nelle loro parti e componenti per ragioni non correlate principalmente per la sicurezza chimica.

2. Qualsiasi tipo di veicolo che sia omologato a partire da [OP: Inserisci la data = il primo giorno di il mese successivo a 72 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento], ai sensi Regolamento (UE) 2018/858, **o qualsiasi nuova parte o componente immesso sul mercato per Tale veicolo** non deve contenere piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente.

ÿ

3. In deroga al paragrafo 2, i tipi di veicoli **o le parti e i componenti posizionati su il mercato di tali veicoli** può contenere piombo, mercurio, cadmio o esavalente cromo alle condizioni e fino ai valori di concentrazione massimi stabiliti in Allegato III.
I paragrafi 1a, 1b, 2 e 3 non si applicano alle batterie incorporate nei veicoli a cui Si applica il regolamento (UE) 2023/1542.

4. La Commissione è autorizzata ad adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 emendare l'allegato III al fine di adattarlo al progresso scientifico e tecnico mediante:

(a) stabilire i valori massimi di concentrazione fino ai quali la presenza di piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente in parti, componenti e componenti specifici È tollerabile l'utilizzo di materiali omogenei per i veicoli;

(b) esentare determinate parti, componenti e materiali omogenei dei veicoli dalla divieto di presenza di piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente fuori dal paragrafo 2 laddove siano soddisfatte le seguenti condizioni:

(i) l'uso di tali sostanze è inevitabile;

(ii) È dimostrato che i benefici socioeconomici superano i rischi per l'umanità salute o ambiente derivanti dall'uso di tali sostanze;

(iii) non esistono sostanze o tecnologie alternative idonee.

(c) eliminare dall'allegato III parti, componenti e materiali omogenei dei veicoli, se

L'uso di piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente è evitabile;

(d) designando le parti, i componenti e i materiali omogenei dei veicoli che devono

essere rimossi prima di ulteriori trattamenti e richiedono che siano etichettati o resi

identificabile con altri mezzi appropriati.

La Commissione è autorizzata ad adottare atti delegati conformemente all'articolo 50

modificare l'allegato III, in particolare eliminando alcune esenzioni per i materiali omogenei e

componenti dall'elenco, nel caso in cui l'esenzione specifica sia disciplinata da altre norme dell'Unione

legislazione.

La Commissione, nell'adottare un atto delegato ai sensi del presente paragrafo, terrà conto di quanto segue: valutare l'impatto socioeconomico dell'introduzione, della modifica o dell'eliminazione di un'esenzione la restrizione sull'uso di piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente nei veicoli tipi, compresa la disponibilità di alternative e gli impatti sulla salute umana e ambiente durante l'intero ciclo di vita dei veicoli.

5. Su richiesta della Commissione, ed entro 12 mesi dalla richiesta, l'Unione europea L'Agenzia per le sostanze chimiche ("l'Agenzia") preparerà una relazione, **sulla base della consultazione con parti interessate**, sulla fattibilità tecnica ed economica delle alternative relative a esenzioni esistenti elencate nell'allegato III e, sulla base di tale valutazione, una motivazione proposta di modifica specifica dell'esenzione.
6. Non appena riceve la richiesta dalla Commissione, l'Agenzia pubblica sul suo sito web un avviso che una relazione su una possibile modifica di un'esenzione nell'allegato III sarà essere preparati e invitare **gli Stati membri e** tutte le parti interessate a presentare commenti entro **dodici** settimane dalla data di pubblicazione dell'avviso. L'Agenzia pubblicherà sul suo Il sito web contiene tutti i commenti ricevuti dagli **Stati membri e** dalle parti interessate.
7. Al più tardi **12** mesi dopo la presentazione della relazione di cui al paragrafo **5** a la Commissione, il Comitato per l'analisi socioeconomica dell'Agenzia, ha stabilito fino a norma dell'articolo 76, paragrafo 1, lettera d), del regolamento (CE) n. 1907/2006, deve adottare un parere sulla relazione e sulle modifiche specifiche proposte. L'Agenzia dovrà presentare trasmettere tale parere alla Commissione senza indugio.
8. ÿ

Articolo 6

Contenuto minimo di materiale riciclato nei veicoli

1. La plastica contenuta in ogni **nuovo** tipo di veicolo che è omologato a partire da **[OP: Per favore inserire la data = il primo giorno del mese successivo a 72 mesi dalla data di inserimento [entrata in vigore del Regolamento]** ai sensi del Regolamento (UE) 2018/858 deve contenere un minimo di **Il 15 %** della plastica riciclata in peso proviene da rifiuti di plastica post-consumo.

La plastica contenuta in ogni nuovo tipo di veicolo che è omologato a partire da [OP: Per favore inserire la data = il primo giorno del mese successivo a 120 mesi dalla data di ingresso in forza del regolamento] ai sensi del regolamento (UE) 2018/858 deve contenere un minimo del 25% di plastica riciclata in peso da rifiuti di plastica post-consumo.

2. **Almeno il 20% dell'obiettivo stabilito nel primo paragrafo deve essere raggiunto includendo in il tipo di veicolo interessato plastica riciclata da veicoli a fine vita o da parti e componenti rimossi dai veicoli durante la fase di utilizzo.**

Il peso della plastica contenuta in ogni nuovo tipo di veicolo interessato e il peso di La plastica riciclata di cui ai paragrafi 1 e 2 esclude gli elastomeri provenienti da pneumatici e materiali termoindurenti diversi dalle schiume poliuretatiche utilizzate per l'imbottitura.

ÿ

Ai fini degli obblighi di cui ai paragrafi 1, 2 e 3, contenuto riciclato deve essere recuperato dai rifiuti post-consumo, che sono stati riciclati in uno dei seguenti modi:

a. Un impianto situato nell'Unione; o

b. a partire da 48 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento, un impianto situata in un paese terzo, a condizione che tale installazione soddisfi i requisiti di Allegato XIII.

Da [OP: Inserisci la data = l'ultimo giorno del mese successivo 24 mesi dopo data di entrata in vigore del presente regolamento], la Commissione dovrà in modo più completo valutare l'impatto previsto sul commercio globale, nonché sul riciclaggio e sul settore automobilistico dell'UE. industrie e riferire la propria valutazione al Consiglio e al Parlamento europeo.

5. Da [OP: Inserisci la data = l'ultimo giorno del mese successivo 23 mesi dopo il data di entrata in vigore del presente regolamento], la Commissione adotta un regolamento di attuazione agire conformemente all'articolo 51(2) per **stabilire** la metodologia per il calcolo e

verifica, ai fini dei **paragrafi 1, 2, 3 e 4** del presente articolo, della quota di plastica **riciclata** proveniente da rifiuti post-consumo e da veicoli fuori uso \ddot{y} , presente e incorporata nel tipo di veicolo.

Per quanto riguarda la plastica riciclata ottenuta da metodi di riciclaggio diversi da quelli meccanici riciclaggio, si applicherà una metodologia di contabilità del bilancio di massa in linea con il bilancio di massa metodologie contabili applicabili al riciclaggio delle materie plastiche in linea con la definizione di Il riciclaggio nella Direttiva quadro sui rifiuti (2008/98/CE).

La metodologia di verifica deve includere l'obbligo per i fabbricanti di garantire che ogni impianto situato in un paese terzo che produce materiale con contenuto riciclato che stanno utilizzando conforme all'Allegato XIII e che ogni installazione di questo tipo situata in un Il paese terzo viene sottoposto ad audit almeno ogni 5 anni da un ente terzo indipendente. ai sensi dell'allegato XIV. Tali audit devono verificare che le condizioni stabilite in I punti 1, 2, 3 e 4 sono soddisfatti.

Questo requisito di audit e i requisiti e i criteri stabiliti nell'allegato XIII per I materiali riciclati in paesi terzi si applicano a partire da 48 mesi dalla data di ingresso. entrata in vigore del presente regolamento.

6. *La Commissione è autorizzata ad adottare un atto delegato conformemente all'articolo 50 per integrare i paragrafi 1 e 2 del presente articolo stabilendo disposizioni temporanee deroghe agli obiettivi di contenuto di plastica riciclata o tempistiche nel caso in cui la mancanza di la disponibilità o i prezzi eccessivi di specifiche plastiche riciclate rendono la conformità con la Le percentuali minime di contenuto riciclato sono eccessivamente difficili da raggiungere.*

7. *Da [OP: Inserisci la data = l'ultimo giorno del mese successivo a 12 mesi dopo data di entrata in vigore del presente regolamento], la Commissione valuta la fattibilità di stabilire un requisito sulla quota minima di \ddot{y} acciaio \ddot{y} riciclato, esaminando in particolare per quanto riguarda i seguenti aspetti:*

\ddot{y}

(a) la disponibilità attuale e prevista di **rottami ferrosi, considerando piatti e lunghi acciaio e, ove pertinente, famiglie di prodotti in acciaio inossidabile;**

(b) la quota attuale di **rottami ferrosi** in vari semilavorati e prodotti intermedi dell'acciaio **relativi alle famiglie di acciaio** utilizzate nei veicoli **e alle modifiche previste relative a transizione dell'industria automobilistica;**

- (c) il potenziale assorbimento di **rottami ferrosi** da parte dei produttori di veicoli di tipo-approvato in futuro **e il rispettivo potenziale contributo a un livello superiore livelli di utilizzo degli scarti considerando i diversi vincoli di composizione applicabile a ciascuna famiglia di prodotti siderurgici;**
- (d) la domanda relativa del settore automobilistico rispetto alla domanda di **rottami ferrosi** di altri settori **considerando la capacità di tollerare il contenuto di rame e altri elementi indesiderati inclusi dai vagabondi;**
- (e) fattibilità economica, progresso tecnico e scientifico, compresi i cambiamenti nella disponibilità di tecnologie di riciclaggio per quanto riguarda i tassi di riciclaggio dell'acciaio **nonché il necessità di affrontare i fallimenti del mercato che ostacolano l'utilizzo del post-consumo rispetto ai rottami di acciaio pre-consumo;**
- (f) il contributo di una quota minima di contenuto riciclato di acciaio nei veicoli all'Autonomia strategica aperta dell'Unione, clima e ambientale **e industriale** obiettivi, **in particolare per quanto riguarda la creazione di mercati di lead complementari per produzione di acciaio decarbonizzato;**
- (g) la necessità di prevenire impatti negativi sproporzionati sulla convenienza di veicoli; e
- (h) l'influenza sui costi complessivi e sulla competitività del settore automobilistico e **l'intera catena del valore dell'acciaio per l'industria automobilistica.**

(ha) ÿ

ÿ

Da [OP inserisci la data = l'ultimo giorno del mese successivo 24 mesi dopo la data dell'entrata in vigore del presente regolamento], la Commissione *adotta* un atto delegato, *in ai sensi dell'articolo 50, per integrare il presente regolamento stabilendo* una quota *minima* di acciaio riciclato da rifiuti di acciaio post-consumo *e, ove pertinente, rottami ferrosi da essere* presenti *e* incorporati nei tipi di veicoli *da omologare secondo questa Regolamento e Regolamento (UE) 2018/858. Tale atto delegato fissa anche la data di entrata in vigore. applicazione dell'obbligo di avere una quota minima di contenuto riciclato entro e non oltre l'84 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento. L'acciaio utilizzato come materiale di rinforzo in Gli pneumatici non sono considerati rientranti nell'ambito di applicazione di tale atto delegato.*

Da [OP inserisci la data = l'ultimo giorno del mese successivo 24 mesi dopo la data dell'entrata in vigore del presente regolamento], la Commissione *adotta un atto delegato,* conformemente all'articolo *50, che stabilisce la metodologia per il calcolo e verifica della quota di acciaio riciclato da rifiuti di acciaio post-consumo nei tipi di veicoli e, se del caso, da rottami ferrosi, incorporati nei tipi di veicoli.*

8. Da **[OP: Inserisci la data = l'ultimo giorno del mese successivo a 12 mesi dopo data di entrata in vigore del presente regolamento],** la Commissione valuta la fattibilità di stabilire un requisito sulla quota minima di ***alluminio e sue leghe riciclate dai rifiuti post-consumo e incorporati nei tipi di veicoli, guardando in particolare a I seguenti aspetti:***
- (a) ***la disponibilità attuale e prevista di*** alluminio e delle sue leghe *riciclate da rifiuti pre-consumo e post-consumo*; *;*
 - (b) ***le quote attuali di contenuto*** riciclato da rifiuti post-consumo ***in alluminio e le sue leghe nei veicoli immessi sul mercato; e***
 - (c) ***fattibilità economica, progresso tecnico e scientifico, compresi i cambiamenti nel disponibilità di tecnologie di riciclaggio in relazione al tipo di materiali riciclati, e i loro tassi di riciclaggio;***
 - (d) ***il contributo di una quota minima di contenuto riciclato di alluminio nei veicoli all'autonomia strategica aperta dell'Unione, clima, ambiente e industria obiettivi, in particolare per quanto riguarda la creazione di mercati di lead complementari per alluminio decarbonizzato e sue leghe;***

(e) la necessità di prevenire impatti negativi sproporzionati sulla convenienza di veicoli contenenti alluminio e sue leghe; e

(f) l'influenza sui costi complessivi e sulla competitività del settore automobilistico.

Da [OP inserisci la data = l'ultimo giorno del mese successivo 24 mesi dopo la data dell'entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione adotta un atto delegato, in ai sensi dell'articolo 50, per integrare il presente regolamento stabilendo una quota minima di alluminio riciclato e delle sue leghe da essere presenti e incorporati nei tipi di veicoli da essere omologato secondo il presente regolamento e il regolamento (UE) 2018/858.

l'atto delegato fissa anche la data di applicazione dell'obbligo di avere un minimo quota di contenuto riciclato entro e non oltre 84 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento.

Da [OP inserisci la data = l'ultimo giorno del mese successivo 24 mesi dopo la data dell'entrata in vigore del presente regolamento], la Commissione adotta un atto delegato, in conformemente all'articolo 50, stabilendo la metodologia per il calcolo e verifica della quota di alluminio e delle sue leghe riciclate dai rifiuti post-consumo in tipologie di veicoli e, se applicabile, derivanti da rifiuti pre-consumo, incorporati nelle tipologie di veicoli.

9. *Da [OP: Inserisci la data = l'ultimo giorno del mese successivo a 35 mesi dopo data di entrata in vigore del presente regolamento], la Commissione valuta la fattibilità di stabilire un requisito sulla quota minima di:*

UN. magnesio e sue leghe, riciclati da rifiuti pre-consumo e post-consumo e incorporato nei tipi di veicolo; e

B. neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario, nichel, cobalto o boro riciclato da rifiuti post-consumo e, ove pertinente, pre-consumo, e incorporati nei magneti permanenti.

ÿ

ÿLo studio di fattibilità **dovrà tenere** conto ÿ dei seguenti aspetti:

(a) la disponibilità attuale e prevista dei materiali elencati nel secondo sottoparagrafo riciclato da rifiuti **pre-consumo** e post-consumo;

- (b) le quote attuali di contenuto riciclato da rifiuti post-consumo nei materiali elencati nel secondo comma nei veicoli immessi sul mercato;
- (c) fattibilità economica, progresso tecnico e scientifico, compresi i cambiamenti nella disponibilità di tecnologie di riciclaggio in relazione al tipo di materiali riciclati e i loro tassi di riciclaggio;
- (d) il contributo di una quota minima di materiali riciclati nei veicoli elencato nel secondo sottoparagrafo relativo all'autonomia strategica dell'Unione e al suo clima e obiettivi ambientali;
- (e) possibili impatti sul funzionamento dei veicoli derivanti dall'incorporazione di contenuti riciclati dei materiali elencati nel secondo sottoparagrafo in parti e componenti del veicolo;
- (f) la necessità di prevenire impatti negativi sproporzionati sull'accessibilità economica dei veicoli contenente i materiali elencati nel secondo sottoparagrafo;
- (g) l'influenza sui costi complessivi e sulla competitività del settore automobilistico.

Dopo la finalizzazione della valutazione di cui al primo paragrafo, il

La Commissione è autorizzata ad adottare un atto delegato, conformemente all'articolo 50, integrare il presente regolamento stabilendo una quota minima di:

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

L'atto delegato fissa anche la data di applicazione dell'obbligo di avere un quota minima di contenuto riciclato.

5. **Da [OP: Inserisci la data = l'ultimo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo data di entrata in vigore del presente regolamento], la Commissione adotta un atto delegato conformemente all'articolo 50, stabilendo la metodologia per il calcolo e verifica della quota dei materiali riciclati di cui al presente paragrafo nei veicoli Tipi.**

ÿ

Articolo 7

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

1. Ogni veicolo appartenente a un **nuovo** tipo di veicolo che è omologato a partire da [OP: Inserire la data = il primo giorno del mese successivo a 72 mesi dalla data di entrata in vigore di questo regolamento] deve essere progettato in modo tale da non ostacolare la rimozione da parte impianti di trattamento autorizzati per le parti e i componenti elencati nella parte C dell'allegato VII dal veicolo interessato durante la fase di smaltimento dei rifiuti del veicolo **al fine di sostituzione, riutilizzo, riciclaggio, rigenerazione o ristrutturazione laddove tecnicamente fattibile.**
2. Ogni veicolo appartenente a un **nuovo** tipo di veicolo che è omologato a partire da [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 concepito ÿ per consentire, in un modo semplice e non distruttivo, la rimozione e la sostituzione dei veicoli elettrici batterie e **relativi pacchi batteria e** motori elettrici del veicolo da parte di soggetti autorizzati impianti di trattamento o operatori di riparazione e manutenzione durante la fase di utilizzo e rifiuti fase del veicolo.
3. La Commissione è autorizzata ad adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 modificare il paragrafo 2 **includendo** le parti e i 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 delle parti e dei componenti di cui al paragrafo 2 dove necessario per garantire un'attuazione armonizzata dell'obbligo di cui al paragrafo 2.

Gli atti attuativi devono essere adottati secondo la procedura d'esame.

di cui all'articolo 51(2).

- 4a.** *I produttori non devono ostacolare la rimozione e la sostituzione delle parti del veicolo e componenti che utilizzano aggiornamenti software, salvo diversa disposizione di altre leggi dell'Unione.*

CAPITOLO III

OBBLIGHI DEI PRODUTTORI

Articolo 8

Requisiti generali

1. I produttori devono dimostrare che i nuovi **tipi** di veicoli che hanno fabbricato e che vengono immessi sul mercato, sono omologati secondo i requisiti di Regolamento (UE) 2018/858, **Regolamento (UE) n. 168/2013** e del presente regolamento.
2. Ai fini dell'omologazione dei **tipi di veicoli** per i quali si applicano i requisiti di cui all'articolo 4, Se si applicano i punti 5, 6 o 7 , il fabbricante deve fornire la documentazione che dimostra la conformità. con tali requisiti e dovrà:
 - (a) includerlo nella cartella informativa di cui all'articolo 24 del regolamento (UE) 2018/858 **o all'articolo 27 del regolamento (UE) 168/2013, a seconda dei casi;** e
 - (b) sottoporlo all'autorità di omologazione conformemente all'articolo 23 del regolamento (UE) 2018/858 **o all'articolo 26 del regolamento (UE) 168/2013, a seconda dei casi.**
3. *ÿ*
4. Ai fini dell'omologazione dei veicoli per i quali sono richiesti i requisiti stabiliti nell'articolo 10 si applicano, il fabbricante deve redigere le informazioni di cui all'articolo 10(1) e trasmetterlo, conformemente all'articolo 24, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) 2018/858, all'autorità di omologazione insieme alla domanda di omologazione di cui alla Articolo 23 di tale regolamento.
5. Ai fini dell'omologazione dei veicoli per i quali sono richiesti i requisiti stabiliti nell'articolo 11 si applicano, il fabbricante deve presentare la dichiarazione che conferma la conformità con la requisito stabilito all'articolo 11(1), conformemente al punto (a) del regolamento 24(1). (UE) 2018/858, **o con l'articolo 27(1) del regolamento (UE) 168/2013, a seconda dei casi,** all'autorità di omologazione unitamente alla domanda di omologazione.

Articolo 9

Strategia di circolarità

1. I **produttori di veicoli devono** a partire da [OP: Inserire la data = il primo giorno del mese successivo a 36 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento], redigere un Strategia di circolarità **a livello di produttore**.
2. La strategia di circolarità deve descrivere le azioni che i produttori intraprenderanno per dare seguito ai propri obblighi e garantire il rispetto dei requisiti di circolarità di cui al Capitolo II.
3. La strategia di circolarità deve contenere gli elementi indicati nella parte A dell'allegato IV.
4. **I fabbricanti** devono fornire **le autorità di omologazione degli Stati membri e Commissione con** una copia della strategia di circolarità entro 30 giorni dalla **sua** approvazione **redatto**.
5. Il produttore deve monitorare e dare seguito alle azioni contenute nella circolarità strategia e aggiornare la strategia, **indicando i nuovi cambiamenti rilevanti della circolarità strategia**, ogni cinque anni conformemente alla parte B dell'allegato IV. La circolarità aggiornata La strategia dovrà essere fornita alla **Commissione**.
6. La Commissione elabora le strategie di circolarità e i relativi aggiornamenti. pubblicamente disponibili, ad eccezione delle informazioni riservate.
- 7.
8. Da [OP: Inserisci la data = l'ultimo giorno del mese successivo a 83 mesi dopo data di entrata in vigore del presente regolamento] e **almeno** ogni sei anni successivi, il La Commissione elaborerà e pubblicherà una relazione sulla circolarità del settore automobilistico. La relazione dovrà basarsi in particolare sulle strategie di circolarità e sugli aggiornamenti relativi a tali strategie. strategie.

Articolo 10

Dichiarazione sul contenuto riciclato presente nei veicoli

1. I produttori devono dichiarare, per ogni **nuovo** tipo di veicolo che è omologato a partire da [OP:

Inserisci la data = ÿ il primo giorno del mese successivo a **12** mesi dopo l' **adozione**

delle **rispettive metodologie per il calcolo e la verifica della quota del**

materiali riciclati da rifiuti post-consumo in veicoli di tipo, come indicato all'articolo 6]

Ai sensi del regolamento (UE) 2018/858, la rispettiva quota di contenuto riciclato di:

(a) neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario, **nicel, cobalto e**

boro nei magneti permanenti dei motori elettrici;

(b) alluminio e sue leghe;

(c) il magnesio e le sue leghe;

(d) acciaio **e sue leghe;**

(da) plastica.

La dichiarazione deve riguardare il contenuto riciclato di questi materiali presenti nel veicolo

tipo e indicare, per quota di materiale **e per componenti in plastica più pesanti di 100 g**, se

Il materiale viene riciclato da rifiuti pre-consumo o da rifiuti post-consumo.

2. Le autorità di omologazione devono verificare che la documentazione richiesta sia stata presentato dai produttori e che contiene le informazioni di cui al presente documento paragrafo 1.

3. In deroga al paragrafo 1, l'obbligo di dichiarare la quota di materiale riciclato il contenuto di un certo materiale non si applicherà laddove sia **diventato applicabile** un obiettivo per quello materiale ai sensi dell'articolo 6.

Articolo 11

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

1. Da [OP: Inserisci la data = il primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo data di entrata in vigore del presente regolamento], i fabbricanti devono, **per i nuovi tipi di veicoli che sono stati omologati**, forniscono operatori di gestione dei rifiuti, **editori di documentazione tecnica informazioni** e operatori di riparazione e manutenzione illimitati, standardizzati e non-accesso discriminatorio, alle informazioni elencate nell'allegato V, che consentono l'accesso e la sicurezza rimozione e sostituzione di quanto segue, **a meno che queste informazioni non siano disponibili ai sensi altre leggi dell'Unione:**
 - (a) batterie per veicoli elettrici **e i relativi pacchi batteria** incorporati nel veicolo;
 - (b) ÿ
 - (c) parti, componenti e materiali che contengono i fluidi e i liquidi elencati nella Parte B dell'allegato VII e che sono contenuti nei veicoli;
 - (d) parti e componenti elencati nella parte C dell'allegato VII contenuti nei veicoli;
 - (e) parti e componenti contenenti le materie prime critiche di cui all'articolo **28, paragrafo 1**, lettera b) ÿ del regolamento (UE) **2024/1252** al momento dell'omologazione del tipo di il veicolo;
 - (f) componenti e parti codificate digitalmente in un veicolo, laddove tale codifica impedisce la loro riparazione, manutenzione o sostituzione in un altro veicolo. **Il requisito del punto (f) quanto sopra non si applicherà alle informazioni da fornire agli editori di informazioni tecniche**
- 1a. I produttori devono rendere disponibili linee guida per il soccorso e la risposta alle emergenze. informazioni ai servizi di emergenza.**
2. I produttori devono garantire la cooperazione con gli operatori di trattamento autorizzati , **editori di informazioni tecniche, operatori di retrofit** e riparazione e manutenzione operatori attraverso la creazione delle piattaforme di comunicazione necessarie per fornire e mantenere aggiornato-
datate le informazioni di cui al paragrafo 1 e le informazioni specificate nell'allegato V.

I fabbricanti devono fornire gratuitamente le informazioni di cui al primo comma costo. I produttori possono riscuotere oneri **ragionevoli e proporzionati** dai rifiuti operatori di gestione, **editori di informazioni tecniche** e riparazione e manutenzione operatori nella **misura** necessaria a coprire i costi amministrativi **effettivi sostenuti** per effettuare le informazioni richieste sono accessibili tramite piattaforme di comunicazione.

3. La Commissione è autorizzata ad adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 emendare l'allegato V rivedendo l'elenco delle parti, dei componenti e dei materiali dei veicoli e ambito delle informazioni che devono essere fornite dai fabbricanti. **La Commissione prenderà in considerazione resoconto degli sviluppi tecnici e normativi, delle attuali tecnologie dell'informazione e sviluppi prevedibili della tecnologia automobilistica.**

Articolo 12

Etichettatura di parti, componenti e materiali presenti nei veicoli

1. I produttori e i loro fornitori devono utilizzare la nomenclatura del componente e norme di codifica dei materiali elencate nei punti da 1 a 3 dell'allegato VI per l'etichettatura e Identificazione di parti, componenti e materiali dei veicoli.

ÿ

3. La Commissione è autorizzata ad adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 emendare l'allegato VI al fine di adeguarlo al progresso tecnico e scientifico.

Articolo 13

Passaporto digitale per la circolarità dei veicoli

1. Da [OP: inserisci una data = il primo giorno del mese successivo a **72** mesi dopo l'inserimento entro l'entrata in vigore del Regolamento] ogni veicolo immesso sul mercato deve avere un passaporto **digitale** di circolarità del veicolo, che deve essere allineato, **interoperabile** e ÿ ove possibile, integrato **con** altri passaporti ambientali relativi ai veicoli stabiliti dal diritto dell'Unione, **in particolare i passaporti di cui all'articolo 77 del regolamento (UE) 2023/1542, in Articolo 3 punto (68) del regolamento (UE) 2024/1257 e con altri passaporti pertinenti istituito ai sensi del regolamento (UE) 2024/1781.**

2. Il passaporto **digitale** di circolarità **di un veicolo che viene immesso sul mercato** dovrà essere accessibile gratuitamente e **dovrà contenere, in formato digitale, quanto segue:**
- (UN) **le informazioni di cui all'articolo 11 del presente regolamento;**
- (B) **Informazioni sulle parti contenenti piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente contenuto del veicolo di cui alla deroga di cui all'articolo 5(3);**
- (b1) **dichiarazione sulla quota di contenuto riciclato della plastica e dei materiali elencati nell'articolo 10(1);**
- ÿ
- 2e. **il catalogo ufficiale dei pezzi di ricambio per il tipo di veicolo in questione. Dove le informazioni richiesto ai sensi del presente articolo è già accessibile tramite un altro passaporto di prodotto digitale di cui al paragrafo 1, queste informazioni non devono essere duplicate nel Digitale Passaporto circolare per i veicoli, a condizione che sia garantita l'interoperabilità.**
3. Il produttore che immette il veicolo sul mercato deve garantire che le informazioni **Le informazioni di cui al paragrafo 2** sono accurate, complete e aggiornate.
4. Tutte le informazioni incluse nel passaporto **digitale** del veicolo di circolarità devono essere conformi alla le norme stabilite dalla Commissione ai sensi del paragrafo 6 sono le seguenti:
- (a) basati su standard aperti;
- (b) sviluppato con un formato interoperabile;
- (c) trasferibile tramite una rete di scambio dati aperta e interoperabile senza fornitore vincolo;
- (d) leggibile da una macchina, strutturato e ricercabile.
5. ÿ
6. **Entro [48 mesi dall'entrata in vigore del regolamento],** la Commissione dovrà adottare atti attuativi che stabiliscano norme in materia di quanto segue:

(a) le modalità e ***i requisiti di base della*** soluzione tecnica da utilizzare per accedere al passaporto ***digitale*** del veicolo di circolarità ***in un modo che non precluda qualsiasi soluzione tecnologica;***

(b) i requisiti di progettazione tecnica e di funzionamento per il veicolo di circolarità ***digitale*** passaporto, comprese le norme relative a:

(i) l' ***allineamento e*** l'interoperabilità del passaporto ***digitale*** del veicolo circolare con altri passaporti richiesti dalla legislazione dell'Unione, ***come indicato in paragrafo 1 del presente articolo;***

(ii) l'archiviazione e l'elaborazione delle informazioni incluse nella circolarità ***digitale*** passaporto del veicolo;

(iii) la disponibilità del passaporto ***digitale*** del veicolo di circolarità dopo il fabbricante responsabile dell'adempimento degli obblighi di cui al paragrafo 3 cessa di esistere o cessa la propria attività nell'Unione;

(c) l'introduzione, la modifica e l'aggiornamento delle informazioni incluse nel ***digitale*** passaporto circolare del veicolo rilasciato da terzi diversi dal produttore;

(ca) le condizioni per l'accesso al passaporto del veicolo di circolarità, compreso il diritto di accesso e le norme pertinenti per la protezione dei dati e la protezione di diritti di proprietà intellettuale;

(d) l'ubicazione del supporto dati o di altro identificatore che consente l'accesso al ***digitale*** passaporto circolare del veicolo. ÿ

Nel definire le norme di cui al primo comma, la Commissione prenderà tenendo conto della necessità di garantire un elevato livello di sicurezza e privacy.

Gli atti attuativi di cui al primo comma saranno adottati in conformità con la procedura di esame di cui all'articolo 51(2).

CAPITOLO IV

GESTIONE DEL FINE CICLO DI VITA DEI VEICOLI

SEZIONE 1

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 14

Autorità competente

1. Gli Stati membri designano una o più autorità competenti responsabili della obblighi previsti dal presente capitolo, in particolare per il monitoraggio e la verifica della conformità **operatori economici**, produttori e organizzazioni di responsabilità dei produttori con i loro obblighi come stabilito negli articoli da 15 a 36, **negli articoli 37 e 37a e nell'allegato I**.
2. Ciascuno Stato membro può designare un punto di contatto tra le autorità competenti di cui al paragrafo 1, ai fini della comunicazione con la Commissione.
3. Gli Stati membri stabiliscono i dettagli dell'organizzazione delle autorità competenti e funzionamento, comprese le norme amministrative e procedurali per:
 - (a) la registrazione dei produttori conformemente all'articolo **19**;
 - (b) l'autorizzazione dei produttori e delle organizzazioni di responsabilità dei produttori in conformemente all'articolo **18**;
 - (c) la supervisione dell'attuazione degli obblighi di responsabilità estesa del produttore in conformità agli articoli 16 e 20;
 - (d) la raccolta di dati sui veicoli e sui veicoli fuori uso conformemente agli articoli 19(12) e 49(6);
 - (e) rendere disponibili le informazioni conformemente all'articolo 49.
4. Da **[OP: Inserisci la data = l'ultimo giorno del mese successivo a 9 mesi dopo data di entrata in vigore del presente regolamento]**, gli Stati membri notificano alla Commissione l'entrata in vigore del presente regolamento i nomi e gli indirizzi delle autorità competenti designate a norma del paragrafo 1.

Gli Stati membri informeranno la Commissione senza indebito ritardo di qualsiasi modifica alla nomi o indirizzi di tali autorità competenti.

Articolo 15

Strutture di trattamento autorizzate

1. Fatto salvo quanto previsto dalla direttiva 2010/75/UE, qualsiasi stabilimento o impresa che intenda per effettuare operazioni di trattamento su veicoli a fine vita deve ottenere un permesso da autorità competente conformemente all'articolo 23 della direttiva 2008/98/CE e dovrà rispettare le condizioni stabilite in tale autorizzazione.
2. Al fine di rilasciare un permesso di cui al paragrafo 1, l'autorità competente verifica se lo stabilimento o l'impresa ha la capacità necessaria per conformarsi agli obblighi stabiliti nell'articolo 27.
3. Le autorizzazioni di cui al paragrafo 1 devono indicare che gli impianti di trattamento hanno la competenza a rilasciare un certificato di distruzione, come previsto dall'articolo 25.
In deroga al primo comma, gli Stati membri possono prevedere nel diritto nazionale quadro giuridico che definisce la competenza delle strutture di trattamento autorizzate a rilasciare il certificato della distruzione di cui all'articolo 25.
- 3a. ***Produttori o, se nominati conformemente all'articolo 17, paragrafo 1, responsabilità del produttore le organizzazioni possono stipulare contratti con strutture di trattamento autorizzate per il ai fini dell'attuazione dei loro obblighi di responsabilità del produttore. Tali contratti devono essere equi e trasparenti e non devono contenere clausole discriminatorie e condizioni. Gli Stati membri possono fornire un contratto tipo per agevolare l'adempimento delle disposizioni del presente articolo.***
4. ***Gli Stati membri*** garantiscono che le condizioni e le procedure per la concessione, il permesso è pienamente coordinato laddove più di un'autorità competente o più un'istituzione o impresa che intende effettuare operazioni di trattamento a fine vita i veicoli sono coinvolti in tali procedure di autorizzazione, ***al fine di garantire un'efficace un approccio integrato da parte di tutte le autorità competenti per questa procedura.***

5. **La Commissione è autorizzata ad adottare un atto di esecuzione che stabilisca disposizioni dettagliate requisiti applicabili ai contratti di cui al paragrafo 3a, al fine di garantire termini e condizioni equi, trasparenti e non discriminatori. Che L'atto attuativo deve essere adottato in conformità alla procedura d'esame. di cui all'articolo 51(2).**

SEZIONE 2

RESPONSABILITÀ ESTESA DEL PRODUTTORE

Articolo 16

Responsabilità estesa del produttore

Da **[OP: Inserisci la data = il primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo la data dell'entrata in vigore del presente regolamento]** i produttori avranno una responsabilità estesa del produttore per veicoli che mettono a disposizione del mercato per la prima volta nel territorio di uno Stato membro Stato, **compreso il luogo in cui il veicolo è stato precedentemente reso disponibile sul mercato in un altro Stato membro rispetto allo Stato membro nel cui territorio il veicolo viene messo a disposizione.** Il regime di responsabilità **estesa del produttore** deve essere conforme agli articoli 8 e 8 bis della direttiva 2008/98/CE e rispettare i requisiti del presente capitolo.

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

- (UN) veicoli che hanno reso disponibili sul mercato per la prima volta all'interno del territorio di uno Stato membro e che diventano veicoli fuori uso
- (i) raccolti conformemente all'articolo 23;
 - (ii) trattati conformemente all'articolo 27;
- (B) gli operatori di gestione dei rifiuti che trattano i veicoli fuori uso di cui al punto (a) soddisfano gli obiettivi stabiliti nell'articolo 34.

Nelle regioni più esterne, gli Stati membri possono adattare gli obblighi dei produttori al fine di coprire i costi di gestione dei veicoli a fine vita tenendo conto delle caratteristiche di queste regioni.

- (bb) Oltre alle informazioni di cui all'articolo 8a(3), punto (e), della direttiva 2008/98/CE, produttori, nel caso di adempimento individuale dell'obbligo esteso al produttore obblighi di responsabilità o organizzazioni di responsabilità del produttore nominate nel caso dell'adempimento collettivo degli obblighi di responsabilità estesa del produttore sarà pubblicato su i loro siti web una volta all'anno, nel rispetto della riservatezza commerciale e industriale, Informazioni sulla raccolta dei veicoli fuori uso e sul raggiungimento degli obiettivi di riutilizzo. e riciclaggio, riutilizzo e recupero e riciclaggio della plastica da soli, nel caso di l'adempimento individuale degli obblighi di responsabilità estesa del produttore, o da parte dei produttori che ha affidato l'organizzazione di responsabilità del produttore nel caso di responsabilità collettiva adempimento degli obblighi di responsabilità estesa del produttore.**

Articolo 17

Organizzazione per la Responsabilità del Produttore

1. I produttori possono scegliere di adempiere ai propri obblighi di responsabilità estesa del produttore individualmente o può affidare un'organizzazione di responsabilità del produttore autorizzata secondo ai sensi dell'articolo 18, per adempiere per loro conto agli obblighi di responsabilità estesa del produttore.

Gli Stati membri possono adottare misure per imporre ai produttori di affidare la responsabilità del produttore l'organizzazione per adempiere ai propri obblighi di responsabilità estesa stabiliti dall'articolo 16.

2. Le organizzazioni di responsabilità del produttore devono garantire la riservatezza dei dati nei loro possesso per quanto riguarda informazioni proprietarie o informazioni direttamente attribuibili a singoli produttori o i loro rappresentanti **autorizzati** per la filiera estesa del produttore responsabilità.

3. ÿ

- 3a. Oltre alle informazioni di cui al paragrafo 3, la responsabilità del produttore le organizzazioni devono rendere pubbliche le informazioni sulla procedura di selezione per operatori di gestione dei rifiuti selezionati conformemente al paragrafo 4a.**

4. Le organizzazioni di responsabilità del produttore devono garantire **un dialogo regolare tra le parti interessate ai sensi dell'articolo 8, lettera a), paragrafo 6, della direttiva 2008/98/CE. Gestione dei rifiuti**

gli operatori attivi nella raccolta e nel trattamento dei veicoli fuori uso devono designare membri osservatori del consiglio direttivo della PRO.

- 4a.** *Gli operatori della gestione dei rifiuti devono essere soggetti a una selezione non discriminatoria procedura, basata su criteri di assegnazione trasparenti, effettuata da produttori o produttori organizzazioni responsabili e che non impongono un onere sproporzionato su piccole e medie imprese.*

*Articolo 18***Autorizzazione all'adempimento della responsabilità estesa del produttore**

1. Un produttore, nel caso di adempimento individuale della responsabilità estesa del produttore obblighi e organizzazioni di responsabilità del produttore nominate nel caso di responsabilità collettiva l'adempimento degli obblighi di responsabilità estesa del produttore, deve richiedere un'autorizzazione dall'autorità competente.
2. L'autorizzazione sarà concessa solo se viene dimostrato che i requisiti stabiliti di seguito all'articolo 8a(3), punti da (a) a (d), della direttiva 2008/98/CE sono rispettati e il le misure messe in atto dal produttore o dall'organizzazione di responsabilità del produttore sono sufficienti per adempiere agli obblighi stabiliti nel presente capitolo riguardo al numero di veicoli prodotti disponibile sul mercato per la prima volta nel territorio di uno Stato membro da parte del produttore o produttori per conto dei quali agisce l'organizzazione per la responsabilità del produttore.

Un produttore, nel caso di adempimento individuale della responsabilità estesa del produttore obblighi e organizzazioni di responsabilità del produttore nominate nel caso di responsabilità collettiva l'adempimento degli obblighi di responsabilità estesa del produttore può essere registrato solo se detenere un'autorizzazione dell'autorità competente ai sensi del presente articolo. Questo è fatto salvo il diritto di combinare la procedura di registrazione ai sensi della L'articolo 19 e la procedura di autorizzazione ai sensi del presente articolo in un unico procedura.

3. Gli Stati membri, nelle loro misure che stabiliscono norme amministrative e procedurali, di cui all'articolo 14, paragrafo 3, lettera b), includono i dettagli della procedura di autorizzazione, che può variare a seconda che si riferisca all'adempimento individuale o collettivo del obblighi di responsabilità estesa del produttore e modalità di verifica della conformità dei produttori o delle organizzazioni di responsabilità dei produttori, comprese le informazioni da fornire fornito a tal fine dai produttori o dalle organizzazioni di responsabilità dei produttori.
4. Il produttore o le organizzazioni di responsabilità del produttore devono notificare all'autorità competente autorità senza indebito ritardo di eventuali modifiche alle informazioni contenute nel autorizzazione, di eventuali modifiche che riguardano i termini dell'autorizzazione o dell' cessazione definitiva delle attività.

5. Il meccanismo di autocontrollo previsto al punto 8a(3), lettera d), della direttiva 2008/98/CE deve essere effettuato regolarmente, e almeno ogni 3 anni, e su richiesta dell'autorità competente autorità, al fine di verificare che le disposizioni in quel punto siano rispettate e le condizioni per l'autorizzazione di cui al paragrafo 2 continuano ad essere soddisfatte. Il produttore o l'organizzazione per la responsabilità del produttore deve presentare, su richiesta, una relazione di autocontrollo. e, ove necessario, la bozza del piano di azioni correttive all'autorità competente. Senza pregiudizio delle competenze di cui al paragrafo 6, l'autorità competente può fare osservazioni sulla relazione di autocontrollo e sulla bozza del piano di azioni correttive e dovrà comunicare tali osservazioni al produttore o alla responsabilità del produttore organizzazione. Il produttore o l'organizzazione di responsabilità del produttore redige e attuare il piano di azioni correttive sulla base di tali osservazioni.
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 in relazione alla l'organizzazione della raccolta e del trattamento di fine vita, non riesce in relazione alla segnalazione a l'autorità competente non notifica all'autorità competente eventuali modifiche che la riguardano i termini dell'autorizzazione, oppure ha cessato le attività.

Articolo 19

Registrazione

1. Da [OP: Inserisci la data = l'ultimo giorno del mese successivo a 35 mesi dopo data di entrata in vigore del presente regolamento] Gli Stati membri istituiscono un registro di produttori, ***oppure utilizzare un registro dei produttori esistente***, che servirà a monitorare conformità dei produttori ai requisiti del presente capitolo.

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

Entro [data di inserimento dell'ordine di acquisto = l'ultimo giorno del mese successivo a 35 mesi dalla data di inserimento [entro l'entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione istituisce un sito web che contiene il Collegamenti a tutti i registri nazionali per agevolare la registrazione dei produttori in tutti gli Stati membri.

Gli Stati membri informano la Commissione del collegamento ai loro registri nazionali di produttori entro 30 giorni dal lancio dei registri.

2. I produttori devono registrarsi nel registro di cui al paragrafo 1. Essi devono a tal fine presentare una domanda di immatricolazione in ciascuno Stato membro in cui fabbricano un veicolo disponibile sul mercato per la prima volta.

I produttori devono presentare la domanda di registrazione tramite un sistema di elaborazione dati elettronico sistema di cui al paragrafo 8, punto (a).

I produttori devono mettere a disposizione sul mercato di uno Stato membro solo i veicoli che essi o, in caso di autorizzazione, i loro rappresentanti **autorizzati** per il produttore esteso responsabilità, sono registrati in tale Stato membro.

3. La domanda di registrazione deve includere le informazioni elencate nell'allegato VIII. Membro Gli Stati possono richiedere ulteriori informazioni o documenti, se necessario, per utilizzare il registro di produttori in modo efficiente.

4. In deroga al paragrafo 3, le informazioni di cui al punto 1 (d) dell'allegato VIII deve essere fornito o nella domanda di registrazione ai sensi del paragrafo 3 o nel domanda di autorizzazione ai sensi dell'articolo **18**.

5. Laddove un produttore abbia nominato un'organizzazione di responsabilità del produttore in conformità con Articolo **17**, gli obblighi previsti dal presente articolo saranno adempiuti da tale organizzazione **mutatis mutandis** salvo diversa disposizione dello Stato membro in cui il veicolo è stato reso disponibile sul mercato per la prima volta.

6. Gli obblighi previsti dal presente articolo possono essere adempiuti per conto del produttore da un soggetto **autorizzato** rappresentante per la responsabilità estesa del produttore.

Se più di un produttore è rappresentato in uno Stato membro da un unico rappresentante autorizzato, che il rappresentante autorizzato dovrà fornire il nome e i dettagli di contatto di ciascuno dei rappresentavano i produttori separatamente.

7. Gli Stati membri possono decidere che la procedura di registrazione ai sensi del presente articolo e della procedura di autorizzazione ai sensi dell'articolo **18** costituisce un'unica procedura, a condizione che la domanda di autorizzazione soddisfa i requisiti stabiliti nei paragrafi da 3 a 6 del presente documento Articolo.

8. L'autorità competente deve:

(a) rendere disponibili sul proprio sito web informazioni sul processo di candidatura tramite un sistema elettronico di elaborazione dati;

(b) concedere registrazioni e fornire un numero di registrazione entro un periodo massimo di 12 settimane dal momento in cui tutte le informazioni richieste ai sensi dei paragrafi 2 e 3 sono fornito.

9. L'autorità competente può:

(a) stabilire le modalità relative ai requisiti e al processo di registrazione senza aggiungere requisiti sostanziali a quelli stabiliti nei paragrafi 2 e 3;

(b) addebitare ai produttori tariffe proporzionali e basate sui costi per la lavorazione del applicazioni di cui al paragrafo 2 **e all'articolo 18, paragrafo 1.**

10. L'autorità competente può rifiutare di registrare un produttore o revocare la registrazione del produttore registrazione in cui le informazioni di cui al paragrafo 3 e la relativa documentazione le prove non vengono fornite o non sono sufficienti, oppure laddove il produttore non soddisfa più i requisiti requisiti stabiliti nell'allegato VIII, punto 1 (d).

L'autorità competente ritirerà la registrazione del produttore se il produttore ha ha cessato di esistere.

11. Il produttore o, ove applicabile, il rappresentante **autorizzato** del produttore per il responsabilità estesa del produttore o l'organizzazione di responsabilità del produttore nominata su per conto dei produttori che rappresenta dovrà notificare senza indebito ritardo all'autorità competente autorità di qualsiasi modifica alle informazioni contenute nella registrazione e di qualsiasi cessazione permanente per quanto riguarda la messa a disposizione sul mercato nel territorio di lo Stato membro di cui si fa riferimento nell'immatricolazione dei veicoli.

12. Il produttore o, se del caso, il rappresentante **autorizzato** del produttore per il la responsabilità estesa del produttore o l'organizzazione di responsabilità del produttore devono riferire a l'autorità competente responsabile del registro sull'esecuzione di estesi Obblighi di responsabilità del produttore.

Laddove le informazioni contenute nel registro dei produttori non siano accessibili al pubblico, il membro

Gli Stati devono garantire che i fornitori di piattaforme online che consentono ai consumatori di concludere i contratti a distanza con i produttori garantiscono l'accesso gratuito a tali informazioni.

Articolo 20

Responsabilità finanziaria dei produttori

1. I contributi finanziari versati dal produttore devono coprire i seguenti costi relativi a i veicoli che il produttore mette a disposizione sul mercato:

- (a) i costi della raccolta dei veicoli fuori uso **necessari** per soddisfare il requisiti di cui agli articoli da 23 a **25 e del loro successivo trasporto in modo efficiente modalità** e costi del trattamento dei veicoli a fine vita **necessari** per soddisfare i requisiti di cui agli articoli da 27 a **31, 34 e 36, tenendo conto** del ricavi degli operatori della gestione dei rifiuti legati alla vendita di pezzi di ricambio usati e componenti di ricambio usati, di veicoli fuori uso decontaminati o di materie prime secondarie materiali **recuperati da tali parti, componenti e materiali. Questi costi saranno essere basato su un calcolo del costo medio;**
- (b) i costi della conduzione di campagne di sensibilizzazione volte a **informare il pubblico e 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 **amministrativi** per **rendere disponibili i dati**, raccogliarli e comunicarli al autorità competenti;

Per i veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione della Direttiva 2000/53/CE resa disponibile su il mercato prima dell'entrata in vigore del presente regolamento e in deroga dal primo sottoparagrafo, punto (a) e paragrafo 1a del presente articolo, in Stati membri in cui, conformemente all'articolo 5(4), secondo comma di Direttiva 2000/53/CE, i produttori non dovevano soddisfare tutti ma solo una parte significativa parte dei costi, i contributi finanziari che il produttore di questi veicoli ha la realizzazione deve corrispondere a un livello che costituisce una parte significativa dei costi

a cui si fa riferimento nel presente documento.

1a. I contributi finanziari versati dai produttori che mettono il veicolo sul mercato il mercato coprirà anche i costi di cui al punto (a) del paragrafo 1 relativi a

veicoli per i quali il produttore non può essere identificato o ha cessato di esistere nel Stato membro in cui il veicolo è diventato un ELV, in proporzione ai rispettivi quota di mercato.

2. L'autorità competente, in stretta collaborazione con i produttori, stabilisce la responsabilità del produttore
organizzazioni e operatori della gestione dei rifiuti monitorano:
 - (a) i costi medi delle operazioni di raccolta, riciclaggio e trattamento e i ricavi
operatori della gestione dei rifiuti;
 - (b) il livello dei contributi finanziari da versare dai produttori al produttore
organizzazioni responsabili nominate nel caso di adempimento collettivo di esteso
obblighi di responsabilità del produttore in modo che i costi siano equamente ripartiti tra tutti
operatori interessati.
3. I contributi finanziari versati dai produttori che mettono a disposizione sul mercato prodotti speciali
I veicoli di scopo devono coprire solo i costi di cui al punto (a) del paragrafo 1 che
riguardano la raccolta e la depurazione di tali veicoli.

4. Nel caso di adempimento individuale degli obblighi di responsabilità estesa del produttore, i produttori devono fornire una garanzia per i veicoli che mettono a disposizione sul mercato per la prima volta nel territorio di uno Stato membro. Tale garanzia assicura che Le operazioni di cui al paragrafo 1 relative a tali veicoli saranno finanziate, **tra cui in caso di cessazione definitiva delle loro attività o di insolvenza.**

L'importo della garanzia sarà determinato dagli Stati membri in cui il veicolo è stato reso disponibile sul mercato per la prima volta tenendo conto dei criteri stabilito nell'articolo 21.

La garanzia può assumere la forma della partecipazione del produttore a programmi appropriati Per il finanziamento della gestione dei veicoli fuori uso, è richiesta **una garanzia finanziaria o un'assicurazione equivalente** .

6. **Quando un nuovo veicolo è stato omologato in un'omologazione a più fasi, il produttore del veicolo base deve essere considerato come il produttore del veicolo completato e può raccogliere contributi proporzionali dai produttori delle parti, ad eccezione della base veicolo, che è stato omologato secondo l'omologazione multistadio. Questi pro-rata I contributi devono coprire soltanto i costi relativi alla depolifazione secondo l'articolo 29 e rimozione di parti e componenti secondo l'articolo 30. Microimprese, come definite all'articolo 2 paragrafo 3 dell'allegato della Commissione La raccomandazione 2003/361/UE prevede l'esenzione da tali contributi.**

Articolo 21

Modulazione delle tariffe

1. Nel caso di un adempimento collettivo degli obblighi di responsabilità estesa del produttore, Le organizzazioni di responsabilità del produttore devono garantire che i contributi finanziari versati a la loro produzione viene modulata dai produttori tenendo conto **almeno** dei seguenti fattori:

(a) il peso del veicolo, **escluse le batterie dei veicoli elettrici;**

ÿ

(c) il tasso di riciclabilità e riutilizzabilità del tipo di veicolo a cui il veicolo appartiene, in base alle informazioni trasmesse all'autorità di omologazione in conformemente all'articolo 4;

(d) il tempo necessario per smantellare il veicolo presso un impianto di trattamento autorizzato, soprattutto 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 ;

(f) la percentuale di contenuto riciclato dei materiali elencati negli articoli 6 e 10 utilizzati nel veicolo;

g) la presenza e la quantità delle sostanze di cui all'articolo 5(2).

2. La Commissione è autorizzata ad adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 integrando il presente regolamento stabilendo norme dettagliate su come i criteri forniti per quanto indicato nel paragrafo 1 devono essere applicati.

Articolo 22

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

1. **1. Nonostante l'articolo 16 e l'articolo 20(1a)**, quando un veicolo **delle categorie M1 e N1** diventa un veicolo fuori uso in uno Stato membro diverso dallo Stato membro nel cui territorio il veicolo è stato **immesso** sul mercato **e nessun** produttore **può essere identificato nel territorio dello Stato membro in cui diventa un veicolo a fine vita, il produttore** di quel veicolo **deve** garantire che i costi della gestione dei rifiuti Sono coperte le operazioni di cui all'articolo **20(1)(a) e 20(1)(d)** sostenute dagli operatori della gestione dei rifiuti.
2. **Al fine di adempiere agli obblighi previsti dal paragrafo 1, il fabbricante** deve:
- (a) designare mediante mandato scritto un rappresentante **autorizzato** per la **transizione transfrontaliera meccanismo** in ciascuno Stato membro **e notificare alle autorità competenti l' designazioni;**

(b) stabilire meccanismi di cooperazione transfrontaliera con la gestione dei rifiuti

operatori che svolgono operazioni di gestione dei rifiuti di cui all'articolo **20(1)(a)** e **20(1)(d)**.

Il rappresentante autorizzato del fabbricante di cui al punto (a) deve eseguire i compiti specificati nel mandato ricevuto dal produttore. A

il produttore può designare un'organizzazione di responsabilità del produttore che agisca come suo rappresentante autorizzato.

Gli obblighi di un fabbricante stabilito al di fuori dell'Unione, ai sensi dei punti (a) e (b) possono essere adempiuti dal rappresentante del fabbricante nell'Unione nominato in applicazione dell'articolo 13, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2018/858.

2 bis. I fabbricanti di veicoli devono dimostrare ai loro produttori la conformità ai requisiti stabiliti al paragrafo 2.

2 ter. I produttori devono rendere disponibili sul mercato di uno Stato membro solo quelli veicoli di produttori che hanno dimostrato la conformità con i requisiti stabiliti nel paragrafo 2.

3. Lo Stato membro in cui il veicolo è diventato un veicolo fuori uso deve monitorare la conformità ***dei produttori e dei loro rappresentanti autorizzati*** ai paragrafi 1 e 2 ***e la conformità dei produttori all'articolo 37***. Il monitoraggio si basa su informazioni segnalate e verificate dai ***produttori e dai loro rappresentanti autorizzati*** alle autorità competenti in merito all'attuazione dei paragrafi 1 e 2, in particolare su il calcolo e l'allocazione dei costi per la gestione dei veicoli fuori uso al paragrafo 1, tenendo debitamente conto della riservatezza commerciale e di altre preoccupazioni riguardanti la competitività.
4. Ove necessario per garantire la conformità al presente articolo e ***tenendo conto delle informazioni fornite dagli Stati membri ai sensi della cooperazione e del monitoraggio delle attività di cui ai paragrafi 2 e 3***, la Commissione è autorizzata a adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 del presente regolamento. ***Tale delega mira, in particolare, ad evitare distorsioni del mercato unico e a garantire un livello di parità per gli operatori economici stabiliti all'interno e all'esterno dell'Unione. Gli atti delegati possono stabilire norme dettagliate sugli obblighi dei fabbricanti, in particolare quelli stabiliti al di fuori dell'Unione, i produttori autorizzati e i rappresentanti, produttori, Stati membri e operatori della gestione dei rifiuti e le caratteristiche dei meccanismi a cui si fa riferimento nel presente articolo.***

SEZIONE 3

RACCOLTA DI VEICOLI FUORI CICLO

Articolo 23

Raccolta di veicoli fuori uso

-1. I produttori devono garantire che tutti i veicoli che hanno reso disponibili sul mercato per la prima volta nel territorio di uno Stato membro vengono raccolti quando tali veicoli diventano fuori uso veicoli di soccorso.

1. **A tal fine**, i produttori o, ove designati conformemente all'articolo 17, i produttori Le organizzazioni responsabili devono istituire, o partecipare all'istituzione di, sistemi di raccolta, compresi i punti di raccolta.

Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che i produttori o, laddove nominate conformemente all'articolo 18, le organizzazioni di responsabilità del produttore stabiliscono Sistemi di raccolta per tutti i veicoli a fine vita.

-1.

2. I produttori o, se designati conformemente all'articolo 18, la responsabilità del produttore Le organizzazioni devono garantire che i sistemi di raccolta di cui al paragrafo 1:

(a) coprire l'intero territorio dello Stato membro;

(b) **sono dotati di** un'adeguata disponibilità di strutture di trattamento autorizzate o **punti di raccolta**, tenendo conto delle dimensioni e della densità della popolazione, volume previsto di veicoli a fine vita, non limitandosi alle aree in cui avviene la raccolta e La gestione successiva è la più redditizia;

(c) garantire la raccolta dei pezzi di scarto derivanti dalla riparazione dei veicoli;

(d) consentire la raccolta dei veicoli fuori uso, indipendentemente dalla loro origine;

(e) consentire la consegna gratuita di tutti i veicoli fuori uso ai **punti di raccolta** o strutture di trattamento autorizzate come previsto dall'articolo 24(2).

3. Produttori o, se nominati conformemente all'articolo 17, responsabilità del produttore
- le organizzazioni devono **pubblicare e aggiornare regolarmente l'elenco dei punti di raccolta e autorizzare le strutture di trattamento sui propri siti web e** realizzare campagne educative promuovere i **sistemi** di raccolta per i veicoli fuori uso e informare su
- Conseguenze ambientali della raccolta e della gestione improprie dei veicoli a fine vita.
- Gli Stati membri possono richiedere che le campagne educative siano coordinate all'interno lo Stato membro, in collaborazione con i produttori o, ove nominato in conformemente all'articolo 17, le organizzazioni di responsabilità del produttore e competenti autorità.**

Gli Stati membri possono autorizzare **punti di raccolta** diversi dalle strutture di trattamento autorizzate **per la raccolta** veicoli a fine vita.

ÿ

- (-UN) **I punti di raccolta devono ottenere un permesso dall'autorità competente in conformità con l'articolo 23 della direttiva 2008/98/CE e deve essere conforme alle condizioni stabilite in tale permesso. Al fine di rilasciare un permesso, l'autorità competente deve verificare che tale l'ente o l'impresa ha la capacità necessaria per svolgere l' i seguenti obblighi:**

(UN) **raccogliere i** veicoli fuori uso **e immagazzinarli temporaneamente in conformità con** la Parte A di Allegato VII;

- (B) **preparare il trasferimento dei** veicoli fuori uso raccolti **al trattamento autorizzato impianti prevenendo la fuoriuscita accidentale di liquidi e l'accesso non autorizzato agli impianti. punto di raccolta;**

ÿ

- (C) garantire che tutti i veicoli fuori uso raccolti vengano trasferiti a un impianto di trattamento autorizzato struttura entro **2 mesi** dal ricevimento del veicolo a fine vita; e

ÿ

5. I **punti di raccolta** devono rilasciare un documento in formato elettronico che confermi la ricezione di un veicolo a fine vita, al proprietario del veicolo, e fornirlo tramite una notifica elettronica procedura stabilita conformemente all'articolo 25(2) alle autorità competenti dell' Stato membro, comprese le autorità competenti designate a norma dell'articolo 14.

ÿ

Articolo 24

Consegna di veicoli fuori uso

1. **Il proprietario del veicolo e qualsiasi operatore economico che agisce per conto del proprietario del veicolo, un veicolo che diventa un veicolo a fine vita deve essere consegnato a un centro di trattamento autorizzato struttura o a un punto di raccolta senza indebito ritardo. Tale obbligo non si applica a camper, come indicato al punto 5.1 della parte A dell'allegato I del regolamento 2018/858, che diventano veicoli a fine vita se vengono utilizzati a scopo abitativo.**

Tutti i veicoli fuori uso **per i quali non è possibile identificare il proprietario** devono essere consegnati per trattamento presso strutture di cura autorizzate.

2. Consegna di un veicolo a fine vita a una struttura di trattamento autorizzata **o a un punto di raccolta.** sarà gratuito per l'ultimo proprietario di un veicolo a meno che il veicolo a fine vita non sia privo di parti o componenti essenziali del veicolo ÿ o contenga rifiuti che sono stati aggiunti al veicolo a fine vita.

Ai fini del presente articolo, gli elementi essenziali sono in particolare:

2b. motori elettrici

2c. batterie per veicoli elettrici come definite all'articolo 3, punto (14), del regolamento (UE) 2023/1542;

(C) motori;

ÿ

2 g. molteplici e grandi componenti della carrozzeria.

- 2 ore. **Laddove la batteria del veicolo elettrico è assente da un veicolo fuori uso, la consegna di il veicolo a fine vita rimarrà gratuito se l'ultimo proprietario del veicolo fornisce la documentazione che dimostra che la batteria del veicolo elettrico è stata maneggiata da un operatore professionista conformemente al regolamento (UE) 2023/1542.**
- 2i. **Nel caso di veicoli che sono stati dichiarati perdita totale tecnica dall'assicurazione aziende, la consegna di tali veicoli a fine vita dovrebbe essere gratuita anche quando Mancano le parti essenziali indicate nel paragrafo 2.**

Articolo 25

Certificato di distruzione

1. Gli impianti di trattamento autorizzati rilasceranno un certificato di distruzione **all'ultimo veicolo proprietario al momento della consegna del** veicolo a fine vita all'impianto di **trattamento autorizzato**. Il certificato di distruzione deve **essere rilasciato secondo il modello indicato** nell'allegato. IX.
2. Il certificato di distruzione deve essere rilasciato in formato elettronico e fornito tramite una procedura di notifica elettronica alle autorità competenti dello Stato membro, comprese le autorità competenti designate ai sensi dell'articolo 14. **Il trattamento autorizzato la struttura dovrà fornire una copia della notifica elettronica all'ultimo proprietario del veicolo e qualsiasi operatore economico che agisce per conto del proprietario del veicolo.**
3. Nel caso in cui il veicolo a fine vita, per il quale è stato rilasciato un certificato di distruzione in un Stato membro, è registrato in un altro Stato membro, le autorità **competenti designate dallo** Stato membro in cui è stato rilasciato il certificato di distruzione informerà autorità competenti **designate dallo** Stato membro in cui il veicolo è immatricolato che un Per il veicolo in questione è stato rilasciato il certificato di demolizione.
4. Le autorità competenti **per l'immatricolazione dei veicoli** devono cancellare l'immatricolazione di un veicolo fuori uso veicolo solo dopo aver ricevuto il certificato di demolizione per tale veicolo.
5. I certificati di distruzione rilasciati in uno Stato membro sono riconosciuti in tutti gli altri Stati membri. Stati membri.

ÿ

Articolo 26

cancellato

ÿ

ÿ

ÿ

SEZIONE 4

TRATTAMENTO DEI VEICOLI A FINE VITA

Articolo 27

Obblighi per le strutture di trattamento autorizzate

1. Gli impianti di trattamento autorizzati devono garantire che tutti i veicoli a fine vita e le loro parti, componenti e materiali, nonché parti di scarto provenienti da riparazioni di veicoli, sono accettati e trattati nel rispetto delle condizioni stabilite nelle loro autorizzazioni, nonché in conformità con il presente regolamento. ***Il trattamento dei veicoli fuori uso può essere effettuato in entrambi i modi individualmente da un impianto di trattamento autorizzato o, salvo per la depolifazione, in cooperazione con altre strutture di trattamento autorizzate.***
2. ÿ
3. Le strutture di trattamento autorizzate devono:
 - (UN) conservare, anche temporaneamente, tutti i veicoli fuori uso e le loro parti, componenti e materiali conformi ai requisiti minimi stabiliti nella parte A dell'allegato VII;
 - (b) decontaminare tutti i veicoli fuori uso, conformemente all'articolo 29 e al minimo requisiti stabiliti nella parte B dell'allegato VII;

(c) rimuovere le parti e i componenti elencati nella parte C dell'allegato VII dalla fine del ciclo di vita veicolo **conforme agli articoli 30 e 31**;

(d) trattare tutti i veicoli fuori uso e le loro parti, componenti e materiali in conformità con **gli articoli 28, 29, 30, 31, 32, 34, 35 e 36 e l'allegato VII del presente regolamento**, la gerarchia dei rifiuti e i requisiti generali stabiliti all'articolo 4 della direttiva 2008/98/CE;

(e) applica le migliori tecniche disponibili come definite all'articolo 3(10) della direttiva 2010/75/UE, ove applicabile.

ÿ

(dc) trattare il veicolo a fine vita ricevuto entro 12 mesi dalla data di consegna.

Oltre ai requisiti stabiliti dall'articolo 35 della direttiva 2008/98/CE, l'autorizzazione

Le strutture di trattamento devono conservare elettronicamente la registrazione di **tutti** i trattamenti eseguiti operazioni, **di cui ai punti da (a) a (e)**, di veicoli fuori uso per 3 anni, ed essere in grado di fornire queste informazioni, su richiesta delle autorità nazionali competenti.

4. La Commissione è autorizzata ad adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 modificare l'allegato VII adattando i requisiti minimi di trattamento per la fase terminale della vita strumenti per il progresso scientifico e tecnico **nelle tecnologie di trattamento, tra cui:**

(UN) aggiunta, eliminazione o revisione delle parti e dei componenti elencati nella parte C dell'allegato VII;

(B) revisione dei valori obiettivo per le frazioni di output elencate al punto 2 della parte G dell'allegato VII;

(C) ampliando l'elenco dei tipi di leghe di alluminio elencati al punto 2b della parte G dell'allegato VII;

(D) aggiungendo requisiti di qualità per migliorare la separazione delle plastiche riciclabili e l'obiettivo valori per le successive tecnologie di riciclaggio applicabili al punto 2 della parte G dell'allegato VII.

5. Gli Stati membri incoraggeranno le strutture di trattamento autorizzate a introdurre la certificazione sistemi di gestione ambientale **e di effettuare audit** in conformità con Regolamento (CE) n. 1221/2009.

Articolo 28

Requisiti generali per la triturazione

1. Da [OP: Inserisci la data = il primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo data di entrata in vigore del presente regolamento] impianti di trattamento autorizzati e altri rifiuti Gli operatori di gestione **che effettuano operazioni di triturazione** devono richiedere che il fine vita veicoli consegnati loro per la triturazione, **o grandi parti e componenti strutturali da il telaio o la carrozzeria dei veicoli fuori uso delle categorie N2, N3, M2, M3 e O**
I documenti che vengono loro consegnati per essere distrutti o tagliati sono:
 - (a) **decontaminate secondo l'articolo 29 e le loro parti e componenti rimosse secondo l'articolo 30; e**
 - (b) **accompagnato da** una copia del certificato di distruzione rilasciato per il veicolo a fine vita interessato.
2. Impianti di trattamento autorizzati e operatori di gestione dei rifiuti **che effettuano la triturazione operazioni e** ricezione di veicoli a fine vita non conformi ai requisiti stabiliti nel paragrafo 1 dovrà:
 - (a) segnalare l'inadempimento all'autorità competente, **indicando nome e recapiti dettagli della persona fisica o giuridica che ha consegnato il veicolo a fine vita al impianto di trattamento autorizzato o altro operatore di gestione dei rifiuti per la triturazione;**
 - (b) astenersi dall'utilizzare tali veicoli fuori uso nelle loro operazioni di triturazione a meno che non l'autorità competente autorizza tali operazioni **o fino a quando non saranno adottate le misure necessarie per il trattamento il veicolo a fine vita conformemente agli articoli 29 e 30 e per rilasciare un È stato rilasciato il certificato di distruzione conformemente all'articolo 25.**
3. **Impianti di trattamento autorizzati e** operatori di gestione dei rifiuti che effettuano la triturazione di ai veicoli fuori uso sarà **consentito solo di** mescolare veicoli fuori uso, le loro parti, componenti e materiali con **altri rifiuti, compresi** i rifiuti di imballaggio e i rifiuti apparecchiature elettriche ed elettroniche, **se i criteri e i valori limite della Parte G, punto (1) e (2), dell'allegato VII sono soddisfatti.**

ÿ

Articolo 29

Decontaminazione dei veicoli a fine vita

1. **Entro 30 giorni dalla** consegna di un veicolo a fine vita all'impianto di trattamento autorizzato, tale impianto dovrà depurare tali veicoli prima che vengano ulteriormente trattati, in conformità con i requisiti minimi stabiliti nella parte B dell'allegato VII.
2. I fluidi e i liquidi elencati nella parte B dell'allegato VII devono essere raccolti separatamente e conservati, in conformità ai requisiti stabiliti nella parte A dell'allegato VII. Gli oli esausti devono essere raccolti e conservati separatamente dagli altri fluidi e liquidi e trattati in ai sensi dell'articolo 21 della direttiva 2008/98/CE.
3. Le parti, i componenti e i materiali contenenti le sostanze di cui all'articolo 5(2) devono essere rimossi dai veicoli a fine vita e trattati secondo l'articolo 17 di Direttiva 2008/98/CE.
4. Le batterie devono essere rimosse separatamente dai veicoli fuori uso e conservate in un area designata per ulteriori trattamenti conformemente all'articolo 70, paragrafo 3, del regolamento (UE) **2023/1542**.
5. Le parti, i componenti e i materiali che sono stati decontaminati devono essere trattati e etichettato conformemente agli articoli 18 e 19 della direttiva 2008/98/CE.
6. L'impianto di trattamento autorizzato deve documentare la decontaminazione dei veicoli fuori uso, mediante registrando le informazioni elencate nella parte B, punto 3, dell'allegato VII **e segnalando queste informazioni relative a ciascun anno solare all'autorità competente dello Stato membro.**

Articolo 30

Rimozione obbligatoria di parti e componenti per il riutilizzo, la rigenerazione, il ricondizionamento e riciclaggio prima della triturazione

1. Da [OP: Inserisci la data = il primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo data di entrata in vigore del presente regolamento] le strutture di trattamento autorizzate devono garantire che le parti e i componenti elencati nella parte C dell'allegato VII, vengono rimossi da un fine vita veicolo, prima della triturazione **o della compattazione**, dopo le operazioni di depolluzione di cui al presente documento L'articolo 29 è stato completato.

Parti e componenti elencati nella parte C dell'allegato VII con un riutilizzo, una rigenerazione o il potenziale di ristrutturazione deve essere eliminato in modo non distruttivo.

Il secondo sottoparagrafo non si applica se una struttura di trattamento autorizzata dimostra che lo smontaggio manuale o (semi-)automatico in modo non distruttivo di parti e i componenti elencati nella Parte C dell'allegato VII comportano costi economici sproporzionati che non possono essere compensato dai ricavi previsti dal riutilizzo, dalla rigenerazione o dal ricondizionamento di queste parti e componenti.

ÿ

2. **Non sarà obbligatorio rimuovere le parti e i componenti elencati nella parte C dell'allegato VII, ad eccezione di quelli che devono essere rimossi in modo non distruttivo in conformemente al paragrafo 1 del presente articolo, se una struttura di trattamento autorizzata dimostra che le tecnologie post-triturazione **separano** i materiali dalle parti e dai componenti **indicati nella seconda colonna della** Parte C ÿ dell'Allegato VII, con la stessa efficacia di processi di smontaggio manuale o processi di smontaggio semiautomatici **e che il sono soddisfatti i criteri e i valori limite della parte G, punti (1) e (2), dell'allegato VII.****

Ai fini del primo comma, la struttura di trattamento autorizzata deve fornire le informazioni elencate nella parte **G, punto 3** dell'allegato VII.

3. Oltre agli obblighi stabiliti dall'articolo 35 della direttiva 2008/98/CE, l'autorità autorizzata Gli impianti di trattamento devono tenere registri dei veicoli a fine vita che vengono trattati senza la preventiva rimozione di parti, componenti e materiali conformemente a paragrafo 2, compresi il nome e l'indirizzo delle strutture di trattamento e il veicolo Numero di identificazione (VIN) dei veicoli fuori uso in questione.

Le strutture di trattamento autorizzate devono fornire le informazioni contenute nei registri di cui sopra nel primo comma all'autorità competente conformemente all'articolo 49(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 ai sensi di L'articolo 30(1) deve essere valutato per determinare se sono idonei a:
 - (a) il riutilizzo, conformemente alla parte D, punto 1(a), dell'allegato VII;
 - (b) la rigenerazione o il ricondizionamento, conformemente alla parte D, punto 1(b), dell'allegato VII;
 - (c) riciclaggio; o
 - (d) altre operazioni di trattamento, tenendo conto delle specifiche esigenze di trattamento in Parte F dell'allegato VII

ÿ

La valutazione deve essere effettuata tenendo conto in particolare della fattibilità tecnica di svolgimento dei processi di cui al primo paragrafo e requisiti di sicurezza del veicolo.

ÿ

2. Le parti e i componenti rimossi idonei al riutilizzo, alla rigenerazione o al ricondizionamento devono

Essere:

- (a) etichettato conformemente alla parte D, punto 2, dell'allegato VII;

ÿ

(ba) adeguatamente protetti contro i danni durante il trasporto, il carico e scarico;

ÿ

3. Le parti e i componenti elencati nella parte E dell'allegato VII non devono essere riutilizzati **a meno che la valutazione tecnica condotta conferma che l'uso di queste parti e componenti è conforme ai requisiti applicabili per i veicoli come stabilito dal Regolamento (UE) 2018/858 e 168/2013. Queste parti di ricambio possono essere trasferite solo ad un altro paese economico operatore per il riutilizzo se devono essere installati da un riparatore e manutentore qualificato operatore.**
- 3a. **Parti e componenti provenienti da veicoli fuori uso o da interventi di riparazione e manutenzione le operazioni che sono valutate idonee al riutilizzo, alla rigenerazione o al ricondizionamento non devono essere considerati rifiuti. Gli impianti di trattamento autorizzati devono mettere a disposizione, su richiesta, alle autorità nazionali competenti la documentazione che conferma la valutazione effettuata dimostrando che le parti e i componenti sono adatti allo scopo di riutilizzo e rigenerazione o ristrutturazione e una copia della fattura o del contratto relativo al trasferimento di questi parti.**
- 3b. **Le disposizioni di cui al presente articolo non si applicano alle batterie soggette a regolamentazione**
Si applica il regolamento 2023/1542.
- 3c. **Gli impianti di trattamento autorizzati devono garantire che le parti e i componenti rimossi, che non idonei al riutilizzo, alla rigenerazione o al ricondizionamento, vengono inviati al relativo trattamento dei rifiuti secondo l'articolo 31(1).**

Articolo 32

Commercio di parti e componenti usati, rigenerati o ricondizionati

Da [OP: Inserisci la data = il primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo la data di [entrata in vigore del presente regolamento] qualsiasi **operatore economico che venda** pezzi di ricambio e componenti usati, rigenerati o ricondizionati deve ÿ :

ÿ assicurarsi che le parti e i componenti **contengano l'etichettatura effettuata da un trattamento autorizzato strutture conformi all'articolo 31, paragrafo 2, lettera a).**

ÿ

2. ***Nel caso di vendita di parti e componenti usati, rigenerati o ricondizionati a consumatori, gli operatori economici devono garantire che queste parti e componenti siano in grado di mantenere le funzioni e le prestazioni richieste attraverso l'uso normale e rispettare gli altri requisiti applicabili ai beni venduti in conformità con Direttiva (UE) 2019/771.***

ÿ

Questi requisiti per gli operatori economici si applicano indipendentemente dal tipo di attività commerciale tecnica utilizzata, comprese le vendite online.

Articolo 33

Riutilizzo, rigenerazione e ricondizionamento di parti e componenti

1. Da [OP: Inserisci la data = il primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo data di entrata in vigore del presente regolamento] Gli Stati membri adottano gli incentivi necessari promuovere il riutilizzo, la rigenerazione, ***l'ammodernamento*** e il ricondizionamento di parti e componenti, sia che vengano rimossi durante l'utilizzo o nella fase di fine vita di un veicolo.

Gli incentivi di cui al primo paragrafo ÿ possono includere:

- (a) un requisito per gli operatori di manutenzione e riparazione di offrire ai clienti la riparazione di un veicolo con pezzi di ricambio e componenti usati, rigenerati o ricondizionati insieme all'offerta di riparare il veicolo con parti e componenti nuovi, a condizione che tale requisito è formulato in modo da non creare costi eccessivi o oneri amministrativi oneri per le micro e piccole imprese;
- (b) l'uso di incentivi economici ***volti a stimolare il mercato*** dell'usato, Ricambi e componenti rigenerati o ricondizionati. ÿ

Gli Stati membri includono nei programmi di prevenzione dei rifiuti richiesti ai sensi della legge Articolo 29 della direttiva 2008/98/CE, gli incentivi di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

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

2. La Commissione monitora l'efficacia degli incentivi offerti dagli Stati membri.

Articolo 34

Obiettivi di riutilizzo, riciclo e recupero

1. Da [OP: Inserisci la data = il primo giorno dell'anno solare successivo a 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del Regolamento], gli Stati membri adottano **il** ***misure necessarie per garantire che i produttori o, ove nominati in conformità con Articolo 17, le organizzazioni di responsabilità del produttore, raggiungono*** i seguenti obiettivi: incontrato dagli operatori della gestione dei rifiuti:
 - (a) il riutilizzo e il recupero, calcolati insieme, devono essere almeno pari al 95%,
peso medio per veicolo, escluse le batterie, e anno;
 - (b) il riutilizzo e il riciclaggio, calcolati insieme, devono essere almeno dell'85%,
peso medio per veicolo, escluse le batterie, e anno.

2. Da [OP: inserisci una data = il primo giorno dell'anno solare successivo a 60 mesi dopo la data di entrata in vigore del regolamento] Gli Stati membri adottano **il** ***misure necessarie per*** garantire che **i produttori o, ove nominati in conformità con Articolo 17, organizzazioni di responsabilità del produttore,** raggiungere **un** obiettivo annuale per il riciclaggio delle materie plastiche di almeno il 30% del peso **medio** totale delle materie plastiche contenute nel
Lo smaltimento dei veicoli **a fine vita è gestito dagli** operatori addetti alla gestione dei rifiuti.

Il peso della plastica riciclata e il peso totale delle plastiche di cui al primo punto il sottoparagrafo esclude gli elastomeri, i termoidurenti diversi dalle schiume poliuretatiche utilizzate per imbottiture e materie plastiche che contengono o sono contaminate da qualsiasi sostanza di cui all'articolo 7 del regolamento (UE) 2019/1021 quando le soglie dell'allegato IV di tale regolamento sono superato.

Articolo 35

Divieto di conferimento in discarica di rifiuti non inerti

Da [OP: Inserisci la data = il primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] **il trituratore frazioni pesanti e leggere** da fine vita
I veicoli **rimanenti dopo il trattamento**, contenenti rifiuti non inerti, non saranno accettati in discarica **se superano i valori limite stabiliti nella parte G, punti 2(c) e 2(d) dell'allegato VII.**

Articolo 36

Spedizioni di veicoli fuori uso

1. Il trattamento dei veicoli a fine vita può essere effettuato **al di fuori dello Stato membro interessato**, o al di fuori dell'Unione, a condizione che la spedizione di veicoli fuori uso **o di rifiuti prodotti nel processo di trattamento** è conforme al Regolamento (UE) 2024/1157.

ÿ

2. Spedizioni di veicoli fuori uso dall'Unione a un paese terzo conformemente a il paragrafo 1 conta soltanto ai fini dell'adempimento degli obblighi e degli obiettivi stabiliti in Articolo 34 se l'esportatore dei veicoli fuori uso fornisce prove documentali approvato dall'autorità competente di destinazione che dimostra che il trattamento ha avuto luogo posto in condizioni considerate **equivalenti** ai requisiti stabiliti nel presente documento Regolamentazione e requisiti di tutela della salute umana e dell'ambiente stabiliti in altre legislazioni dell'Unione.

ÿ

CAPITOLO V

**TRASFERIMENTO DI PROPRIETÀ E DISTINZIONE TRA
VEICOLI USATI E VEICOLI A FINE VITA**

SEZIONE 1

[...]

Articolo 37

Trasferimento di proprietà dei veicoli usati all'interno dell'Unione

Ai fini del trasferimento della proprietà di un veicolo usato **all'interno dell'Unione, un'azione economica** l'operatore dovrà **presentare** a qualsiasi persona fisica o giuridica interessata ad acquisire la proprietà del **documentazione** del veicolo interessato che dimostri che non si tratta di un veicolo **fuori uso, indipendentemente della tecnica di negoziazione utilizzata, anche mediante aste dedicate per** operatori economici, **contratti a distanza o piattaforme online. Questa documentazione deve dimostrare che si tratta di un**

veicolo idoneo alla circolazione o consiste in una valutazione conforme all'allegato I che dimostra che non è un veicolo a fine vita.

Ai fini del trasferimento della proprietà di un veicolo usato all'interno dell'Unione, le persone fisiche coloro che non sono operatori economici dovranno fornire la documentazione di cui al paragrafo 1 soltanto dove:

- (a) il veicolo viene dichiarato perdita economica totale da una compagnia di assicurazione;*
- (b) la vendita è conclusa interamente tramite una piattaforma online, senza consegna fisica di il veicolo tra il venditore e l'acquirente o qualsiasi persona che agisca per loro conto.*

Articolo 37a

Stato del veicolo

1. Quando si valuta il danno di un veicolo incidentato, la compagnia assicurativa o qualsiasi altro L'esperto automobilistico che effettua la valutazione per suo conto valuterà anche se il veicolo è veicolo a fine vita o no, secondo l'allegato I.

2. Le autorità competenti possono richiedere al proprietario del veicolo, in caso di dubbio che un veicolo usato possa essere un veicolo fuori uso, per presentare la documentazione che il veicolo in questione non è fuori uso veicolo. Tale documentazione deve consistere in una valutazione conforme all'allegato I o in un valido certificato di idoneità alla circolazione.

3. La Commissione è autorizzata ad adottare atti delegati, conformemente all'articolo 50 della presente Regolamento, da modificare eliminando i criteri elencati nell'allegato I per determinare se un utilizzato il veicolo è un veicolo a fine vita, a condizione che il progresso tecnologico nel campo della tracciabilità, riparabilità e sicurezza giustificano la limitazione dei casi in cui il veicolo deve essere considerato un veicolo a fine vita.

SEZIONE 2

CAPITOLO VA

ESPORTAZIONE DI VEICOLI USATI VERSO PAESI TERZI

Articolo 37b

AUTORITÀ COMPETENTE

**1. Gli Stati membri designano una o più autorità competenti responsabili della
obblighi ai sensi del presente capitolo.**

**2. Da [OP: Inserisci la data = l'ultimo giorno del mese successivo a 12 mesi dopo la data
dell'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. Stati membri
dovrà informare la Commissione senza indebito ritardo di qualsiasi modifica ai nomi o agli indirizzi di
quelle autorità competenti.**

Articolo 38

Controlli e requisiti sull'esportazione di veicoli usati

1. Da [OP: Inserisci la data = il primo giorno del mese successivo a **60** mesi dopo
data di entrata in vigore del presente regolamento] i veicoli usati da esportare sono soggetti a
i controlli e i requisiti stabiliti nel presente **capitolo**.
2. Il presente **capitolo** non pregiudica alcuna altra disposizione del presente regolamento, nonché
altri atti giuridici dell'Unione che disciplinano lo svincolo per l'esportazione delle merci, in particolare il regolamento
Regolamento (UE) n. 952/2013 e relativi articoli 46, 47, 267 e 269.
3. I veicoli usati possono essere esportati solo se:
 - (a) non veicoli fuori uso; e
 - (b) ÷ idonei alla circolazione stradale **alla data di presentazione della dichiarazione di esportazione, a meno che non siano stati
riconosciuti come veicoli di particolare interesse culturale** conformemente all'articolo 2,
paragrafo 2, punto da e allegato 0.
4. Le seguenti informazioni devono essere fornite o rese disponibili alle autorità doganali per
ciascun veicolo usato da esportare:

- (a) il numero di identificazione del veicolo (VIN) del veicolo usato e l'identificazione di
lo Stato membro in cui il veicolo è stato immatricolato per l'ultima volta;
- (b) una dichiarazione che confermi che il veicolo usato **soddisfa** i requisiti stabiliti in
paragrafo 3, **oppure viene fornito un certificato come indicato nell'allegato 0**

5. Al fine di verificare la conformità con il presente **capitolo** sull'autorizzazione all'uso di un veicolo usato
rilasciato per l'esportazione:

- (a) fino a quando l'interconnessione di cui all'articolo 45(4) non sarà operativa, le dogane
le autorità devono scambiare informazioni e cooperare con le autorità competenti in
conformemente all'articolo 44 e, ove necessario, terrà conto di tale
scambio di informazioni e cooperazione al fine di consentire l'utilizzo di un veicolo usato
rilasciato per l'esportazione;
- (b) una volta che l'interconnessione di cui all'articolo 45(4) è operativa, gli articoli 39, 40(2)
e (3) e 42(3) si applicano, e le notifiche e gli altri scambi ai sensi degli articoli
I punti da 41 a 43 si svolgeranno per mezzo di tali sistemi elettronici.

6. Un veicolo usato destinato all'esportazione non deve:

- (UN) ÿ
- b) essere oggetto di una registrazione nei registri del dichiarante ai sensi dell'articolo 182 del regolamento
(UE) N. 952/2013;
- c) essere soggetto ad autovalutazione ai sensi dell'articolo 185 del regolamento (UE)
N. 952/2013.

7. ÿ

Articolo 39

Verifica automatizzata delle informazioni sullo stato del veicolo

1. Prima di rilasciare **un veicolo usato** per l'esportazione, la dogana deve verificare elettronicamente e
automaticamente tramite i sistemi elettronici di cui all'articolo **45(4)**, che sulla base del
Numero di identificazione del veicolo e informazioni sullo Stato membro di ultimo
immatricolazione, il veicolo è idoneo alla circolazione. **Tale obbligo non si applica rispetto a**

veicoli che sono stati riconosciuti come veicoli di particolare interesse culturale ai sensi con l'articolo **2, paragrafo 2**, punto **DA e l'allegato 0**.

2. Qualora le informazioni fornite o messe a disposizione della dogana non corrispondano a informazioni nei registri nazionali dei veicoli e nei sistemi elettronici nazionali su idoneità alla circolazione ai sensi del paragrafo 1, le autorità doganali non rilasceranno quel veicolo per l'esportazione e informerà la **persona fisica o giuridica** interessata tramite questi sistemi.

Articolo 40

Gestione del rischio e controlli doganali

1. Al fine di far rispettare le disposizioni stabilite nell'articolo 38, le autorità doganali effettuerà controlli sui veicoli usati destinati all'esportazione in conformità **alle disposizioni sulla gestione dei rischi e sui controlli doganali stabiliti dal** Regolamento (UE) N. 952/2013. Fatto salvo l'articolo 39, tali controlli si basano principalmente su analisi dei rischi, come stabilito dal regolamento (UE) n. 952/2013.
2. Oltre alla gestione del rischio di cui al paragrafo 1, una volta stabilita l'interconnessione se i sistemi elettronici di cui all'articolo 45 sono operativi, allora sono operativi i sistemi elettronici di cui all'articolo 45(1) **deve contenere le informazioni e la dogana deve verificare automaticamente ed elettronicamente attraverso l'interconnessione di cui all'articolo 45(4)** se un veicolo usato da essere esportato è conforme a condizioni specifiche legate alla protezione dell'ambiente o sicurezza stradale conformemente al paragrafo 3 del presente articolo.
3. La Commissione è autorizzata ad adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 integrare il presente regolamento stabilendo le condizioni di conformità di cui al paragrafo 2 **sulle** condizioni specifiche applicate all'importazione di veicoli usati da parte del terzo paese di importazione legato alla protezione dell'ambiente e alla sicurezza stradale, quando tale Le condizioni sono state notificate da quel paese terzo alla Commissione. Tali condizioni deve essere verificabile rispetto alle informazioni disponibili nei sistemi elettronici di cui alla presente informativa Articolo 45(1).
- 3a. La Commissione pubblica e aggiorna regolarmente in un portale online dedicato il hanno notificato condizioni specifiche legate alla tutela dell'ambiente o alla sicurezza stradale imposti da paesi terzi di cui al paragrafo 3.**

Articolo 41

Sospensione

1. Qualora vi siano motivi ragionevoli per ritenere che un veicolo usato da esportare non possa per conformarsi ai requisiti del presente **capitolo**, le autorità doganali devono **immediatamente** sospendere il rilascio per l'esportazione di quel veicolo usato, notificare immediatamente l'autorità competente autorità **designate ai sensi dell'articolo 37a** della sospensione e trasmettere tutte le informazioni pertinenti informazioni necessarie **alle autorità competenti** per determinare se il veicolo usato è conforme ai requisiti del presente regolamento e può essere autorizzato all'esportazione.
2. Al fine di determinare se un veicolo usato, soggetto a sospensione come di seguito indicato nel paragrafo 1, è conforme al presente regolamento, le autorità competenti possono richiedere, da qualsiasi persona coinvolta nell'esportazione di quel veicolo usato, informazioni aggiuntive, tra cui informazioni sulla vendita o sul trasferimento della proprietà del veicolo, come una copia della fattura o contratto e documentazione che attesti che il veicolo usato è destinato a un ulteriore utilizzo.

Articolo 42

Autorizzazione all'esportazione

1. Qualora il rilascio per l'esportazione di un veicolo usato sia stato sospeso in conformità con Articolo 41, che il veicolo usato deve essere rilasciato per l'esportazione quando tutti gli altri requisiti e le formalità relative a tale rilascio sono state adempiute e laddove una delle seguenti la condizione è soddisfatta:
 - (a) le autorità competenti **designate ai sensi dell'articolo 37a** non hanno richiesto, entro quattro giorni lavorativi dall'inizio della sospensione, le autorità doganali mantenere la sospensione, oppure
 - (b) le autorità competenti **designate ai sensi dell'articolo 37a** hanno informato la dogana le autorità della loro approvazione per il rilascio per l'esportazione ai sensi del presente **capitolo**.
2. Il rilascio per l'esportazione non deve essere considerato prova di conformità al diritto dell'Unione e, in particolare, con il presente regolamento o con il regolamento (UE) n. 952/2013.
3. Le autorità doganali notificheranno **automaticamente l'uscita del veicolo dall'Unione attraverso l'interconnessione di cui all'articolo 45(4)** alla **registrazione del veicolo**

autorità dello Stato membro **di ultima immatricolazione**. L' **autorità di immatricolazione dei veicoli deve registrare nel proprio registro nazionale dei veicoli che il veicolo è stato esportato nel paese terzo.**

Articolo 43

Rifiuto di autorizzare l'esportazione

1. Qualora l'autorità competente concluda che un veicolo usato per il quale la sospensione è essere stato notificato in conformità all'articolo 41 non è conforme al presente **capitolo**, essi dovranno richiedere immediatamente alle autorità doganali di non rilasciarlo per l'esportazione e notificare loro di cui.
2. A seguito della notifica da parte dell'autorità competente ai sensi del paragrafo 1, la dogana Le autorità non autorizzeranno l'esportazione del veicolo usato.

ÿ

Articolo 44

Cooperazione tra autorità e scambio di informazioni

1. **Le autorità competenti degli** Stati membri si assistono reciprocamente nell' attuazione del presente **Capitolo** mediante lo scambio di informazioni a livello bilaterale, in particolare allo scopo di verificare lo stato di un veicolo, compresa la verifica di il suo stato di registrazione nello Stato membro in cui era precedentemente registrato.
2. Ove opportuno, le autorità competenti degli Stati membri cooperano anche con autorità amministrative di paesi terzi. Tale cooperazione può includere la condivisione di informazioni pertinenti, conduzione di ispezioni congiunte e altre forme di assistenza reciproca come ritenuto necessario per garantire la conformità alle leggi e ai regolamenti applicabili in materia l'esportazione di veicoli usati.
3. Le autorità doganali e le autorità competenti degli Stati membri cooperano in conformemente all'articolo 47, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 952/2013 e allo scambio di informazioni necessario per l'adempimento delle loro funzioni ai sensi del presente regolamento, anche tramite mezzi elettronici. Le autorità doganali possono comunicare, conformemente all'articolo 12(1) e articolo 16(1) del regolamento (UE) n. 952/2013, informazioni riservate acquisiti dalle autorità doganali nel corso dello svolgimento delle loro funzioni, o forniti a

alle autorità doganali in via confidenziale, all'autorità competente dello Stato membro

Indicare il luogo di residenza dell'operatore o del commerciante.

4. Qualora le autorità competenti abbiano ricevuto informazioni conformemente ai paragrafi
Ai sensi dei punti da 1 a 3 del presente articolo, le autorità competenti possono comunicare tali informazioni a
autorità competenti di altri Stati membri.

5. Le informazioni relative al rischio devono essere scambiate secondo le seguenti modalità:
 - (a) tra autorità doganali conformemente all'articolo 46(5) del regolamento (UE)
N. 952/2013;

 - b) tra le autorità doganali e la Commissione conformemente all'articolo 47(2)
Regolamento (UE) n. 952/2013;

 - (c) tra le autorità doganali e le autorità competenti, comprese quelle competenti
autorità di altri Stati membri, conformemente all'articolo 47, paragrafo 2, del regolamento
Regolamento (UE) n. 952/2013.

Articolo 45

Sistemi elettronici

1. Il sistema elettronico MOVE-HUB sviluppato dalla Commissione sarà utilizzato per
scambio del numero di identificazione del veicolo e delle informazioni sulla registrazione del veicolo e
stato di idoneità alla circolazione tra registri nazionali dei veicoli e sistemi elettronici su
la navigabilità degli Stati membri, nonché l'interconnessione con lo sportello unico dell'UE
Ambiente per la dogana, ove necessario per i controlli e i requisiti stabiliti nel presente documento
Capitolo.

2. Il sistema elettronico MOVE-HUB, di cui al paragrafo 1, deve fornire almeno il
seguenti funzionalità:
 - (a) scambiare i dati in tempo reale con i registri nazionali dei veicoli, i registri elettronici nazionali
sistemi di idoneità alla circolazione degli Stati membri ad esso interconnessi;

 - (b) consentire un controllo elettronico automatizzato dei dati forniti in un certificato di idoneità alla circolazione
come indicato nell'allegato II della direttiva 2014/45/UE della data della prima registrazione di
un veicolo, nonché dello Stato membro in cui un veicolo è stato immatricolato per l'ultima volta, come

di cui alla Direttiva 1999/37/CE, per determinare se un veicolo usato debba essere esportato è conforme ai requisiti stabiliti nell'articolo 38, articolo 39(1) e Articolo 40;

(c) interconnettersi allo sportello unico dell'UE per le dogane, conformemente a

Regolamento (UE) 2022/2399 allo scopo di scambiare dati e sostenere processo di scambio di informazioni di cui agli articoli 39(1) e 40(2), come nonché dare sostegno alle notifiche di cui agli articoli da 41 a 43;

(d) ai fini della cooperazione con i paesi terzi ai sensi dell'articolo 44(2), consentire

scambio elettronico di informazioni con le autorità competenti di paesi terzi che hanno notificato alla Commissione, conformemente all'articolo 40(2), la specifica condizioni che applicano per l'importazione di veicoli usati.

3. Gli Stati membri interconnettono i propri registri nazionali dei veicoli e i sistemi elettronici nazionali sistemi sulla navigabilità con il sistema elettronico MOVE-HUB di cui al presente documento paragrafo 1. Tale interconnessione dovrà essere operativa entro 2 anni dall'adozione di l'atto di esecuzione di cui al paragrafo 5.

ÿ

4. La Commissione interconnetterà il sistema MOVE-HUB di cui al paragrafo 1 a

il sistema di scambio di certificati a sportello unico doganale dell'UE istituito nell'articolo 4 della Convenzione di Vienna sulla vendita internazionale di beni mobili.

Regolamento (UE) 2022/2399, in modo che i controlli automatizzati di cui all'articolo 39 e

È possibile eseguire l'articolo 40(2) e le notifiche di cui agli articoli 41, 42 e 43.

Tale interconnessione dovrà essere operativa entro 4 anni dall'adozione della

atto di esecuzione di cui al paragrafo 5.

5. La Commissione procederà **mediante [OP: inserire la data = l'ultimo giorno del mese successivo [24] mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento]**, adottare il regolamento di attuazione atti che stabiliscono le disposizioni necessarie per l'attuazione delle funzionalità dell'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 a MOVE-HUB, i dati da trasmettere dai sistemi nazionali e formato per la trasmissione di tali dati attraverso i sistemi nazionali interconnessi.

Gli atti attuativi devono essere adottati conformemente alla procedura d'esame.
di cui all'articolo 51(2).

CAPITOLO VI

APPLICAZIONE

ÿ

Articolo 46

Ispezioni

0. ***Gli Stati membri, al fine di dare attuazione al presente regolamento, istituiscono un sistema di ispezione. strategie volte a individuare attività illegali nel settore della raccolta, del trattamento e esportazione di veicoli fuori uso e delle loro parti e componenti. Queste strategie dovranno prevedere le azioni di cui ai paragrafi 1, 2 e 3 del presente articolo.***
1. Gli Stati membri, al fine di dare attuazione al presente regolamento, ispezionano:
 - (a) strutture di trattamento autorizzate;

(aa) punti di raccolta;
 - ÿ
 - (c) altre strutture e operatori economici che ***potrebbero essere coinvolti nella raccolta, trattamento ed esportazione di*** veicoli fuori uso, ***o vendita di pezzi di ricambio usati e componenti.***
2. Il ***numero totale di operatori elencati nel paragrafo 1, punti (a), (aa) e (c) che devono essere soggetto a ispezione ogni anno solare, deve essere calcolato come*** almeno il 10% del operatori elencati nel paragrafo 1, punti (a) e ***(aa).***
3. Gli Stati membri effettuano anche ispezioni ***periodiche e basate sul rischio*** relative all'esportazione dei veicoli usati al fine di verificare la conformità con l'articolo 38.

ÿ

- 3b. Al fine di distinguere tra veicoli usati e veicoli fuori uso, è necessario un esperto le autorità degli Stati membri possono ispezionare le spedizioni di veicoli usati sospettati di essere veicoli fuori uso per la conformità ai requisiti stabiliti nell'articolo 37 e Allegato I e monitorare di conseguenza tali spedizioni.**
- 3c. Qualora le autorità competenti di uno Stato membro stabiliscano che una spedizione prevista di un veicolo usato coinvolge uno o più veicoli a fine vita, i costi appropriati analisi, ispezioni e stoccaggio dei veicoli sospettati di essere veicoli fuori uso possono Le spese saranno addebitate alle persone che organizzano la spedizione.**

Articolo 47

Cooperazione in materia di applicazione della legge a livello nazionale e tra gli Stati membri.

1. Gli Stati membri stabiliscono, per quanto riguarda tutte le autorità competenti pertinenti 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 della registrazione dei veicoli, registrazione, sospensione e cancellazione della registrazione, **certificazione di distruzione, esportazione di veicoli usati** nonché prevenzione del trattamento illegale **e dell'esportazione** di veicoli fuori uso veicoli.
2. Gli Stati membri coopereranno, bilateralmente e multilateralmente, tra loro al fine di facilitare la prevenzione e l'individuazione di trattamenti illegali **e dell'esportazione** di dispositivi a fine vita **veicoli e per affrontare il problema dei** veicoli mancanti. Essi si scambieranno informazioni pertinenti informazioni sulla registrazione, la cancellazione e la sospensione dei veicoli e l'annullamento della registrazione registrazione, attraverso il sistema di scambio elettronico di cui all'articolo 45. Essi dovranno inoltre scambiare informazioni pertinenti sulle strutture di trattamento autorizzate e sulla riparazione e operatori di manutenzione non autorizzati come strutture di trattamento autorizzate e altre strutture e operatori economici, che possono eseguire operazioni riguardanti il trattamento di fine vita veicoli. Condivideranno **informazioni**, esperienze e conoscenze sulle **attività illegali collegato ai veicoli a fine vita**, alle misure di controllo **e alle azioni congiunte su base regolare** all'interno di strutture consolidate, **come le reti di applicazione della legge, le agenzie e il Comitato istituito ai sensi dell'articolo 51 del presente regolamento.**

Lo scambio dei dati di immatricolazione dei veicoli comprenderà l'accesso e lo scambio di dati su prestazioni, nonché la natura e i risultati dei controlli effettuati con gli altri Stati membri autorità competenti per agevolare l'applicazione del presente regolamento.

3. Gli Stati membri notificano alla Commissione quali membri del loro personale permanente che sono responsabili della cooperazione di cui al paragrafo 2 del presente articolo e Articolo 44.

ÿ

Articolo 48

Sanzioni

Da **[OP: Inserisci la data = il primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento]** Gli Stati membri stabiliscono le norme sulle sanzioni applicabili alle violazioni dell'articolo 15(1), dell'articolo 16, dell'articolo **18(1)**, dell'articolo 22(1) e (2), degli articoli 23 e 24, Articolo 25(1) e (2), Articoli **da 27** a 32 e Articoli 34, 35, 37 e 38 del presente regolamento, e adotterà tutte le misure necessarie per garantire che siano attuate. Le sanzioni previste per devono essere efficaci, proporzionati e dissuasivi. Gli Stati membri notificano senza indugio Commissione di tali norme e di tali misure e dovrà notificarle, senza indugio, qualsiasi successive modifiche che li riguardano.

Articolo 49

Rapporto alla Commissione

1. Da **[OP: Inserisci la data = il primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo data di entrata in vigore del presente regolamento]** Gli Stati membri renderanno pubblicamente disponibile in un modulo aggregato per ogni anno solare e nel formato stabilito dal Commissione ai sensi del paragrafo 5, i seguenti dati, che saranno basati su informazioni e dati ricevuti da produttori, organizzazioni di responsabilità dei produttori e 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 depurati nel
Stato membro;
- d) il numero e il peso dei veicoli fuori uso riciclati nel territorio dello Stato membro
Stato;
- (e) il numero e il peso dei veicoli fuori uso esportati o spediti per ulteriori
trattamento verso un altro Stato membro o un paese terzo;
- (ea) il numero e il peso dei veicoli fuori uso importati o spediti per ulteriori
cure provenienti da un paese terzo;**
- (eb) il numero di veicoli usati rilasciati per l'esportazione verso paesi terzi o il numero di
veicoli usati importati da paesi terzi;**
- (f) il numero dei certificati di distruzione rilasciati;
- (g) il peso totale **e, ove pertinente, la quantità** di parti, componenti e materiali
rimosso dai veicoli a fine vita allo scopo di;
- (i) riutilizzo;
- (ii) rigenerazione o ristrutturazione;
- (iii) riciclaggio;
- (iv) recupero, compreso il recupero energetico;
- (v) smaltimento;
- (h) la quantità e il peso dei veicoli fuori uso trattati in modo diverso da
indicato al punto (d);
- (i) la quantità e il peso dei veicoli fuori uso utilizzati per il riempimento;
- (j) i tassi degli obiettivi stabiliti all'articolo 34 raggiunti da tutti i sistemi di gestione dei rifiuti
operatori che sono attivi nello Stato membro;
- (k) l'uso dell'esenzione prevista dall'articolo 30(2) e le modalità con cui è stato monitorato dal
Stato membro che presenta la relazione;

(l) dati sulle organizzazioni di responsabilità del produttore, compresi i nomi dei soggetti legali
le persone che rappresentano;

(m) dati sull'attuazione dell'articolo 21.

**(ma) le quantità di parti e componenti contenenti quantità rilevanti di materie prime critiche
materiali rimossi dai veicoli a fine vita e le quantità di materie prime critiche
materiali recuperati da queste parti e componenti.**

Gli Stati membri rendono pubblici i dati di cui al paragrafo 1 entro 18 giorni
mesi dalla fine del periodo di riferimento per il quale vengono raccolti. I dati devono essere elaborati automaticamente.
deve essere leggibile, ordinabile e ricercabile, e deve rispettare gli standard aperti per l'utilizzo da parte di terzi.
Gli Stati membri notificano alla Commissione quando i dati di cui al primo punto sono disponibili
Il sottoparagrafo è reso disponibile.

Il primo periodo di rendicontazione sarà il primo anno solare successivo all'adozione del
atto di esecuzione di cui al paragrafo 5.

2. I dati messi a disposizione dagli Stati membri conformemente al paragrafo 1 sono
accompagnata da un rapporto di controllo qualità. Tali informazioni devono essere presentate nel formato
stabilito dalla Commissione ai sensi del paragrafo 5.

3. Gli Stati membri redigono ogni 5 anni una relazione che riassume:

(a) incentivi introdotti per promuovere il riutilizzo, la rigenerazione e il ricondizionamento di
parti e componenti conformemente all'articolo 33 **e il loro impatto stimato;**

(b) l'applicazione delle pene e delle altre sanzioni previste dalla loro legislazione nazionale per
violazioni del presente regolamento adottato conformemente all'articolo 48, tra cui un
Elenco delle tipologie di infrazioni segnalate e delle misure adottate;

c) i risultati delle ispezioni effettuate conformemente all'articolo 46;

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

Gli Stati membri presentano la relazione alla Commissione entro 6 mesi dalla fine del
periodo di cinque anni che copre. La prima relazione deve essere fornita alla Commissione da [OP:

inserire una data = il primo giorno del mese successivo a 6 anni dalla data di ingresso in forza del presente regolamento].

La Commissione esamina le relazioni presentate dagli Stati membri e, *è* elabora **e pubblicare** rapporti sulle informazioni ricevute al fine **di supportare la valutazione del attuazione del presente regolamento negli Stati membri e** per agevolare lo scambio di Informazioni sulle migliori prassi applicate negli Stati membri.

4. Al fine di monitorare l'attuazione del presente regolamento, la Commissione raccogliere ed esaminare le informazioni rese disponibili in conformità al presente articolo.
5. La Commissione adotta atti attuativi che stabiliscono:
 - (a) la metodologia e le regole per il calcolo, la verifica e la comunicazione dei dati in conformemente al paragrafo 1, compresi:
 - (i) la metodologia per determinare la quantità e il peso di parti e componenti e materiali rimossi per le finalità di cui al paragrafo 1, punti (g), (h), **(i) e (ma);**
 - (ii) la metodologia per determinare il peso dei rifiuti riciclati, tra cui determinazione dei punti di calcolo e dei punti di misura e, se necessario, possibilità di applicare tassi di perdita medi;
 - (iii) la metodologia per il calcolo e la verifica del raggiungimento del riutilizzo, obiettivi di riciclaggio e recupero di cui all'articolo 34, **compreso il caso di triturazione combinata di veicoli a fine vita con altri rifiuti di cui si parla in Articolo 28 e parte G, punto 1 dell'allegato VII.**
 - b) il formato per la presentazione delle relazioni alla Commissione di cui al paragrafo 1, nonché il formato per il rapporto di controllo qualità.

Tali atti attuativi devono essere adottati **da [OP: Inserisci la data = l'ultimo giorno del mese successivo a 30 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento],** in conformemente alla procedura di esame di cui all'articolo 51(2).

6. Produttori, organizzazioni di responsabilità dei produttori, operatori della gestione dei rifiuti e altri
Gli operatori economici interessati **devono** fornire alle autorità competenti informazioni accurate e affidabili
dati che consentano agli Stati membri di adempiere ai propri obblighi di rendicontazione ai sensi del presente articolo.

CAPITOLO VII

POTERI DELEGATI E PROCEDURA DEL COMITATO

Articolo 50

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione a condizione che condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui agli articoli 5(4), **6(2)**, 6(3), 6(4), 7(3), 9(7), 11(3), 12(3), 21(2), 22(4), 27(4), 38(7) e 40(3) **[l'elenco finale sarà aggiornato alla fine di negoziazioni]** saranno conferiti alla Commissione per un periodo di 5 anni da [OP: Inserire la data = data di entrata in vigore del presente regolamento]. La Commissione dovrà redigere una relazione in merito alla delega di potere entro e non oltre nove mesi prima della fine del periodo di cinque anni. La delega di potere si estenderà tacitamente per periodi di durata identica, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano tale proroga non oltre tre mesi prima della fine di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui agli articoli 5(4), **6(2)**, 6(3), 6(4), 7(3), 9(7), 11(3), 12(3), 21(2), 22(4), 27(4), 38(7) e 40(3) **[l'elenco finale sarà aggiornato alla fine di I negoziati]** possono essere revocati in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega del potere specificato nella decisione stessa. Entrerà in vigore il giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea o in una data successiva specificata nel presente documento. Ciò non pregiudica la validità di qualsiasi atto delegato già in vigore.
4. Prima di adottare un atto delegato, la Commissione consulterà gli esperti designati da ciascuna Stato membro in conformità con i principi stabiliti nell'Accordo interistituzionale Accordo del 13 aprile 2016 su una migliore legislazione.

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione lo notifica simultaneamente alla Parlamento europeo e al Consiglio.
6. Un atto delegato adottato ai sensi degli articoli 5(4), **6(2)**, 6(3), 6(4), 7(3), 9(7), 11(3), 12(3), 21(2), 22(4), 27(4), 38(7) e 40(3) **[l'elenco finale sarà aggiornato al termine dei negoziati]** entrerà in vigore solo se non è stata espressa alcuna obiezione da parte dell'Unione Europea Parlamento o Consiglio entro un periodo di due mesi dalla notifica di tale atto al Il Parlamento europeo e il Consiglio o se, prima della scadenza di tale periodo, il Parlamento europeo Sia il Parlamento che il Consiglio hanno informato la Commissione che non solleveranno obiezioni. Tale periodo sarà prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 51

Procedura del comitato

1. La Commissione sarà 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.

ÿ

2. Laddove si faccia riferimento al presente paragrafo, l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011 deve

fare domanda a.

CAPITOLO VIII EMENDAMENTI

Articolo 52

Modifiche al regolamento (UE) 2023/1542

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

Regolamento. Le voci 5(a), 5(b)(i), 5(b)(ii) e 16 dell'allegato II della direttiva 2000/53/CE non devono

fare domanda a.

Articolo 53

Modifiche al regolamento (UE) 2019/1020

ÿ

Articolo 54

Modifiche al regolamento (UE) 2018/858 e al regolamento (UE) 168/2013

L'allegato II del regolamento (UE) 2018/858 e l'allegato II del regolamento (UE) 168/2013 sono modificati nel 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 al 95 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento], la Commissione esamina e redigere una relazione sull'applicazione del presente regolamento e sul suo impatto sul ambiente, salute umana e funzionamento del mercato unico e sottoporlo al Parlamento europeo e al Consiglio. ***Ove opportuno, la relazione sarà accompagnata da una proposta legislativa di modifica delle disposizioni pertinenti del presente regolamento.***
2. Tenendo conto del progresso tecnico e dell'esperienza pratica acquisita negli Stati membri come nonché qualsiasi revisione del regolamento (CE) n. 1907/2006, la Commissione, nella sua relazione, includere una valutazione sui seguenti aspetti del presente regolamento:
 - (a) la necessità di estendere la portata del presente regolamento, in particolare le disposizioni dei capitoli II e III, nonché il capitolo IV sezione II, ai veicoli delle categorie ***L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e*** come definiti all'articolo 4(2) ÿ , del regolamento (UE)

168/2013 e veicoli delle categorie M2, M3, N2, N3 e O come definite all'articolo 4(1) del regolamento (UE) 2018/858;

(aa) la necessità di estendere la portata delle disposizioni applicabili ai veicoli di tipo-approvato in omologazione multistadio e per camper e per includere rimorchio
le roulotte rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento;

(ab) la necessità di estendere la portata del presente regolamento, in particolare le disposizioni di Capitoli Va ai veicoli delle categorie L, come definite all'articolo 4(2) del regolamento (UE) 168/2013.

(b) le misure riguardanti la fornitura di informazioni sulle sostanze di interesse presenti nei veicoli e la necessità di introdurre ulteriori disposizioni riguardanti le sostanze di preoccupazione che possa compromettere il riciclaggio di alta qualità dei veicoli a fine vita;

(c) le misure relative alla gestione dei veicoli fuori uso stabilite nel capitolo IV, compresi i livelli degli obiettivi stabiliti nell'articolo 34 e la necessità di una loro revisione;

(ca) la necessità di estendere l'ambito di applicazione del presente regolamento per quanto riguarda l'obiettivo di riciclaggio livelli, come stabilito nell'articolo 34, alle categorie di veicoli a cui si applica l'articolo 34 non si applica ai sensi del presente regolamento;

(d) infrazioni e l'efficacia, la proporzionalità e la capacità dissuasiva delle sanzioni come stabilito nell'articolo 48;

(e) la necessità di modificare l'articolo 5 del presente regolamento.

(ea) la misura in cui è stato risolto il problema dei veicoli scomparsi, compreso stime sul numero di veicoli mancanti e sull'impatto delle misure riguardo all'esportazione di veicoli usati e alla necessità di includere ulteriori misure affrontare la questione della tracciabilità dei veicoli;

ÿ

(f) i requisiti per il contenuto di plastica riciclata, compresi gli obiettivi e gli obblighi per impianti di riciclaggio dentro e fuori dall'Unione come stabilito all'articolo 6(1c) e (2), e la necessità di revisione su tale base. Tale valutazione dovrà inoltre considerare sviluppi per l'acciaio e l'alluminio come stabilito nell'articolo 6(3) e in altri

le pertinenti normative dell'UE, come il Regolamento (UE) 2025/40 o il Regolamento (UE) 2024/1781, per garantire coerenza e allineamento.

(g) la misura relativa al meccanismo di ripartizione dei costi per i veicoli che diventano terminali veicoli di salvataggio in un altro Stato membro stabilito all'articolo 22 e la necessità di la loro revisione;

(h) le misure riguardanti le disposizioni sui processi che possono influire sulla qualità riciclaggio dei veicoli a fine vita;

(i) l'impatto delle differenze nei criteri nazionali di idoneità alla circolazione sull'uso esportazioni di veicoli.

(j) l'efficacia, l'interoperabilità e l'affidabilità della registrazione nazionale dei veicoli sistemi e il loro scambio transfrontaliero di informazioni per garantire l'accuratezza identificazione, stato e tracciabilità dei veicoli durante tutto il loro ciclo di vita, con particolare attenzione a:

(i) l'impatto della cancellazione temporanea dalla registrazione sull'accuratezza, l'accessibilità e tracciabilità dei dati relativi ai veicoli, compreso il suo ruolo nell'identificazione dei veicoli smarriti;

(ii) la necessità di requisiti minimi per la cancellazione dei veicoli in tutto il mondo Unione, ad esempio stabilendo una durata massima e condizioni di rinnovo rigorose, per rafforzare la tracciabilità dei veicoli e prevenire il loro utilizzo illegale.

2a. Da [OP: Inserisci la data = l'ultimo giorno dell'anno successivo a 72 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento], la Commissione esaminerà il stato di sviluppo tecnologico, prestazioni ambientali ed economiche e disponibilità di contenuto plastico di origine biologica e di elastomeri derivati da rielaborazione degli pneumatici nei nuovi veicoli, tenendo conto della sostenibilità criteri stabiliti nell'articolo 29 della direttiva (UE) 2018/2001 e qualsiasi sostenibilità Criteri da stabilire per gli pneumatici ai sensi del regolamento UE 2024/1781;

2b. Ove opportuno, e sulla base di tale revisione, la Commissione può presentare un proposta legislativa al fine di:

(i) stabilire i requisiti di sostenibilità per le materie prime di origine biologica nella plastica utilizzata in veicoli;

(ii) stabilire obiettivi per aumentare l'uso di materie prime di origine biologica nella plastica utilizzata in veicoli;

(iia) stabilire obiettivi che includano l'uso di elastomeri derivati dalla rielaborazione di pneumatici di veicoli;

(iii) valutare in che misura gli obiettivi di cui al punto (ii) possono essere combinati con o aggiunti agli obiettivi stabiliti al paragrafo 1 dell'articolo 6;

(iv) valutare in che misura gli obiettivi di cui al punto (iia) possono essere combinati con gli obiettivi stabiliti al paragrafo 1 dell'articolo 6;

(v) modificare, ove opportuno, la definizione di plastica a base biologica stabilita nell'articolo 3(1)(43), la definizione di plastica nell'articolo 3(1)(9) e l'ambito di applicazione delle materie plastiche come specificato al punto 1 dell'articolo 6.

(vi) modificare, ove opportuno, la metodologia di calcolo e verifica come di cui al punto 2 dell'articolo 6 e i requisiti per la lavorazione degli impianti Elastomeri provenienti da pneumatici prodotti nell'Unione Europea e in paesi terzi.

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

2a. *Ove opportuno per garantire la tracciabilità efficace e uniforme dei veicoli a fine vita, e sulla base della revisione di cui all'articolo 55, paragrafo 2, punto (j), la Commissione può presentare una proposta legislativa sulle norme di cancellazione dei veicoli in tutto il paese Unione.*

2b. *Entro ... [60 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento], la Commissione dovrà condurre una valutazione per valutare, sulla base delle dichiarazioni rese ai sensi dell'articolo 10. Se i produttori sono sulla buona strada per rispettare gli obiettivi di riciclo della plastica stabiliti di cui all'articolo 6(1). La valutazione deve in particolare valutare:*

(a) la disponibilità di tecnologie idonee per il riciclaggio della plastica;

(b) la disponibilità sufficiente di plastica riciclata;

(c) il livello di qualità della plastica riciclata rispetto al livello di sicurezza richiesto e;

(d) difficoltà tecniche ed economiche per raggiungere l'obiettivo.

Sulla base della valutazione, la Commissione può, ove opportuno, presentare un proposta legislativa al Parlamento europeo e al Consiglio per modificare gli obiettivi

stabilito nell'articolo 6(1) al fine di prevedere deroghe all'ambito di applicazione, alla tempistica o livello delle percentuali minime ivi stabilite.

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 **24** mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento].

Tuttavia, restano applicabili le seguenti disposizioni della direttiva 2000/53/CE:

(a) **Fatto salvo l'articolo 52 del presente regolamento**, l'articolo 4(2) fino a quando [OP: Si prega inserire la data dell'ultimo giorno del mese successivo a 71 mesi dalla data di inserimento entrata in vigore del presente regolamento];

(b) Articolo 5(4), secondo comma, Articolo 6(3), secondo comma, Articolo 7(1), Articolo 8(3) e (4), fino a [OP: Inserisci la data = l'ultimo giorno del mese dopo 35 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento];

(b1) Articolo 6(3) primo comma e allegato I, fino a [OP: Inserire la data = l'ultimo giorno del mese successivo a 35 mesi dalla data di entrata in vigore il regolamento];

(c) Articolo 7(2) punto (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) sottoparagrafi 1 e 3, (1b) e (1d) fino a [OP: Per favore inserire la data = l'ultimo giorno del mese successivo a 35 mesi dalla data di inserimento entrata in vigore del presente regolamento];

(e) Articolo 9(1a), sottoparagrafo due, fino a [OP: Inserire la data = l'ultimo giorno di il 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(3) è abrogato con effetto dal [OP: Inserisci 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 devono essere interpretati come riferimenti al presente regolamento. e devono essere interpretati in conformità alle tabelle di correlazione riportate nell'allegato XI.
4. ***In deroga all'articolo 8(2), fino a 72 mesi dopo l'entrata in vigore del presente Regolamento, laddove la presente disposizione faccia riferimento all'articolo 4, tale riferimento deve essere interpretato con riferimento all'articolo 5 della direttiva 2005/64.***

In deroga all'articolo 8(2), fino a 72 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento, laddove la presente disposizione faccia riferimento all'articolo 5, tale riferimento deve essere interpretato come un riferimento a Articolo 6 (2) della direttiva 2005/64.

Articolo 56a

Applicabilità al e nel Regno Unito rispetto all'Irlanda del Nord

1. ***Gli articoli 15-30, 33-35 e 36(2) non si applicano al e nel Regno Unito per quanto riguarda dell'Irlanda del Nord.***
2. ***L'articolo 14 si applica soltanto rispetto agli articoli 31-32 e 36(1) agli Stati Uniti Regno in relazione all'Irlanda del Nord.***
3. ***Gli articoli 46(1)(a) e 46(2) non si applicano al e nel Regno Unito rispetto a Irlanda del Nord.***
4. ***Gli articoli 47(1) e 47(2) non si applicano per quanto riguarda la prevenzione del trattamento illegale di veicoli fuori uso da e verso il Regno Unito nel rispetto dell'Irlanda del Nord.***
5. ***L'articolo 47(2) non si applica per quanto riguarda lo scambio di informazioni pertinenti su strutture di trattamento autorizzate nel Regno Unito per quanto riguarda l'Irlanda del Nord Irlanda.***
6. ***L'articolo 48 non si applica al Regno Unito e nel Regno Unito per quanto riguarda l'Irlanda del Nord riguardo agli articoli 15(1), 16, 19(1), 22(1) e (2), 23, 24, 25(1) e (2), 26-30, 34 e 35***
7. ***Articoli 49(1)(c), (d), (f), (g)(iii), (g)(iv), (g)(v), (h), (i), (j), (k), (l) e (m) e 49(3)(n) non si applicherà al Regno Unito e nel Regno Unito per quanto riguarda l'Irlanda del Nord.***

Articolo 57

Entrata in vigore e applicazione

1. Il presente regolamento entrerà in vigore il ventesimo giorno successivo alla data della sua pubblicazione.
nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.
2. Si applicherà a partire da [OP: Inserisci la data = il primo giorno del mese successivo **al 24**
mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento].

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

Il presente regolamento è vincolante nella sua interezza e direttamente applicabile negli Stati membri.

Fatto a Bruxelles,

Per il Parlamento europeo

Il Presidente

Per il Consiglio

Il Presidente

ALLEGATO I

CRITERI PER DETERMINARE SE UN VEICOLO È FINITO
VEICOLO

Il presente allegato stabilisce i criteri per determinare se un veicolo è un veicolo fuori uso e si applicherà come segue:

1. La Parte A stabilisce i criteri per valutare l'irreparabilità di un veicolo. Se uno o più di questi Se i criteri vengono soddisfatti, il veicolo deve essere considerato un veicolo fuori uso.

2. Se nessuno dei criteri della Parte A è soddisfatto, il veicolo deve essere valutato in base ai criteri di Parte B. Se si applica uno o più dei criteri della Parte B, la valutazione tecnica determinerà quali sono le riparazioni necessarie per ottenere un certificato di idoneità alla circolazione conformemente alla Direttiva 2014/45/UE nello Stato membro in cui il veicolo è stato immatricolato prima della riparazione. Sulla base di ciò Dopo una valutazione tecnica, il proprietario del veicolo deciderà se intende rottamarlo. Se entro cinque anni successivi a tale valutazione tecnica, il proprietario del veicolo non ottiene un certificato di idoneità alla circolazione conformemente alla Direttiva 2014/45/UE, il veicolo deve essere considerato un veicolo fuori uso. Per il periodo di questi cinque anni, la valutazione tecnica tale documento attesta che il veicolo non è un veicolo fuori uso.

3. La valutazione di cui al presente allegato deve essere condotta da un perito automobilistico indipendente esperto. Gli Stati membri possono stabilire un elenco esaustivo di esperti automobilistici indipendenti per effettuare queste valutazioni.

Le autorità competenti dello Stato membro di immatricolazione di un veicolo o una delle sue autorità designate gli enti autorizzativi possono esentare un veicolo che è considerato un veicolo a fine vita ai sensi dell'allegato I dall'essere un veicolo fuori uso, quando il veicolo in questione è soggetto per effettuare riparazioni, su richiesta del proprietario del veicolo.

PARTE A

CRITERI PER LA VALUTAZIONE DEI VEICOLI *A FINE VITA*

1. Un veicolo è **considerato a fine vita quando** soddisfa uno o più dei seguenti criteri:

(a) è stato tagliato in pezzi o **smantellato per il riutilizzo delle sue parti;**

ÿ

(c) è stato ÿ bruciato al punto che il vano motore o il passeggero

Il compartimento è **completamente** distrutto;

(d) è stato ÿ immerso in acqua fino a un livello superiore al cruscotto;

(e) uno o più dei seguenti componenti del veicolo **possono, da un punto di vista tecnico**

punto di vista, non deve essere né riparato **né** sostituito:

(i) componenti di accoppiamento al suolo (come pneumatici e ruote), sospensioni, sterzo,

freni e i relativi componenti di controllo;

(ii) fissaggi e giunti del sedile;

(iii) airbag, pretensionatori, cinture di sicurezza e i loro componenti operativi periferici;

(iv) lo scafo e il telaio o **guscio** del veicolo ;

(F) i suoi componenti strutturali e di sicurezza presentano difetti tecnici irreversibili e

renderli non sostituibili;

ÿ

(ga) è stato consegnato per il trattamento a un punto di raccolta autorizzato o a un autorizzato

struttura di trattamento;

(gb) è stata dichiarata una perdita tecnica totale da una compagnia di assicurazione, sulla base di

la valutazione tecnica effettuata da un esperto del settore automobilistico.

ÿ

2.

ÿ

3. ÿ
- (UN) ÿ
- (b) ÿ
- (C) ÿ
- (d) ÿ
- (e) ÿ
- (F) ÿ

ÿ

PARTE B

ELENCO DEI CRITERI INDICATIVI PER I VEICOLI A FINE VITA

Se nessuno dei criteri della Parte A è applicabile, il veicolo sarà valutato in base ai seguenti criteri ÿ :

(UN) **è abbandonato o mancano** i mezzi che ne consentano **l'identificazione**, in particolare il veicolo
Numero di identificazione;

ÿ

(D) non è adeguatamente protetto contro i danni durante lo stoccaggio, il trasporto, il carico e lo scarico; ÿ

ÿ

(F) **i costi di riparazione necessari per riparare quel veicolo in una condizione tecnica che sarebbe
sufficiente per ottenere un certificato di idoneità alla circolazione e il suo valore attuale supera il suo valore stimato
valore di mercato dopo la riparazione;**

(G) **è stata sommersa in acqua fino a un livello inferiore al cruscotto e il motore è stato danneggiato
o impianto elettrico;**

ÿ

(io) *Il suo combustibile o i suoi vapori vengono scaricati, creando un rischio di incendio ed esplosione;*

(J) *Si è verificata una perdita di gas dal sistema di gas liquefatto, con conseguente rischio di incendio ed esplosione;*

(k) *i suoi liquidi operativi (carburante, liquido freni, liquido antigelo, soluzione elettrolitica acida della batteria, sono stati scaricati liquidi refrigeranti, con conseguente rischio di inquinamento idrico;*

(l) *è stato smantellato; oppure*

(M) *presenta uno o più punti di ingresso saldati o chiusi con schiuma isolante.*

ÿ

ALLEGATO II

CALCOLO DEI TASSI DI RIUTILIZZABILITÀ, RICICLABILITÀ E RECUPEROABILITÀ

Ai fini del presente allegato, per «veicolo di riferimento» si intende la versione all'interno di un tipo di veicolo, che è identificato dall'autorità di approvazione, in consultazione con il fabbricante e in conformità con i criteri stabiliti nell'allegato II parte A, in quanto più problematici in termini di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità.

PARTE A

1. I materiali presenti nel veicolo e le rispettive quote e ubicazioni devono essere specificate, unitamente a tutte le informazioni pertinenti necessarie per calcolare correttamente le tariffe di riciclabilità e recuperabilità.
2. Le masse devono essere espresse in kg con una cifra decimale. Le tariffe devono essere calcolate in percentuale con una cifra decimale, quindi arrotondata come segue:
 - (a) se la cifra dopo la virgola è compresa tra 0 e 4, il totale viene arrotondato giù;
 - (b) se la cifra dopo la virgola è compresa tra 5 e 9, il totale viene arrotondato per eccesso.
3. Ai fini della selezione dei veicoli di riferimento, si terrà conto di seguendo i seguenti criteri:
 - (a) il tipo di carrozzeria;
 - (b) i livelli di allestimento disponibili;
 - (c) le attrezzature opzionali disponibili che possono essere installate secondo le condizioni del produttore responsabilità.
4. Qualora l'autorità di omologazione e il fabbricante non riescano a identificare congiuntamente il più versione problematica all'interno di un tipo di veicolo, in termini di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, verrà selezionato un veicolo di riferimento, entro:

(a) ciascuna "tipologia di lavoro sulla carrozzeria", come definita al punto 2 della parte C dell'allegato I del regolamento (UE) 2018/858 nel caso dei veicoli M1 ;

(b) ogni 'tipo di carrozzeria', ossia furgone, telaio cabinato, pick-up, ecc., nel caso di N1 veicoli.

5. Ai fini delle verifiche dei materiali e delle masse delle parti componenti, il produttore dovrà rendere disponibili veicoli e componenti secondo quanto ritenuto necessario da l'autorità di omologazione.

PARTE B

1. Per essere considerati riutilizzabili, i componenti o le parti devono essere rimovibili in modo semplice e in modo non distruttivo.
2. La massa totale delle parti, dei componenti e dei materiali riutilizzabili deve essere considerata pari al 100%. riutilizzabile, riciclabile e recuperabile.
3. Le parti e i componenti elencati nella parte B, punti 1 e 2, dell'allegato VII devono essere considerati come 0% riutilizzabile e 100% riciclabile e recuperabile. Parti e componenti elencati nella Parte E di cui all'Allegato VII deve essere considerato come riutilizzabile allo 0% e riciclabile e recuperabile al 100%. La metodologia deve garantire che, in caso di modifica dell'allegato VII, si verifichi l'estensione l'elenco delle parti e dei componenti elencati nella Parte E di tale Allegato, queste parti appena aggiunte e I componenti devono essere considerati riutilizzabili allo 0% e riciclabili e recuperabili al 100%.
4. Il calcolo dei tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità deve essere coerente con la strategia di circolarità, che riflette il progresso tecnologico nel trattamento di fine vita tecnologie.

ALLEGATO III

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

Un valore di concentrazione massimo di sostanze fino allo 0,1% in peso in materiale omogeneo per piombo, cromo esavalente e mercurio e fino allo 0,01% in peso nel materiale omogeneo per il cadmio deve essere tollerato.

Ricambi immessi sul mercato dopo il 1° luglio 2003 e utilizzati per veicoli immessi sul mercato prima

1 luglio 2003, ad eccezione dei contrappesi per l'equilibratura delle ruote, delle spazzole di carbone per motori elettrici e delle guarnizioni dei freni, saranno esentati dall'articolo 5(2) del **presente** regolamento.

Materiali, parti e componenti omogenei	Ambito di applicazione e data di scadenza dell'esenzione	Da etichettare o rendere identificabile in conformità con Articolo 5(4), punto (d)
Il piombo come elemento di lega		
1(a). Acciaio per lavorazioni meccaniche e componenti in acciaio zincato a caldo in lotti contenenti fino allo 0,35% di piombo in peso		
1(b). Lamiera di acciaio zincata in continuo contenente fino allo 0,35% di piombo in peso	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e pezzi di ricambio per tali veicoli.	
2(a). Alluminio per lavorazioni meccaniche con un contenuto di piombo fino al 2% in peso	Come pezzi di ricambio per veicoli immessi sul mercato prima 1° luglio 2005	
veicoli 2(b). Alluminio con un contenuto di piombo fino del 1° luglio 2008 all'1,5%	Come pezzi di ricambio per veicoli immessi sul mercato prima	
2(c)(i). Leghe di alluminio per lavorazioni meccaniche con un contenuto di piombo fino allo 0,4% in peso	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2028 e pezzi di ricambio per tali veicoli	

il tipo 2(c)(ii). Leghe di alluminio non incluse nella voce con un contenuto di piombo fino allo 0,4% in peso pezzi di	(1) Veicoli omologati secondo prima del 1 gennaio 2027 e 2(c)(i) di ricambio per tali (2) veicoli	
2(c)(iii). Piombo nelle leghe di fusione di alluminio contenenti fino allo 0,3% di piombo in peso, a condizione che il piombo provenga dal riciclaggio di rottami di alluminio contenenti piombo.	Veicoli omologati dopo il 31 dicembre 2026 e pezzi di ricambio per questi veicoli. (1)	
3. Leghe di rame contenenti fino al 4% di piombo in peso	(3) (1)	
4(a). Conchiglie e cespugli portanti	Come pezzi di ricambio per veicoli immessi sul mercato prima 1° luglio 2008	
4(b). Cuscinetti e boccole nei motori, nelle trasmissioni e nei compressori per aria condizionata	Come pezzi di ricambio per veicoli immessi sul mercato prima 1° luglio 2011	
Piombo e composti del piombo nei componenti		
5(a). Piombo nelle batterie utilizzate nei sistemi ad alta tensione (4) che sono utilizzati solo per la propulsione nei veicoli M1 e N1	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2019 e pezzi di ricambio per tali veicoli.	X
5(b)(i). Piombo nelle batterie: (1) utilizzate in applicazioni a 12 V (2) utilizzate in applicazioni a 24 V in veicoli per usi speciali come definiti all'articolo 3 del regolamento (UE) 2018/858	(3)	X
5(b)(ii). Piombo nelle batterie utilizzate in applicazioni non incluse nella voce 5(a) o nella voce 5(b)(i)	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2024 e pezzi di ricambio per tali veicoli.	X
6. Ammortizzatori di vibrazioni	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e pezzi di ricambio per tali veicoli.	X
7(a). Agenti vulcanizzanti e stabilizzanti per elastomeri in tubi freno, tubi carburante, tubi di ventilazione, parti in elastomero/metallo nelle applicazioni del telaio e supporti motore	Come pezzi di ricambio per veicoli immessi sul mercato prima 1° luglio 2005	
7(b). Agenti vulcanizzanti e stabilizzanti per elastomeri in tubi freno, tubi carburante, tubi di ventilazione, parti elastomero/metallo in applicazioni del telaio e supporti motore contenenti fino allo 0,5% di piombo in peso	Come pezzi di ricambio per veicoli immessi sul mercato prima 1° luglio 2006	

7(c). Agenti leganti per elastomeri in applicazioni per gruppi propulsori contenenti fino allo 0,5% di piombo in peso	Come pezzi di ricambio per veicoli immessi sul mercato prima 1° luglio 2009	
Piombo nelle saldature o nei rivestimenti per applicazioni elettriche ed elettroniche specificate nelle seguenti sottovoci		
8(a). Piombo nelle saldature per fissare componenti elettrici ed elettronici a circuiti stampati e piombo nelle finiture sui terminali di componenti diversi dai condensatori elettrolitici in alluminio, sui pin dei componenti e sui circuiti stampati.	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e pezzi di ricambio per tali veicoli.	X(5)(3)
8(b). Piombo nelle saldature in applicazioni elettriche diverse dalla saldatura su circuiti stampati o su vetro	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2011 e pezzi di ricambio per tali veicoli.	X(5)(3)
8(c). Piombo nelle finiture dei terminali dei condensatori elettrolitici in alluminio	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2013 e pezzi di ricambio per tali veicoli.	X(5)(3)
8(d). Piombo utilizzato nella saldatura su vetro nei sensori di flusso d'aria di massa	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2015 e relativi pezzi di ricambio.	X(5)(3)
8(e). Piombo nelle saldature ad alta temperatura di fusione (ossia leghe a base di piombo contenenti l'85% o più in peso di piombo)	(1)	X(5)(3)
8(f)(i). Portare nei sistemi di connettori a pin conformi	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2017 e pezzi di ricambio per tali veicoli.	X(5)(3)
8(f)(ii). Piombo nei sistemi di connettori a pin conformi Veicoli di tipo approvato diverso dall'area di accoppiamento del cablaggio del veicolo prima del 1 gennaio 2024 e parti di ricambio per tali connettori dei veicoli		X(5)(3)
8(g)(i). Piombo nelle saldature per completare una connessione elettrica valida approvata per il tipo di veicoli tra il die del semiconduttore prima del 1° ottobre 2022 e il supporto all'interno di parti di ricambio flip chip a circuito integrato per tali pacchetti di veicoli		X(5)(3)
8(g)(ii). Piombo nelle saldature per completare una connessione elettrica valida (1) Veicoli omologati dal 1 ottobre 2022 prima del die e del supporto all'interno del circuito integrato flip 1 gennaio 2030 e pacchetti di chip di ricambio dove tale connessione elettrica parti per tali veicoli consiste in uno qualsiasi dei seguenti: (1) un nodo tecnologico dei semiconduttori di 90 nm o		X(5)(3)

più grande; (2) un singolo chip di 300 mm ² o più grande in qualsiasi nodo tecnologico dei semiconduttori; (3) pacchetti di chip impilati con chip di 300 mm ² o più grandi, o interposer di silicio di 300 mm ² o più grandi.		
8(h). Piombo nella saldatura per fissare i dissipatori di calore al dissipatore di calore negli assemblaggi di semiconduttori di potenza Veicoli di tipo omologati con una dimensione del chip di almeno 1 cm ² di proiezione prima del 1 gennaio 2016 e area e una densità di corrente nominale di almeno 1 A/mm ² di area del chip di silicio		X(5)(3)
8(i). Piombo nelle saldature nelle applicazioni di vetratura elettrica su vetro, ad eccezione della saldatura nei vetri stratificati	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e pezzi di ricambio per tali veicoli.	X(5)(3)
8(j). Piombo nelle leghe per saldatura di vetri stratificati	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2020 e pezzi di ricambio per tali veicoli.	X(5)(3)
8(k). Saldatura di applicazioni di riscaldamento con corrente termica pari o superiore a 0,5 A per giunto di saldatura stratificati omologati per veicoli, non superiori a 2,1 mm prima del 1 gennaio 2024. Questa esenzione non copre la saldatura di contatti incorporati nel polimero intermedio.	correlato a vetri singoli di vetri del 1 gennaio 2024. Questa	X(5)(3)
9. Sedi delle valvole	Come pezzi di ricambio per i tipi di motore sviluppati prima 1 Luglio 2003	
10(a). Componenti elettrici ed elettronici, che contengono piombo in un vetro o in una ceramica, in un composto a matrice vetrosa o ceramica, in un materiale vetroceramico o in un composto a matrice vetroceramica. Questa esenzione non copre l'uso del piombo in: (i) vetro nelle lampadine e smalto delle candele, (ii) materiali ceramici dielettrici dei componenti elencati ai sensi di 10(b), 10(c) e 10(d).		X(6)(4) (per componenti diversi da quelli piezoelettrici nei motori)
10(b). Piombo nei materiali ceramici dielettrici a base di PZT dei condensatori facenti parte di circuiti integrati o semiconduttori discreti		
10(c). Piombo nei materiali ceramici dielettrici dei condensatori con una tensione nominale inferiore a 125 V CA o 250 V CC	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e pezzi di ricambio per tali veicoli.	
10(d). Piombo nei materiali ceramici dielettrici dei condensatori compensano le deviazioni legate alla temperatura prima del 1 gennaio 2017 e i sensori nei sistemi sonar a ultrasuoni parti di ricambio per tali veicoli	omologati per veicoli che prima del 1 gennaio 2017 e i sensori nei	

11. Inneschi pirotecnici	Veicoli omologati prima del 1° luglio 2006 e pezzi di ricambio per tali veicoli.	
12. Materiali termoelettrici contenenti piombo nei veicoli Automobilistiche omologate per ridurre le emissioni di CO ₂ e le emissioni mediante il recupero del calore di scarico Parti di	Applicazioni elettriche prima del 1° gennaio 2019 e le ricambio per tali veicoli	X
Cromo esavalente		
13(a). Rivestimenti anticorrosivi	Come pezzi di ricambio per veicoli immessi sul mercato prima 1° luglio 2007	
13(b). Rivestimenti anticorrosivi relativi ad assemblaggi di bulloni e dadi per applicazioni su telaio	Come pezzi di ricambio per veicoli immessi sul mercato prima 1° luglio 2008	
14. Cromo esavalente come agente anticorrosivo del sistema di raffreddamento in acciaio al carbonio nei frigoriferi ad assorbimento fino allo 0,75% in peso Per (a): raffreddamento: (a) progettati per funzionare approvati o parzialmente con riscaldatore elettrico, con una potenza elettrica media utilizzata < 75W in tali veicoli Per (b): condizioni di funzionamento costanti; (b) progettati per Veicoli tipo riscaldatore elettrico, prima del 1 gennaio 2026 e con una potenza elettrica media utilizzata > 75W in tali veicoli > 75W in condizioni di funzionamento costanti; (c) progettati per funzionare interamente con riscaldatore non elettrico.	Veicoli tipo nella soluzione di prima del 1 gennaio 2020 interamente (b) progettati per Veicoli tipo riscaldatore elettrico, prima del 1 gennaio 2026 e con una potenza elettrica media utilizzata > 75W in tali veicoli > 75W in condizioni di funzionamento costanti; (c) progettati per funzionare interamente con riscaldatore	X
Mercurio		
Lampade a scarica per applicazioni di fari anteriori prima del	Veicoli omologati tipo 15(a). prima del 1° luglio 2012 e pezzi di ricambio per tali veicoli	X
15(b). Tubi fluorescenti utilizzati nei display dei pannelli di controllo	Veicoli omologati prima del 1° luglio 2012 e pezzi di ricambio per tali veicoli.	X
Cadmio		
16. Batterie per veicoli elettrici	Come pezzi di ricambio per veicoli immessi sul mercato prima 31 dicembre 2008	

Note alla tabella:

1. Tale esenzione sarà riesaminata nel **2030 conformemente all'articolo 5(4)**.
2. Si applica alle leghe di alluminio in cui il piombo non viene introdotto intenzionalmente, ma è presente a causa all'utilizzo di alluminio riciclato.

ÿ

3. Smantellamento se, in correlazione con la voce 10(a), una soglia media di 60 grammi per il veicolo è superato. Ai fini della presente nota, i dispositivi elettronici non installati dal Il produttore sulla linea di produzione non deve essere preso in considerazione.
4. Smantellamento se, in correlazione con le voci da 8(a) a 8(k), una soglia media di 60 grammi per veicolo viene superato. Ai fini della presente nota, i dispositivi elettronici non installati da Il produttore sulla linea di produzione non deve essere preso in considerazione.

ALLEGATO IV

STRATEGIA DI CIRCOLARIETÀ

PARTE A

ELEMENTI DELLA STRATEGIA CIRCOLARE

1. Una descrizione non tecnica delle azioni pianificate per garantire che i veicoli ÿ soddisfino i requisiti requisiti legali di cui agli articoli da 4 a 7 durante tutta la loro produzione.
2. Una descrizione non tecnica delle procedure implementate dal produttore per:
 - (a) raccogliere i dati ÿ attraverso l'intera catena di fornitura **rilevanti per soddisfare le loro esigenze obblighi ai sensi degli articoli da 4 a 7;**
 - (b) controllare e verificare le informazioni ricevute dai fornitori;
 - (c) reagire adeguatamente laddove i dati ricevuti dai fornitori indichino un rischio di non-conformità ai requisiti previsti dagli articoli 4, 5 o 6.
3. Informazioni ÿ sulle tecnologie di trattamento di fine vita in atto, tecnologie **previste** progressi nelle tecnologie di trattamento di fine vita e investimenti di capacità in tali tecnologie ÿ , che il produttore ha utilizzato per calcolare la riutilizzabilità, la riciclabilità e recuperabilità conformemente all'articolo 4 delle **loro** tipologie di veicoli .
4. Informazioni sulla percentuale di materiale riciclato nei veicoli di cui agli articoli 6 e 10.
5. Un elenco di azioni che il fabbricante si impegna a eseguire per garantire che il trattamento dei veicoli fuori uso ÿ sia effettuato in conformità al presente regolamento, con un particolare attenzione a:
 - (a) misure volte a facilitare la rimozione delle parti indicate nell'allegato VII parte C;
 - ÿ
 - (d) misure per affrontare le sfide poste dall'uso di materiali e tecniche che ostacolano il facile smontaggio o rendono il riciclaggio molto difficile ÿ ;

(e) misure per promuovere il riutilizzo di parti e componenti.

(ea) attività di ricerca e sviluppo, investimenti nello sviluppo del riciclaggio

tecnologie o infrastrutture, nonché cooperazione con la gestione dei rifiuti operatori, condotti al fine di attuare le azioni di cui ai punti (a) a (C).

ÿ

PARTE B

SEGUITO E AGGIORNAMENTO DELLA STRATEGIA DI CIRCOLAZIONE

1. I produttori dovranno fornire un aggiornamento della strategia di economia circolare almeno ogni 5 anni.

2. La strategia di circolarità aggiornata deve includere le **modifiche pertinenti e in particolare** seguente:

(a) una descrizione di come sono state eseguite le azioni di cui al punto **5** della Parte A intraprese, **insieme a una valutazione della loro efficacia e, laddove** una o non sono state condotte ulteriori azioni indicate nella strategia, una spiegazione della motivi di ciò;

(aa) informazioni sulle modifiche significative nella progettazione e produzione intraprese dal produttore per migliorare la circolarità dei veicoli.

ÿ

ALLEGATO V

INFORMAZIONI RICHIESTE PER LA RIMOZIONE E LA SOSTITUZIONE

1. Batterie per veicoli elettrici e batterie per mezzi di trasporto leggeri incorporate nel veicolo:
 - (a) numero di serie **dell'apparecchiatura originale** ;
 - (b) ubicazione;
 - (c) peso;
 - (d) tipo di chimica della batteria;
 - (e) istruzioni per lo scarico sicuro della batteria;
 - (f) istruzioni tecniche sulla rimozione e la sostituzione, compresa la sequenza di tutte le operazioni fasi e tipologie di tecniche di giunzione, fissaggio e sigillatura;
 - (g) strumenti o tecnologie necessari per l'accesso, la rimozione e la sostituzione dell'impianto elettrico batterie per veicoli.

ÿ
2. Motori elettrici integrati nel veicolo:
 - (a) numero di serie **dell'apparecchiatura originale** ;
 - (b) ubicazione;
 - (c) peso;
 - (d) *i* tipi di magneti permanenti presenti nei motori e-drive **elencati nell'articolo 28(1)(b) del Regolamento (UE) 2024/1252:**

ÿ

 - (e) istruzioni tecniche sulla rimozione e la sostituzione, compresa la sequenza di tutte le operazioni fasi e tipologie di tecniche di giunzione, fissaggio e sigillatura;

(f) strumenti o tecnologie necessari per l'accesso, la rimozione e la sostituzione dell'e-drive motori.

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

(a) presenza delle sostanze elencate all'articolo 5(2), che devono essere etichettate come di seguito all'allegato III in un veicolo;

(b) numero di serie *dell'apparecchiatura originale* ;

(c) ubicazione;

(d) peso;

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

(f) disponibilità delle migliori tecniche di trattamento.

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

(a) numero di serie *dell'apparecchiatura originale* ;

(b) ubicazione;

(c) istruzioni tecniche sulla rimozione e la sostituzione, compresa la sequenza di tutte le operazioni passaggi.

(ca) informazioni, specifiche, strumenti e processi, compresi gli aggiornamenti software, necessario per la rigenerazione e il ricondizionamento.

5. Componenti e parti codificate digitalmente in un veicolo:

(a) Numero;

(b) Ubicazione;

(c) istruzioni tecniche sull'accesso, la rimozione e la sostituzione **dei componenti**, compresi y la codifica e il software necessari per attivare il funzionamento dei pezzi di ricambio e dei componenti in un altro veicolo **e elaborare le informazioni relative alla loro cancellazione e disaccoppiamento da un VIN, comprese, ove pertinente, le istruzioni per l'uso di uno strumento diagnostico strumento in vista del loro futuro riutilizzo. Dove la cancellazione e il disaccoppiamento da un Il VIN dei componenti, delle apparecchiature e delle parti codificate digitalmente di cui all'articolo 11 è**

richiesto, il costruttore del veicolo deve mettere in atto processi per consentire lo smaltimento operatori di gestione e operatori di riparazione e manutenzione per eseguire tali operazioni cancellazione e disaccoppiamento. In questo processo, il costruttore del veicolo può richiedere [un certificato di distruzione, nonché] un'autenticazione del rispettivo operatore. A questo scopo, operatori della gestione dei rifiuti e riparazione e Gli addetti alla manutenzione devono ottenere e utilizzare le credenziali di autenticazione richiesto per il sito web RMI del costruttore del veicolo di cui al punto 2.1. di Allegato X al Regolamento (UE) 2018/858. Dove si accede al veicolo OBD informazioni da parte dell'operatore della gestione dei rifiuti e riparazione e manutenzione operatori sono necessari per tali processi di cancellazione e disaccoppiamento, il veicolo Il produttore può, come condizione per il rilascio di credenziali di accesso:

a) richiedere una connessione online continua al momento dell'esecuzione della rimozione dallo strumento diagnostico al server del produttore dello strumento diagnostico, nonché da il produttore dello strumento diagnostico al server del produttore del veicolo e

b) richiedere al produttore dello strumento utilizzato per accedere alle informazioni OBD di attestare al costruttore del veicolo l'identità dello strumento diagnostico, identità pseudonimizzata dell'operatore e per raccogliere e memorizzare il VIN del veicolo, identificatore univoco della parte (ove disponibile e supportato dal processo VM), la data e l'ora UTC per l'attività pertinente e la diagnosi univoca identificatore dello strumento. Il costruttore del veicolo deve ottenere, su richiesta, dal produttore dello strumento diagnostico accesso alle informazioni di cui sopra laddove ciò sia necessario per reagire a un ragionevole sospetto di furto o uso improprio di parti.

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

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

ALLEGATO VI

REQUISITI DI ETICHETTATURA

1. Parti, componenti e materiali in plastica per veicoli con un peso superiore a 100 grammi:
 - (a) ISO 1043-1 Materie plastiche - simboli e termini abbreviati. Parte 1: Polimeri di base e le loro caratteristiche peculiari;
 - (b) ISO 1043-2 Materie plastiche - simboli e termini abbreviati. Parte 2: Cariche e rinforzi materiali;
 - (c) ISO 11469 Materie plastiche - Identificazione e marcatura generiche dei prodotti in plastica.
2. Parti, componenti e materiali elastomerici per veicoli con un peso superiore a 200 grammi, eccetto pneumatici: ISO 1629 Gomme e lattice - Nomenclatura.
3. I simboli "[" o "]" utilizzati negli standard ISO possono essere sostituiti dalle parentesi quadre.

ÿ

ALLEGATO VII

REQUISITI DEL TRATTAMENTO

PARTE A

REQUISITI MINIMI PER I SITI DI STOCCAGGIO E GLI IMPIANTI DI TRATTAMENTO

1. Siti di stoccaggio, compresi i siti di stoccaggio presso i punti di raccolta, per lo stoccaggio dei rifiuti a fine vita i veicoli, prima del loro trattamento, e i loro componenti, parti e materiali devono:
 - (a) avere superfici impermeabili con dispositivi di raccolta delle fuoriuscite, decanter e detergenti-sgrassanti;
 - (b) essere attrezzato per il trattamento dell'acqua, compresa l'acqua piovana, in conformità con requisiti sanitari e ambientali.
 - (c) disporre di un deposito adeguato per i veicoli fuori uso e impilare solo veicoli fuori uso decontaminati veicoli di salvataggio, a meno che non vengano utilizzate scaffalature impilabili, ad un'altezza adeguata;**
 - (d) essere equipaggiato per consentire la rimozione immediata di fluidi e liquidi da perdite veicoli a fine vita e la raccolta di eventuali fluidi e liquidi fuoriusciti utilizzando materiale assorbente. Gli operatori di tali siti devono eseguire queste azioni senza ritardo.**

2. Lo stoccaggio deve essere organizzato in modo da evitare danni a:
 - (a) componenti e parti contenenti i liquidi e i fluidi elencati nei punti 1 e 2 della Parte B del presente Allegato VII;
 - b) componenti, parti e materiali elencati nella parte C del presente Allegato VII.

3. I siti in cui vengono trattati i veicoli a fine vita e i loro componenti, parti e materiali dovrà avere:
 - (a) superfici impermeabili per aree idonee con predisposizione di raccolta delle fuoriuscite impianti, decanter e detergenti-sgrassanti;

- (b) un deposito adeguato per parti, componenti e materiali che sono stati rimossi da
il veicolo a fine vita, compreso lo stoccaggio impermeabile per le parti contaminate da olio,
componenti e materiali;
- (c) contenitori adeguati per lo stoccaggio delle batterie (con neutralizzazione dell'elettrolita in loco)
o altrove), filtri e condensatori contenenti PCB/PCT;
- (d) serbatoi di stoccaggio separati e adeguati per lo stoccaggio separato dei veicoli fuori uso
fluidi: **carburanti, oli** (olio motore, **olio del cambio, olio del servosterzo**, olio della trasmissione,
olio idraulico), **filtri dell'olio**, liquidi di raffreddamento, antigelo, liquidi dei freni, **refrigeranti,**
fluido di scarico diesel e qualsiasi altro **fluido o gas** contenuto nel fine vita
veicolo;
- (e) attrezzature per il trattamento dell'acqua, compresa l'acqua piovana, conformi alle norme sanitarie
e normative ambientali;
- (f) un deposito adeguato per i pneumatici usati, tenendo conto della necessità di prevenire gli incendi
pericoli e accumulo eccessivo.

4. Gli impianti di trattamento autorizzati che sono abilitati al trattamento dei veicoli elettrici devono essere conformi con i requisiti stabiliti nell'allegato XII del **regolamento (UE) 2023/1542. Autorizzato**
- Centri di trattamento che accettano veicoli elettrici con sospetti danni al sistema elettrico**
- La batteria **del veicolo dovrà essere valutata il prima possibile, ma non oltre 24 ore.**
- ore dopo la consegna. Tali veicoli e batterie devono essere conservati separatamente in un**
- zona di quarantena di cui al paragrafo 1. La zona di quarantena deve essere attrezzata**
- con impianti adeguati per prevenire, rilevare e contenere gli incendi delle batterie dei veicoli elettrici**
- dalla diffusione ad altre aree, ad altri veicoli elettrici e ad altre batterie.**

PARTE B

REQUISITI MINIMI PER LA RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO

- 4a. Dal veicolo a fine vita devono essere rimossi i seguenti fluidi, liquidi **e gas** :
- a meno che non siano necessari per il riutilizzo delle parti interessate:
- (a) carburante;

(b) olio motore;

(c) olio di trasmissione;

(d) olio del cambio;

(da) olio per servosterzo;

(e) olio idraulico;

(f) liquidi di raffreddamento;

(g) antigelo;

(h) liquidi dei freni;

(i) **refrigeranti;** ÿ

(ia) fluidi di scarico diesel; e

(j) qualsiasi altro **fluido o gas** contenuto nel veicolo a fine vita.

Dopo la rimozione dei fluidi e dei liquidi, vengono applicati i tappi di scarico per impedire la fuoriuscita di resti. I contenitori di raccolta devono essere etichettati per indicare il tipo di liquido che è contenuti al loro interno e conservati separatamente l'uno dall'altro in un luogo sicuro, conforme con la Parte A del presente Allegato, per prevenire fuoriuscite accidentali, perdite o accessi non autorizzati ad esso.

4a -1. I seguenti componenti, parti e materiali devono essere neutralizzati o rimossi:

a) sistema di chiamata elettronica

b) parti pirotecniche degli airbag;

c) parti pirotecniche delle cinture di sicurezza;

d) qualsiasi altra parte pirotecnica;

4b. Dai veicoli a fine vita devono essere rimossi i seguenti componenti, parti e materiali:

(a) airbag, serbatoi di gas di petrolio liquefatto (GPL), serbatoi di gas naturale compresso (CNG), serbatoi di idrogeno e qualsiasi altra parte e componente potenzialmente esplosivo devono essere neutralizzato;

(a1) filtri dell'olio;

b) i refrigeranti devono essere trattati conformemente al regolamento (UE) **n. 2024/573**;

(c) i componenti identificati come contenenti mercurio γ devono essere separati durante il trattamento in un flusso identificabile, che deve essere immobilizzato in sicurezza e smaltito in ai sensi dell'articolo 17 della direttiva 2008/98/CE;

d) materiali contenenti sostanze di cui all'articolo 5(2), che devono essere etichettati come stabilito nell'allegato III, deve essere separato durante il trattamento in un identificabile flusso, che deve essere immobilizzato in sicurezza e smaltito secondo l'articolo Articolo 17 della Direttiva 2008/98/CE.

Tutte le parti, i componenti e i materiali raccolti durante la decontaminazione devono essere conservati in contenitori designati. I contenitori di raccolta devono essere etichettati per indicare i componenti, parti e materiali che sono contenuti al loro interno e conservati in un luogo sicuro in conformità alla Parte A, al fine di prevenire fuoriuscite accidentali, perdite o interventi non autorizzati accesso ad esso.

3. Devono essere registrate le seguenti informazioni relative alla depurazione dei veicoli a fine vita:

(a) **numero totale di veicoli a fine vita trattati;**

(b) **il peso medio dei veicoli a fine vita prima e dopo la depolifazione e rimozione;**

(c) quantità **totale di ciascun tipo di fluidi, parti, componenti o** materiali decontaminati ;

(d) nome e recapiti del trasportatore dei rifiuti, se applicabile;

(e) **nome e** recapiti del sito **di trattamento** finale dei **fluidi e dei gas, parti, componenti o materiali** raccolti durante il processo di depurazione.

PARTE C

RIMOZIONE OBBLIGATORIA DI PARTI E COMPONENTI A FINE CICLO DI VITA

VEICOLI

	<i>Esentato ai sensi dell'articolo 30 punto 2, se sussistono le condizioni dell'allegato VII parte G applicare</i>
1.a Batterie per veicoli elettrici, come definite all'articolo 3 punto (14) del regolamento (UE) 2023/1542, compresi i relativi sistemi di gestione delle batterie, i caricabatterie di bordo, gli involucri o gli alloggiamenti, se presenti;	
2. Batterie LMT, come definite all'articolo 3 punto (11) del regolamento (UE) 2023/1542, compresi i relativi sistemi di gestione delle batterie, i caricabatterie di bordo per veicoli elettrici, gli involucri o gli alloggiamenti, se presenti;	
3. Batterie SLI come definite all'articolo 3, punto (12), del regolamento (UE) 2023/1542;	
4. Batterie portatili come definite all'articolo 3 punto (9) del regolamento (UE) 2023/1542	
5. Motori elettrici, compresi i relativi involucri e le unità di controllo associate, i cablaggi e altre parti, componenti e materiali;	
6. Blocchi motore;	X
7. Convertitori catalitici;	
8. Cambi;	X In caso di esenzione, il punto 20 si applica all'unità di controllo
9. Almeno il 70% del vetro totale dei parabrezza, dei lunotti posteriori e dei finestrini laterali deve essere costituito da vetro, comprese le installazioni di vetro sui tetti;	
10. Cerchi;	

<i>11. Pneumatici;</i>	
<i>12. Parti del sistema di infotainment accessibili direttamente;</i>	
<i>13. Fari anteriori e posteriori, compresi i relativi attuatori;</i>	
<i>14. Cablaggi principali;</i>	X
<i>15. Paraurti;</i>	X
<i>16. Serbatoi del carburante;</i>	X
<i>17. Scambiatori di calore;</i>	X
<i>18. Parti di materie plastiche rinforzate con fibra di carbonio;</i>	
<i>19. Elettrico ed elettronico componenti:</i>	X
<i>(a) inverter e convertitori CC-CC con un peso superiore a 2 chilogrammi per veicoli elettrici;</i>	
<i>(b) circuiti stampati di grandi dimensioni e facilmente accessibili;</i>	
<i>c) pannelli fotovoltaici (PV) con una superficie maggiore di 0,2 metri quadrati;</i>	
<i>(d) moduli di controllo e scatole valvole per la trasmissione automatica.</i>	

ÿ

PARTE D

RIUTILIZZO, RIGENERAZIONE E RICONDIZIONAMENTO DI PARTI E COMPONENTI

1. Valutazione tecnica delle parti e dei componenti rimossi:

(a) Per il riutilizzo:

(i) la parte o il componente è funzionale;

(ii) è adatto ad essere utilizzato, in modo semplice, per lo scopo primario per cui è stato concepito per.

(b) Per la rigenerazione o il ricondizionamento:

(i) la parte o il componente **deve contenere tutte le parti pertinenti;**

(ii) **è idoneo ad essere rifabbricato o rimesso a nuovo, tenendo conto dei danni,** funzionalità ridotta, prestazioni **ridotte**, **durata ridotta** e riparazioni necessario ÿ

(iii) non vi è alcuna corrosione grave **apparente che impedisca la funzionalità della parte o componente.**

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

(a) nome del componente o della parte;

ÿ

(c) nome, indirizzo postale, indicante un unico punto di contatto e indirizzo e-mail, un indirizzo web-indirizzo, se applicabile, che identifica la **struttura di trattamento autorizzata** che ha rimosso il componente o parte.

PARTE E

COMPONENTI E PARTI DA NON RIUTILIZZARE

1. Tutti gli airbag, compresi i cuscini, gli attuatori pirotecnici, le centraline elettroniche e i sensori.

2. Sistemi di post-trattamento delle emissioni (ad es. convertitori catalitici, filtri antiparticolato) **a meno che non siano**
Le parti sono conformi alla relativa prova di idoneità alla circolazione come stabilito all'articolo 4 della Direttiva 2014/45/UE.

ÿ

4. Assemblaggi di cinture di sicurezza automatiche o non automatiche, inclusi nastri, fibbie, avvolgitori, attuatori pirotecnici.
5. Sedili dotati di ancoraggi per cinture di sicurezza e/o airbag.
6. Gruppi di bloccaggio dello sterzo che agiscono sul piantone dello sterzo.
7. Dispositivi immobilizzanti, inclusi transponder e centraline elettroniche.

PARTE F

REQUISITI SPECIFICI DI TRATTAMENTO DELLE PARTI E DEI COMPONENTI RIMOSSI E MATERIALI

1. Le batterie SLI devono essere trattate in conformità all'articolo 70 del regolamento (UE) **2023/1542**.
 2. Le batterie dei veicoli elettrici devono essere trattate conformemente all'articolo 70 del regolamento (UE) **2023/1542**.
- 2a. Le batterie LMT devono essere trattate conformemente all'articolo 70 del regolamento (UE) 2023/1542.**
- 2b. Le batterie portatili devono essere trattate conformemente all'articolo 70 del regolamento (UE) 2023/1542**
3. Materiali per magneti permanenti contenenti neodimio, disprosio o praseodimio (Neodimio-ferro-boro (NdFeB), come definito all'articolo **28 del** regolamento (UE) **2024/1252**, rame proveniente da motori elettrici non idonei al riutilizzo, alla rigenerazione o la ristrutturazione deve essere rimossa laddove il processo di rimozione sia fattibile da strutture di trattamento autorizzate senza costi eccessivi. In caso di mancanza di tecnici progressi nel riciclo dei materiali dei magneti permanenti NdFeB, dei motori e-drive o dei suoi Il materiale magnetico permanente contenente parti deve essere immagazzinato ed etichettato in conformità ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE) **2024/1252**. **Ai fini futuri riciclaggio, i requisiti relativi allo stoccaggio temporaneo della Direttiva 1999/31/CE non si applicherà.**

4. Componenti e parti elettroniche rimosse, che non sono soggette a riutilizzo, rigenerazione o ristrutturazione e frazioni non ferrose, compresi i materiali stampati triturati i circuiti stampati devono essere trattati dagli operatori di trattamento come specificato nell'articolo 8(3) di Direttiva 2012/19/UE.
5. Il vetro rimosso dal veicolo a fine vita deve essere riciclato, come minimo, in un contenitore vetro, fibra di vetro o qualità equivalente.
6. ***I refrigeranti rimossi devono essere riciclati, recuperati o distrutti in conformità con Articolo 8 del regolamento (UE) 2024/573.***
7. ***Le frazioni di plastica e residui devono essere trattate conformemente all'articolo 7 e Allegato IV del regolamento (UE) 2019/1021.***
8. ***I pneumatici in gomma devono essere trattati in conformità alla gerarchia dei rifiuti e alle norme generali requisiti stabiliti dall'articolo 4 della direttiva 2008/98/CE per dare priorità alle opzioni di prevenzione che fornire il miglior risultato ambientale complessivo, compresa la ricostruzione, e dare priorità riciclaggio, compresi metodi diversi dal riciclaggio meccanico, rispetto al recupero energetico.***
9. ***Materiali in alluminio provenienti da scambiatori di calore come specificato nell'Allegato VII Parte C, punto 12, deve essere conservato e riciclato separatamente dai materiali fusi e lavorati frazioni di alluminio specificate nell'allegato VII, parte G, punto 2(b).***

PARTE G

CRITERI PER LA TRITURAZIONE COMBINATA E L'APPLICAZIONE DELLA POST-TECNOLOGIE DI TRITURAZIONE

1. ***Al fine di conformarsi all'articolo 28(3) del presente regolamento, i veicoli fuori uso possono essere triturati insieme ad altri rifiuti solo se:***
 - (a) i rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche sono stati trattati selettivamente in conformemente all'allegato VII della direttiva 2012/19/UE;***
 - b) tutte le batterie sono state rimosse conformemente al regolamento (UE) 2023/1542;***

(c) gli imballaggi in plastica sono stati separati dai rifiuti di imballaggio e dagli imballaggi metallici in conformità al regolamento (UE) 2025/40;

(d) il processo di triturazione combinato non riduce la qualità dei flussi di rifiuti rispetto al trattamento separato; e

(e) i contributi specifici di ciascun flusso di rifiuti misti alle frazioni di output possono essere identificato come adempiente agli obblighi di segnalazione previsti dal Regolamento (UE) 2023/1542, Regolamento (UE) 2025/40, Direttiva 2012/19/UE e Direttiva 2008/98/CE.

2. Requisiti di qualità per le frazioni di prodotto:

UN. Il contenuto totale di rame della frazione principale di acciaio non deve superare lo 0,25% in peso base; a partire da [OP: Inserisci la data = il primo giorno del mese successivo a 60 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento], il contenuto totale di rame del principale La frazione di acciaio non deve superare lo 0,15% in peso;

B. *[OP: Inserisci la data = il primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo data di entrata in vigore del presente regolamento] L'alluminio deve essere selezionato come minimo in due frazioni:*

I. Alluminio fuso (frazioni con un contenuto di silicio superiore all'1,5%)

II. Alluminio lavorato (frazioni con un contenuto di silicio pari o inferiore all'1,5%)

[OP: Inserisci la data = il primo giorno del mese successivo a 72 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento]

L'alluminio deve essere suddiviso in almeno quattro frazioni:

la. Frazione di alluminio con contenuto di silicio superiore all'1,5%, contenuto di rame uguale o inferiore inferiore allo 0,5% e contenuto di ferro pari o inferiore allo 0,2%;

lb. Frazione di alluminio con contenuto di silicio superiore all'1,5% e che non soddisfa i requisiti Requisiti di composizione di la. per rame e ferro;

lla. Frazione di alluminio con contenuto di silicio pari o inferiore all'1,5%, magnesio pari o inferiore all'1,5%, contenuto di rame pari o inferiore allo 0,3% e contenuto di zinco pari o inferiore a 0,3%;

llb. Frazione di alluminio con contenuto di silicio pari o inferiore all'1,5% e che non soddisfa i requisiti Requisiti di composizione della norma lla per magnesio, rame e zinco.

C. *La frazione pesante del trituratore derivata dopo la separazione dell'aria e la separazione del ferro, deve essere ulteriormente trattati con lo scopo di separare metalli ferrosi, non ferrosi, materie plastiche e altri materiali organici per il riciclaggio o il recupero. Il residuo di questi processi deve contenere meno dell'1% di contenuto metallico in peso e, conformemente alla decisione del Consiglio 2003/33/CE, meno del 5% del carbonio organico totale in peso; il Carbonio Organico Totale (TOC) limite < 5% in peso non si applica se la frazione pesante del trituratore correttamente selezionato e ricondizionato, è biologicamente stabile secondo la normativa vigente;*

D. *La frazione leggera del trituratore deve essere ulteriormente trattata allo scopo di separare i ferrosi, metalli non ferrosi, plastica e altri materiali organici per il riciclaggio o il recupero. I residui di questi processi devono contenere meno dell'1% di contenuto metallico in peso e, in conformemente alla decisione del Consiglio 2003/33/CE, meno del 5% del carbonio organico totale da peso; il limite di Carbonio Organico Totale (TOC) < 5% in peso non si applica se il la frazione leggera del trituratore, opportunamente selezionata e ricondizionata, è biologicamente stabile, secondo la legislazione vigente.*

1. *Documentazione da fornire per le esenzioni dall'obbligo di rimuovere le parti, componenti e materiali:*

(UN) *Ove disponibile* una copia del contratto scritto tra la struttura di trattamento autorizzata e l'impianto che esegue le operazioni di triturazione e post-triturazione tecnologie, comprese le specifiche sulla qualità dei materiali secondari **pronti per il riciclaggio** e le specifiche tecniche seguite nel trattamento delle frazioni trattate dai veicoli a fine vita.

(b) Un rapporto di bilancio di massa dell'analisi del campione sulla qualità e quantità del frazioni di trattamento (output) per una configurazione di trattamento rappresentativa fornita da un organismo indipendente.

ÿ

ALLEGATO VIII

INFORMAZIONI PER L'ISCRIZIONE AL REGISTRO DEI PRODUTTORI

1. Informazioni da inviare dal produttore o dal suo rappresentante **autorizzato** per un periodo prolungato responsabilità del produttore:
 - (a) nome e, se disponibili, marchi commerciali con cui il produttore opera nel Stato membro e indirizzo del produttore, compresi codice postale e luogo, via e numero, paese, numero di telefono, se presente, indirizzo web e indirizzo e-mail, indicando un singolo punto di contatto;
 - (b) codice identificativo nazionale del produttore, incluso il suo numero di registro commerciale o numero di registrazione ufficiale equivalente e codice fiscale europeo o nazionale numero di identificazione;
 - (c) categorie di veicoli che il produttore intende rendere disponibili sul mercato per la prima volta nel territorio di uno Stato membro;
 - d) informazioni su come il produttore adempie alle responsabilità stabilite nell'articolo 16, comprese informazioni in forma scritta sui seguenti argomenti:
 - (i) le misure messe in atto dal produttore per adempiere alla responsabilità del produttore obblighi stabiliti dagli articoli 16 e 20;
 - (ii) le misure adottate per adempiere all'obbligo di riscossione previsto dall'articolo 23 per quanto riguarda la quantità di veicoli che il produttore mette a disposizione sul mercato mercato nello Stato membro; e
 - (iii) il sistema per garantire che i dati segnalati alle autorità competenti siano affidabile;
 - (e) una dichiarazione del produttore o, ove applicabile, del rappresentante **autorizzato** del produttore rappresentante per la responsabilità estesa del produttore o responsabilità del produttore organizzazione, dichiarando che le informazioni fornite sono veritiere.
2. Informazioni da fornire, oltre alle informazioni elencate al punto 1, laddove un L'organizzazione di responsabilità del produttore è incaricata di attuare la responsabilità estesa del produttore obblighi di responsabilità:

(a) il nome e i dati di contatto, compresi il codice postale e il luogo, la via e il numero civico, paese, numero di telefono, indirizzo web ed e-mail e documento di identificazione nazionale codice dell'organizzazione per la responsabilità del produttore;

(b) il numero di registro commerciale o un numero di registrazione ufficiale equivalente e Codice identificativo fiscale europeo o nazionale del produttore responsabile organizzazione; e

(c) il mandato del produttore rappresentato.

3. Informazioni da fornire, oltre a quelle elencate al punto 1, da parte del produttore organizzazione responsabile in caso di autorizzazione conformemente all'articolo **17 (1)**:

(a) i nomi e i dettagli di contatto, compresi i codici postali e i luoghi, le vie e numeri, paesi, numeri di telefono, indirizzi web e indirizzi e-mail del produttori rappresentati;

(b) il mandato di ciascun produttore rappresentato, ove applicabile;

(c) laddove l'organizzazione di responsabilità del produttore rappresenti più di un produttore, essa dovrà indicare separatamente come ciascuno dei produttori rappresentati soddisfa i requisiti responsabilità stabilite nell'articolo 16.

4. Qualora gli obblighi previsti dall'articolo 16 siano adempiuti per conto di un produttore da un incaricato rappresentante per la responsabilità estesa del produttore che rappresenta più di uno produttore, tale rappresentante dovrà, oltre alle informazioni elencate al punto 1, fornire il nome e i recapiti di ciascuno dei produttori rappresentati, separatamente.

ALLEGATO IX

CERTIFICATO DI DISTRUZIONE ÿ

1.	<i>L'ente o l'impresa che rilascia il presente certificato</i>	
1.1	<i>Nome</i>	
1.2	<i>Indirizzo</i>	
1.3	<i>Numero di telefono</i>	
1.4	<i>E-mail [se disponibile]</i>	
1.5	<i>Numero di registrazione o di identificazione*</i>	
2.	<i>Autorità competente che ha rilasciato l'autorizzazione per lo stabilimento o l'impresa di cui al punto 1</i>	
2.1	<i>Stato membro</i>	
2.2	<i>Nome</i>	
2.3	<i>Indirizzo</i>	
3.	<i>Certificato di distruzione</i>	
3.1	<i>Data di rilascio</i>	
3.2	<i>Numero</i>	
4.	<i>Informazioni sul veicolo per cui viene rilasciato questo certificato di distruzione</i>	
4.1	<i>Marchio di nazionalità</i>	
4.2	<i>(A) Numero di registrazione**</i>	
4.3	<i>(J) Categoria**</i>	
4.4	<i>(D.1) Realizzare**</i>	
4.5	<i>(D.3) Nome commerciale**</i>	

4.6	(E) Veicolo Identificazione Numero**	
4.7	Numero del certificato di registrazione	
5.	Informazioni sul proprietario del veicolo	
5.1	(C.2.1) Cognome o ragione sociale**	
5.2	(C.2.2) Altri nomi **	
5.3	(C.2.3) Indirizzo**	
5.4	Numero di telefono [se disponibile e previo consenso del proprietario]	
5.5	E-mail [se disponibile e previo consenso del proprietario]	
6	Osservazioni	
	<p>* Tale requisito può essere derogato nel caso in cui il sistema nazionale di registrazione o identificazione non preveda tale numero. ** Codici comunitari armonizzati di cui alla direttiva 1999/37/CE.</p>	

ALLEGATO X

MODIFICHE AL REGOLAMENTO (UE) 2018/858 *E AL REGOLAMENTO (UE) 168/2013*

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

(1) Nella Parte I, la voce G13 viene sostituita dalla seguente:

"

Regolamento G13 sulla circolarità [PO inserire il numero del presente regolamento]	X	XX	X	XXXXXX																
--	---	----	---	--------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

','
;

(2) L'Appendice 1 viene modificata come segue:

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

"

'G13	Circolarità	Regolamento [PO inserire il numero di questo Regolamento]		n/d Tuttavia, si applica l'allegato VII parte E relativo al divieto di riutilizzo delle parti componenti specificate.
------	-------------	---	--	---

','
;

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

"

'G13	Circolarità	Regolamento [PO inserire il numero di questo Regolamento]		n/d Tuttavia, si applica l'allegato VII parte E relativo al divieto di riutilizzo delle parti componenti specificate.
------	-------------	---	--	---

','
;

(3) Nell'Appendice 2, il punto 4 viene modificato come segue:

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

"

59	Regolamento [PO inserire il numero di questo Regolamento] (Circolarità)	Le disposizioni di tale regolamento non si applicano.
----	---	---

','

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

"

59	Regolamento [PO inserire il numero di questo Regolamento] (Circolarità)	Le disposizioni di tale regolamento non si applicano.
----	---	---

','

(4) La Parte III viene modificata come segue:

(a) Nell'Appendice 1, la voce 59 è sostituita dalla seguente:

","

59	Regolamentazione della circolarità [PO inserire il numero di questo Regolamento]	N / A	N / A			
----	--	-------	-------	--	--	--

','

(b) nell'Appendice 2, la voce 59 è sostituita dalla seguente:

","

59	Regolamento sulla circolarità [PO inserire il numero di questo Regolamento]	N / A					N / A				
----	---	-------	--	--	--	--	-------	--	--	--	--

','

(c) nell'Appendice 3, la voce 59 è sostituita dalla seguente:

"

59	Circularità	Regolamento [PO inserire il numero di questo Regolamento]	N / A
----	-------------	---	-------

,"

(d) nell'Appendice 4, la voce 59 è sostituita dalla seguente:

"

59	Regolamento sulla circolarità [PO inserire il numero di questo Regolamento]	N / A				N / A						
----	---	-------	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--

2.

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

Nella sezione C1 della tabella dell'allegato II del regolamento (UE) n. 168/2013, la voce 15a è sostituito da quanto segue:

			L1e- A1	L1e- B2	L2e	L3e	L4e	L5e- B	L6e- UN	L7e- A1	L7e- A2	L7e- B1	L7e- B2
15a	13	Circularità requisiti	Regolamento <small>(UNIONE EUROPEA)</small> 2024/1252 Di _____ Il europeo Parlamento e del Consiglio (*1)	xxx									
15b	18	Circularità requisiti	[OP: inserire questo ELV Regolamento <small>(UNIONE EUROPEA)</small> 2025/XXXX	xxx	xxxx	xxxxx							

Allegato 0

CRITERI PER IL RICONOSCIMENTO DELLO STATUS DI VEICOLI DI SPECIALE VALORE CULTURALE

INTERESSE

1. Le autorità competenti dello Stato membro di immatricolazione di un veicolo o una delle sue autorità designate gli enti autorizzatori possono riconoscere un veicolo come avente un interesse culturale speciale quando soddisfa tutti in base ai seguenti criteri:

(a) il suo valore o status storico o culturale unico è stato documentato dal proprietario del veicolo o dalle autorità competenti dello Stato membro in cui un veicolo è immatricolato o è un singolo veicolo modificato o costruito su misura che è stato approvato individualmente in conformità con Regolamento (UE) 2018/858 o legislazione nazionale;

(b) il proprietario del veicolo è noto e può essere identificato;

(c) le parti del veicolo possono essere identificate mediante un numero di serie o altra identificazione fornita dal produttore o incaricato dall'autorità competente;

(d) il veicolo può essere identificato tramite il numero di identificazione del veicolo (VIN), o numero di serie, o altra identificazione fornita dal fabbricante o assegnata da un'autorità competente;

su richiesta del proprietario del veicolo, le autorità competenti dello Stato membro di immatricolazione devono rilasciare un certificato che riconosce un veicolo come avente un interesse culturale speciale laddove il I criteri sopracitati sono soddisfatti.

Su richiesta del proprietario del veicolo, le autorità competenti dello Stato membro di immatricolazione revocherà un certificato che riconosce a un veicolo lo status di particolare interesse culturale.

2. Il proprietario del veicolo di particolare interesse culturale deve garantire che:

(a) il veicolo è immagazzinato, trasportato o utilizzato in modo ecologicamente corretto secondo l'Unione o legge nazionale.

(c) il certificato di cui al paragrafo 1 deve essere fornito o reso disponibile alle autorità su richiesta.

3. La conformità del veicolo ai criteri di cui al paragrafo 1 e al paragrafo 2 deve essere verificata almeno ogni cinque anni, o in caso di cambio di proprietà.

ALLEGATO XI

TABELLA DI CORRELAZIONE

1. Direttiva 2000/53/CE

Direttiva 2000/53/CE	Questo regolamento
Articolo 1	Articolo 1
Articolo 2(1)	Articolo 3(1) punto (1)
Articolo 2(2)	Articolo 3(1) punto (2)
Articolo 2(3)	Articolo 3(1) punto (22)
Articolo 2(4)	Articolo 3(2) punto (a)
Articolo 2(5)	Articolo 3(1) punto (16)
Articolo 2(6)	Articolo 3(1) punto (5)
Articolo 2(7)	Articolo 3(2) punto (a)
Articolo 2(8)	Articolo 3(2) punto (a)
Articolo 2(9)	Articolo 3(2) punto (a)
Articolo 2(10)	Articolo 3(1) punto (35)
Articolo 2(11)	-
Articolo 2(11) punto (a)	-
Articolo 2(11) punto (b)	-
Articolo 2(11) punto (c)	-
Articolo 2(11) punto (d)	-
Articolo 2(12)	-
Articolo 2(13)	-
Articolo 3(1)	Articolo 2(1) punto (a)
Articolo 3(2)	-
Articolo 3(3)	-
Articolo 3(4)	Articolo 2(2) punto (a) e paragrafo (5)

Articolo 3(5)	Articolo 2(1) punto (c) e paragrafo (5) e (6)
Articolo 4(1) punto (a)	Articolo 5(1)
Articolo 4(1) punto (b)	Articolo 7(1)
Articolo 4(1) punto (c)	Articolo 6
Articolo 4(2) punto (a)	Articolo 5(2) e (3)
Articolo 4(2) punto (b)(i)	Articolo 5(4)(a)
Articolo 4(2) punto (b)(ii)	Articolo 5(4)(b)
Articolo 4(2) punto (b)(iii)	Articolo 5(4)(c)
Articolo 4(2) punto (b)(iv)	Articolo 5(4)(d)
Articolo 4(2) punto (c)	--
Articolo 5(1), primo titolo	Articolo 23(1) e (2) punto (c)
Articolo 5(1), secondo titolo	Articolo 23(2) punto (b)
Articolo 5(2)	Articolo 23(4) paragrafi 1 e 2 punto (c)
Articolo 5(3), primo comma	Articolo 25
Articolo 5(3), secondo comma	--
Articolo 5(3), terzo comma	--
Articolo 5(4), primo comma	Articolo 24(2)
Articolo 5(4), secondo comma	Articolo 16 e 20(1)(a)
Articolo 5(4), terzo comma	Articolo 24(2)
Articolo 5(4), quarto comma	--
Articolo 5(5), primo comma	Articolo 25(1) e allegato IX
Articolo 5(5), secondo comma	Articolo 25(5)
Articolo 6(1)	Articolo 27 (1) e (3)
Articolo 6(2), primo comma	Articolo 15(1)
Articolo 6(2), secondo comma	--
Articolo 6(3), primo comma	Articolo 30(1) e allegato VII parte C

Articolo 6(3), secondo comma	Articolo 29(1)
Articolo 6(4)	Articolo 15(2)
Articolo 6(5)	Articolo 27(5)
Articolo 6(6)	Articolo 27(4)
Articolo 7(1)	Articolo 33(1)
Articolo 7(2) punto (a)	--
Articolo 7(2) punto (b)	Articolo 34(1) punti (a) e (b)
Articolo 7(2), secondo comma	--
Articolo 7(2), terzo comma	Articolo 49(5)
Articolo 7(3)	--
Articolo 7(4)	--
Articolo 7(5)	--
Articolo 8(1)	Articolo 12(1)
Articolo 8(2)	Articolo 12(3)
Articolo 8(3)	Articolo 11(1)
Articolo 8(4)	Articolo 11(1) e (2)
Articolo 9(1a), primo comma	Articolo 49(1) punto (j)
Articolo 9(1a), secondo comma	Articolo 49(1) secondo comma
Articolo 9(1a), terzo comma	Articolo 49(1) terzo comma
Articolo 9(1b)	Articolo 49(2)
Articolo 9(1c)	--
Articolo 9(1d)	Articolo 49(5)
Articolo 9(2)	Articolo 9
Articolo 9a(1)	Articolo 50(1)
Articolo 9a(2)	Articolo 50(2)
Articolo 9a(3)	Articolo 50(3)
Articolo 9a(4)	Articolo 50(4)

Articolo 9a(5)	Articolo 50(5)
Articolo 9a(6)	Articolo 50(6)
Articolo 10(1)	--
Articolo 10(2)	--
Articolo 10(3)	--
Articolo 10a	Articolo 55
Articolo 11(1)	Articolo 51(1)
Articolo 11(2)	Articolo 51(2)
Articolo 12(1)	Articolo 57(1)
Articolo 12(2)	Articolo 57(2)
Articolo 12(3)	--
Articolo 13	--
Allegato I	Allegato VII
Allegato II	Allegato III

2. Direttiva 2005/64/CE

Direttiva 2005/64/CE	Questo regolamento
Articolo 1, primo comma	Articolo 1
Articolo 1, secondo comma	--
Articolo 2	Articolo 2(1) punto (a)
Articolo 3 punto (a)	Articolo 2(2) punto (a)
Articolo 3 punto (b)	Articolo 2(2) punto (b)
Articolo 3 punto (c)	Articolo 2(2) punto (c)
Articolo 4(1)	Articolo 3(1) punto (1)
Articolo 4(2)	Articolo 3(2) punto (b)
Articolo 4(3)	Articolo 3(1) punto (3)
Articolo 4(4)	Articolo 3(1) punto (2)
Articolo 4(5)	Allegato II

Articolo 4(6)	Articolo 3(2) punto (b) in combinazione con l'articolo 3(1) punto (1)
Articolo 4(7)	Articolo 3(2) punto (b)
Articolo 4(8)	Articolo 3(2) punto (b)
Articolo 4(9)	Articolo 3(1) punto (5)
Articolo 4(10)	Articolo 3(2) punto (a)
Articolo 4(11)	--
Articolo 4(12)	Articolo 3(2) punto (a)
Articolo 4(13)	Articolo 3(1) punto (4)
Articolo 4(14)	Articolo 3(1) punto (6)
Articolo 4(15)	Articolo 3(1) punto (7)
Articolo 4(16)	--
Articolo 4(17)	--
Articolo 4(18)	Articolo 9
Articolo 4(19)	--
Articolo 4(20)	--
Articolo 5(1)	--
Articolo 5(2)	Articolo 8(1) seconda frase
Articolo 5(3)	Articolo 8(4)
Articolo 5(4)	Articolo 24
Articolo 6(1)	Articolo 4(2)
Articolo 6(2), secondo comma	Articolo 5(8)
Articolo 6(3)	Articolo 11
Articolo 6(4)	--
Articolo 6(5)	--
Articolo 6(6)	--
Articolo 6(7)	--

Articolo 6(8)	--
Articolo 7 punto (a)	Allegato VII Parte E
Articolo 7 punto (b)	Allegato VII Parte E
Articolo 8	--
Articolo 9	--
Articolo 10(1)	--
Articolo 10(2)	--
Articolo 10(3)	--
Articolo 10(3)	--
Articolo 10(4)	--
Articolo 11(1)	--
Articolo 11(2)	--
Articolo 12	--
Articolo 13	--
Allegato I	Articolo 4 (1)
Allegato II	--
Allegato III	--
Allegato VII	--
Allegato V	Allegato VII Parte E
Allegato VI	--

Allegato XIIMODIFICHE AL REGOLAMENTO (UE) 2023/1542

La tabella dell'allegato I del regolamento (UE) 2023/1542 è modificata come segue:

Colonna 1 Designazione della sostanza o del gruppo di sostanze	Colonna 2 Condizioni di restrizione
<p>Mercurio CAS n. 7439-97-6 CE N. 231-106-7 e suoi composti</p>	<p>Le batterie, siano esse incorporate o meno in elettrodomestici, mezzi di trasporto leggeri o altri veicoli, non devono contenere più dello 0,0005% di mercurio (espresso come mercurio metallico) in peso.</p>
<p>2. Cadmio CAS n. 7440-43-9 CE n. 231-152-8 e suoi composti</p>	<p>1. Le batterie portatili, incorporate o meno in apparecchi, mezzi di trasporto leggeri o altri veicoli, non devono contenere più dello 0,002% di cadmio (espresso come cadmio metallico) in peso. 2. Le batterie per veicoli elettrici e SLI, incorporate in veicoli, compresi i veicoli speciali, delle categorie M1 e N1 come definite nel regolamento (UE) 2018/858, non devono contenere più dello 0,01% di cadmio (espresso come cadmio metallico) in peso nel materiale omogeneo. 3. Il punto 2 non si applica alle batterie per veicoli elettrici utilizzate come pezzi di ricambio per veicoli elettrici, compresi i veicoli speciali, delle categorie M1 e N1 come definite nel regolamento (UE) 2018/858, immesse sul mercato prima del 31 dicembre 2008.</p>
<p>3. Piombo CAS n. 7439-92-1 CE n. 231-100-4 e suoi composti</p>	<p>1. Dal 18 agosto 2024, le batterie portatili, incorporate o meno negli apparecchi, non devono contenere più dello 0,01% di piombo (espresso come piombo metallico) in peso. 2. La restrizione di cui al punto 1 non si applica alle batterie a bottone zinco-aria portatili fino al 18 agosto 2028. 3. Batterie portatili</p>

	<p><i>I materiali incorporati nei veicoli, compresi i veicoli per usi speciali, delle categorie M1 e N1, come definite nel regolamento (UE) 2018/858, non devono contenere più dello 0,1% di piombo (espresso come piombo metallico) in peso nel materiale omogeneo.</i></p> <p><i>4. Il punto 3 non si applica alle batterie portatili incorporate nei veicoli, compresi i veicoli speciali, delle categorie M1 e N1, come definite nel regolamento (UE) 2018/858, o utilizzate come pezzi di ricambio per tali veicoli, omologate prima del 1° gennaio 2024.</i></p> <p><i>5. Le batterie per veicoli elettrici incorporate nei veicoli, compresi i veicoli speciali, delle categorie M1 e N1, come definite nel regolamento (UE) 2018/858, non devono contenere più dello 0,1% di piombo (espresso come piombo metallico) in peso nel materiale omogeneo.</i></p> <p><i>6. Il punto 5 non si applica a: batterie per veicoli elettrici incorporate o utilizzate come pezzi di ricambio per veicoli delle categorie M1 e N1, come definite nel regolamento (UE) 2018/858 e omologate prima del 1° gennaio 2019; batterie per veicoli elettrici incorporate o utilizzate come pezzi di ricambio per veicoli speciali delle categorie M1 e N1, come definiti nel regolamento (UE) 2018/858 e omologate prima del 1° gennaio 2024.</i></p> <p><i>7. Le batterie SLI incorporate nei veicoli, compresi i veicoli speciali, delle categorie M1 e N1 come definite nel regolamento (UE) 2018/858 non devono contenere più dello 0,1% di piombo (espresso come piombo metallico) in peso in materiale omogeneo.</i></p> <p><i>8. Il punto 7 non si applica a: (i) batterie SLI utilizzate in applicazioni a 12 V per veicoli, compresi i veicoli speciali, delle categorie M1 e N1 come definite nel regolamento (UE)</i></p>
--	--

	<p>2018/858.1 (ii) Batterie SLI utilizzate in applicazioni a 24 V in veicoli speciali delle categorie M1 e N1 come definite nel regolamento (UE) 2018/858.2 (iii) Batterie SLI utilizzate in applicazioni diverse da quelle contemplate dai punti 8(i) e (ii) nei veicoli, compresi i veicoli per usi speciali, delle categorie M1 e N1 come definite nel regolamento (UE) 2018/858 che sono omologati prima del 1° gennaio 2024.</p>
<p>4. Cromo esavalente CAS n. 18540-29-9 CE n. 606-053-1 e suoi composti</p>	<p>Le batterie incorporate nei veicoli, compresi i veicoli per usi speciali, delle categorie M1 e N1, come definite dal regolamento (UE) 2018/858, non devono contenere più dello 0,1% di cromo esavalente (espresso come cromo esavalente metallico) in peso nel materiale omogeneo.</p>

¹

Tale esenzione sarà riesaminata nel 2030.

²

Tale esenzione sarà riesaminata nel 2030.

ALLEGATO XIII

**CRITERI DA SODDISFARE DA PARTE DEGLI IMPIANTI IN PAESI TERZI CHE TRASPORTANO
PRODUZIONE DI MATERIALE RICICLATO**

Parte A CRITERI PER DIMOSTRARE CHE IL MATERIALE RICICLATO È STATO

**PRODOTTO IN UN IMPIANTO CHE SODDISFA DETERMINATI REQUISITI
PER LA TUTELA DELLA SALUTE UMANA, DEL CLIMA E DELL'AMBIENTE
STABILITO NEL DIRITTO DELL'UNIONE O EQUIVALENTE A TALI REQUISITI (COME
PER L'ARTICOLO 6(4))**

- 1. *L'impianto situato in un paese terzo coinvolto nella produzione di materiale riciclato
Il materiale dovrà soddisfare le seguenti condizioni durante il suo effettivo utilizzo:***
 - (a) rispetta i requisiti per il riciclaggio dei rifiuti e svolge le proprie attività in
in conformità con la legislazione nazionale applicabile in materia di protezione ambientale;***
 - (b) è progettato, costruito e gestito in modo sicuro e rispettoso dell'ambiente
modo e, in particolare, ha i processi richiesti, rifiuti appropriati
tecnologia di gestione, organizzazione e infrastrutture in atto per riciclare il
rifiuti in questione;***
 - (c) si rifornisce di rifiuti di plastica da uno Stato membro o da un paese che rispetta
Diritto dell'Unione o norme equivalenti come gli Stati membri in termini di protezione di
l'ambiente e la sicurezza dei lavoratori e opera in un tale paese in
in conformità ai criteri definiti al paragrafo 3 della presente Parte;***
 - (d) stabilisce e gestisce sistemi, procedure e procedure di gestione e monitoraggio
tecniche che hanno lo scopo di prevenire, ridurre, minimizzare e per
nella misura praticabile eliminando: (i) i rischi per la salute e la sicurezza dei lavoratori interessati e
alla popolazione nelle vicinanze dell'impianto; e (ii) effetti negativi sulla
ambiente causato dalle sue attività (in particolare attraverso misure adeguate)
adottate per monitorare e contrastare l'inquinamento);***
 - (e) garantisce la tracciabilità di tutti i rifiuti ricevuti e trattati presso l'impianto, compresi
garantire che tutti i rifiuti residui generati dalle loro attività siano documentati e***

vengono trasferiti solo a impianti di gestione dei rifiuti autorizzati al trattamento tali rifiuti residui;

(F) ha adottato misure volte a risparmiare energia e a limitare le emissioni di gas serra legati alle sue attività;

(g) stabilisce ed è in grado di fornire registrazioni delle sue attività di gestione dei rifiuti per gli ultimi cinque anni; se un impianto è in funzione da meno di cinque anni, stabilisce ed è in grado di fornire registrazioni delle sue attività di gestione dei rifiuti per il da quanto tempo è in funzione;

(h) essa e la sua dirigenza non sono state condannate per aver compiuto attività illegali attività legate alla gestione dei rifiuti negli ultimi cinque anni.

2. Si terrà conto, a titolo di riferimento, delle seguenti norme o di norme equivalenti ove pertinente:

(a) requisiti specifici per il trattamento di determinati rifiuti e sul calcolo di la quantità di rifiuti trattati, che sono obbligatori ai sensi della legislazione dell'Unione, e sulla contabilizzazione delle quantità di materiali riciclati prodotti;

(b) le conclusioni sulle migliori tecniche disponibili adottate per determinate attività ai sensi della regime della direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio 24 novembre 2010 sulle emissioni industriali.

3. I rifiuti di plastica devono essere trattati secondo le modalità previste dalla legge. diritto dell'Unione o equivalente a tali requisiti e deve provenire da uno Stato membro o paese dotato di un quadro normativo completo per la gestione dei rifiuti che copre l'intero territorio e dimostrando la sua capacità e volontà di garantire una gestione dei rifiuti ecologicamente corretta. gestione, tenendo conto in particolare dei seguenti criteri:

ÿ

(a) le misure attuate e pianificate per garantire la sostenibilità ambientale gestione dei rifiuti all'interno del suo territorio, come l'introduzione di un esteso sistema di responsabilità del produttore o sistema equivalente che attua l'inquinatore paga il capitale;

(b) le misure attuate e pianificate per aumentare la proporzione di post-plastica di consumo riciclata dai veicoli e gli indicatori per il monitoraggio di questi misure;

(c) le misure attuate e pianificate per aumentare la proporzione di post-plastica riciclata dai consumatori incorporata nei veicoli immessi sul mercato nazionale, e gli indicatori per il monitoraggio di queste misure.

Parte B CRITERI PER DIMOSTRARE CHE IL MATERIALE RICICLATO È STATO

PRODOTTO IN CONFORMITÀ AI REQUISITI DI CUI ALL'ARTICOLO 6(1), (2)

E (3)

L'impianto situato in un paese terzo coinvolto nella produzione di materiale riciclato dovrà soddisfare le seguenti condizioni nel suo effettivo funzionamento:

- 1. L'impianto deve essere in grado di fornire la prova che sta producendo materiali riciclati dai rifiuti post-consumo. Se l'impianto produce anche materiali derivati da rifiuti pre-consumo o derivati da materie prime, deve essere in grado di dimostrare che distingue chiaramente tra i diversi tipi di materiali. L'installazione deve assicurarsi che fornisca solo materiali riciclati da rifiuti post-consumo, come condizione affinché tale materiale possa essere contabilizzato nell'ambito degli obiettivi stabiliti all'articolo 6;**
- 2. Un impianto che produce materiali riciclati da rifiuti post-consumo derivati da i veicoli fuori uso o riparati devono essere in grado di dimostrare che tali rifiuti hanno è stato raccolto separatamente e non è stato mescolato con materiali di altre origini in modo tale modo che impedirebbe la tracciabilità di questi rifiuti prima del loro arrivo all'impianto e durante l'intero processo di riciclaggio.**

ALLEGATO XIV

REQUISITI PER REVISIONI CONTBILI, CERTIFICATORI E REVISORI DEI CONTI

Parte A REQUISITI DETTAGLIATI PER LE TERZE PARTI CHE EFFETTUANO REVISIONI CONTA

- 1. Una terza parte che conduce audit dell'impianto situato in un paese terzo in conformemente all'articolo 6(5) deve essere indipendente dal fornitore, dal fabbricante o dal persona coinvolta nella produzione del materiale riciclato e del controllato installazione. A tal fine, questa parte dovrebbe essere in grado di documentare che:**

- (a) Non fa parte di tali entità né è sotto il loro controllo;*
- (b) Ha stabilito e attua procedure che ne garantiscono l'imparzialità, tra cui:*
- (i) valutazione dei rischi della sua imparzialità su base continuativa; (ii) identificazione, eliminazione e mitigazione dei rischi per l'imparzialità derivanti da fattori finanziari, pressioni commerciali e di altro tipo; (iii) valutazione del rischio della sua imparzialità derivante dalle relazioni del suo personale;*
- (C) È strutturato e gestito in modo da garantirne l'indipendenza e l'imparzialità, compreso: (i) è chiaramente identificabile all'interno dell'entità giuridica, se l'entità giuridica svolge anche attività non correlate alle ispezioni; (ii) ha regole di segnalazione sulla ha svolto attività di audit; (iii) il suo personale ha responsabilità chiaramente identificabili per quanto riguarda lo svolgimento delle verifiche contabili.*

- 2. Una terza parte che effettua audit conformemente all'articolo 6(5) è considerata avere qualifiche adeguate nel settore degli audit e del trattamento dei rifiuti se ha un numero sufficiente di personale qualificato, direttamente o tramite subappalto, che sia regolarmente addestrato e se il suo personale è coinvolto nello svolgimento di tali audit e ha documentato esperienza professionale in tutti i seguenti settori: (a) conduzione di audit delle strutture trattamento dei rifiuti; (b) operazioni di trattamento dei rifiuti; (c) ambientali e occupazionali sistemi di gestione della salute e della sicurezza; d) produzione di materiale riciclato.**
- 3. Al fine di dimostrare la conformità ai criteri di cui ai paragrafi 1 e 2, la terza parte che conduce audit o certificazioni deve fare riferimento alla propria certificazione con Norme dell'Unione o equivalenti riconosciute a livello internazionale pertinenti per la conduzione di audit, come ISO 19011:2018 o ISO/IEC 17020:2012.**

Parte B. OGGETTO DELLA REVISIONE CONTABILE

- 1. La verifica di cui all'articolo 6(5) deve accertare che l'impianto situato in un terzo il paese coinvolto nella produzione di materiale riciclato soddisfa le condizioni elencate in Allegato XIII nel suo effettivo funzionamento.**
- 2. I nomi e i recapiti delle persone che hanno effettuato le verifiche devono essere chiaramente indicato nei rapporti di audit.**

