



Elementi per la verifica di sussidiarietà - Proposta di regolamento relativo alle norme di circolarità per la progettazione dei veicoli e alla gestione dei veicoli fuori uso

Dossier n° 39 -
15 novembre 2023

Tipo e numero atto	<i>COM(2023)451</i>
Data di adozione	<i>13 luglio 2023</i>
Base giuridica	<i>Art. 114 TFUE</i>
Settori di intervento	<i>Politica ambientale dell'UE; impatto ambientale; responsabilità estesa del produttore; economia circolare; tecnologia pulita; norme tecniche; veicolo; industria automobilistica; omologazione; riciclaggio dei rifiuti</i>
Esame presso le istituzioni dell'UE	<i>Assegnata alla Commissione per l'Ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (ENVI) del Parlamento europeo</i>
Assegnazione	<i>10 ottobre 2023 - Commissioni riunite VIII (Ambiente) e X (Attività produttive)</i>
Termine per il controllo di sussidiarietà	<i>5 dicembre 2023</i>
Segnalazione da parte del Governo	<i>Si</i>
Relazione del Governo ex art. 6 della legge 234	<i>Si</i>

Finalità e oggetto

La proposta di regolamento in esame, presentata dalla Commissione europea lo scorso 13 luglio, è volta a **favorire la transizione del settore automobilistico verso l'economia circolare in tutte le fasi della vita del veicolo** (progettazione, produzione e trattamento finale una volta fuori uso).

A tal fine, la proposta **abroga** la direttiva 2000/53/CE "veicoli fuori uso" e la direttiva 2005/64/CE sull'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità ("Omologazione 3R"), ritenute non più adeguate per assicurare la transizione dell'intera filiera automobilistica verso l'economia circolare (*v. infra*) e le **sostituisce con unico strumento giuridico**.

Obiettivo generale della proposta è di **modernizzare e armonizzare maggiormente la normativa dell'UE e migliorare il funzionamento del mercato unico**, riducendo al contempo gli **effetti ambientali negativi** connessi alla progettazione, alla produzione, alla vita utile dei veicoli e al loro trattamento una volta fuori uso, e contribuendo alla sostenibilità dei settori automobilistico e del riciclaggio.

Ad esso, si collegano **6 obiettivi specifici**, per il conseguimento di ciascuno dei quali (rinviano, per maggiori dettagli, al capitolo del presente dossier dedicato ai "principali contenuti della proposta") la Commissione propone l'adozione di **misure specifiche**, che sono rivolte agli **operatori economici**, agli **Stati membri** e ai **proprietari dei veicoli**:

1. **Progettazione e produzione più circolari**: i **veicoli nuovi** dovranno essere **progettati e prodotti** in modo da **facilitare il riciclaggio e la rimozione di componenti** che possono essere **riutilizzati**. I **costruttori** dovranno elaborare **strategie di circolarità** e fornire maggiori informazioni su come rimuovere e sostituire componenti riutilizzabili e su parti che contengono materiali riciclati e materie prime critiche. Tali informazioni saranno contenute in un **passaporto digitale di circolarità** in dotazione a ciascun veicolo immesso sul mercato;
2. **Più uso di materiali riciclati nei veicoli nuovi**: il **25% della plastica** utilizzata per costruire un **nuovo veicolo** dovrà provenire **dal riciclaggio**, di cui il **25%** deve essere **riciclato da veicoli fuori uso** (il Governo rileva che saranno necessari approfondimenti in merito alla fattibilità di questo obiettivo). La Commissione potrà fissare obiettivi per l'acciaio riciclato, le materie prime critiche e l'alluminio;
3. **Trattamento migliore**: determinate misure sono volte a **recuperare dai veicoli un maggior numero di materie prime, plastica, acciaio, alluminio** e a sostenere il mercato del riuso, della rifabbricazione e della rimessa a nuovo dei pezzi di ricambio. Il **30%** della **plastica proveniente dai veicoli fuori uso** dovrà essere **riciclato**;
4. **Maggiore raccolta di veicoli fuori uso per ridurre il numero di "veicoli scomparsi"** (circa 3,5 milioni all'anno nell'UE): dovranno essere istituiti **sistemi di raccolta** dei veicoli fuori uso su tutto il territorio nazionale e adottate misure di **tracciabilità digitale** dei veicoli fuori uso, nonché dovrà adottarsi un **regime rafforzato di enforcement** con ispezioni e sanzioni in caso di violazioni. Vi sarà anche il **divieto di esportare veicoli non idonei alla circolazione nell'UE**. I proprietari di veicoli dovranno consegnare i veicoli fuori uso ad impianti di trattamento autorizzati e acquisire e presentare certificati di distruzione rilasciati dai predetti impianti;
5. **Più responsabilità del produttore**: saranno istituiti **regimi nazionali di responsabilità estesa del produttore** volti ad assicurare un contributo adeguato ai costi di trattamento e riciclo. I produttori dovranno inoltre istituire o partecipare a sistemi di riaccoglienza per i veicoli fuori uso, anche al fine di incentivare i riciclatori a migliorare la qualità dei materiali riciclati dei veicoli fuori uso, promuovendo in tal modo una maggiore cooperazione tra gli operatori del trattamento e i costruttori;
6. **Inclusione di più veicoli**: il campo di applicazione dell'attuale legislazione è **progressivamente esteso** ad altre categorie di veicoli, tra cui **autocarri, autobus e motocicli**.

La valutazione generale della proposta nella relazione del Governo

La **relazione del Governo**, trasmessa alle Camere ai sensi dell'art. 6 della legge n. 234 del 2012 (di seguito "la relazione del Governo"), ritiene la **proposta** complessivamente **positiva e conforme all'interesse nazionale**, pur ritenendo che si debba **valutarne l'impatto sui settori produttivi soprattutto in relazione alle tempistiche di applicazione**. La relazione sostiene tuttavia che diversi aspetti della proposta **necessitano di approfondimento**. Di essi si darà dettagliatamente conto nel capitolo del presente dossier dedicato ai "principali contenuti della proposta".

Contesto giuridico, motivazione dell'intervento e valutazione di impatto

Il quadro giuridico dell'UE vigente

La **direttiva** 2000/53/CE "**veicoli fuori uso**", adottata nel 2000, ha rappresentato il primo quadro normativo armonizzato dell'UE volto a garantire che i veicoli giunti alla fine del ciclo di vita e considerati rifiuti siano trattati in modo ecocompatibile. Stabilisce disposizioni relative alla raccolta e alla depurazione dei veicoli fuori uso, alla limitazione dell'uso di sostanze pericolose nei veicoli nuovi, agli obiettivi di riutilizzo e riciclaggio (85%) e di riutilizzo e recupero (95%) basati sul peso medio dei veicoli fuori uso per veicolo e anno. La **direttiva** 2005/64/CE "**Omologazione 3R**", disciplina l'omologazione dei veicoli per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, in modo che i veicoli fuori uso possano raggiungere gli obiettivi stabiliti nella direttiva "veicoli fuori uso".

La proposta di regolamento in esame inoltre:

- **si colloca nell'ambito della legislazione generale dell'UE in materia di omologazione dei veicoli a motore**, intesa a favorire la libera circolazione dei prodotti automobilistici nel mercato unico stabilendo prescrizioni comuni pensate per realizzare gli obiettivi ambientali, di prestazione energetica e di sicurezza. Il [regolamento \(UE\) 2018/858](#) istituisce il quadro procedurale centrale per gli obblighi in materia di omologazione e vigilanza del mercato dei veicoli a motore;
- **è complementare e coerente con le recenti proposte legislative della Commissione intese a migliorare la progettazione ecocompatibile dei prodotti e a garantire la gestione sostenibile dei rifiuti**, come il [regolamento \(UE\) 2023/1542](#) relativo alle batterie e ai rifiuti di batterie, le proposte per regolare l'impronta ambientale di altri settori ad alta intensità di risorse (come il settore dei [prodotti da costruzione](#) e il [tessile](#)) o ancora la [proposta di regolamento](#) sulla progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili;
- **non ha a oggetto le spedizioni dei veicoli fuori uso**, che sono disciplinate dalla [proposta di regolamento](#) sulle spedizioni di rifiuti;
- è in linea con l'obiettivo del **Green Deal europeo** e del [piano d'azione per l'economia circolare](#) di conseguire un'industria automobilistica più sostenibile e resiliente.

Le motivazioni della proposta

Nella relazione illustrativa della proposta e nella [valutazione d'impatto](#) che la accompagna, la Commissione europea **espone** in dettaglio **le motivazioni** alla base dell'iniziativa.

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

Inoltre, con il crescere della **mobilità a zero emissioni e dell'elettronica integrata nei veicoli**, crescerà la **domanda di rame e di materie prime critiche**, tra le quali le terre rare, che il settore automobilistico usa copiosamente nei magneti permanenti dei motori elettrici. Il settore automobilistico usa anche materiali più avanzati e leggeri, come la plastica accoppiata, l'acciaio a elevato tenore di carbonio e le leghe di alluminio. Rendere pertanto i nuovi veicoli **più sostenibili e circolari è essenziale per affrontare le dipendenze europee, ridurre l'impatto ambientale** connesso all'estrazione e alla lavorazione dei materiali primari utilizzati nei veicoli, nonché per facilitare il riutilizzo e il riciclaggio dei veicoli che raggiungono la fine del loro ciclo di vita.

Inoltre - continua la Commissione - **le attuali norme dell'UE** hanno permesso di **migliorare** la raccolta dei veicoli fuori uso, di ridurre con successo le sostanze pericolose nei veicoli e di aumentare il riciclaggio di tali veicoli a circa il 85% dei materiali in essi contenuti. **La maggior parte di questi materiali sono tuttavia rifiuti metallici frantumati e non sufficientemente**

differenziati e valorizzati. Solo il 19% della plastica dei veicoli fuori uso viene riciclato. L'elettronica e i materiali compositi sono poco riciclati.

Si tratta di un importante potenziale inutilizzato, sia per l'ambiente che per l'economia. Inoltre, al momento **troppi veicoli non sono raccolti correttamente alla fine del loro ciclo di vita e molte vetture vecchie**, non idonee alla circolazione stradale e inquinanti sono **esportate verso paesi terzi**. Ogni anno dall'UE vengono esportati oltre 800 mila veicoli usati, principalmente in Africa. Molti di questi veicoli sono altamente inquinanti e pericolosi data la loro età. Infine, gli autocarri, gli autobus e le motociclette non sono contemplati dalla legislazione vigente. Si tratta di una potenziale fonte di inquinamento e di una notevole perdita di risorse che non rientrano nell'economia e che devono essere sostituite da materie prime con un'impronta ambientale molto più elevata.

Opzioni regolative

Alla luce del quadro sopra riportato, la valutazione d'impatto della Commissione ha elaborato e valutato specifiche **opzioni strategiche per ciascuno degli obiettivi specifici** dell'iniziativa. Le misure previste da ciascuna opzione sono presentate nella tabella seguente, elaborata dalla Commissione europea. L'ultima colonna indica le misure scelte in seguito alla valutazione d'impatto. **L'opzione prescelta**, infatti, contiene una **combinazione di diverse opzioni**.

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

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

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

Gli impatti dell'opzione prescelta

Secondo la valutazione d'impatto della Commissione, l'opzione prescelta avrà un **impatto positivo sostanziale sull'ambiente** determinando una **riduzione annuale di 12,3 milioni di tonnellate di CO2 equivalente nel 2035** (da 10,8 milioni di tonnellate nel 2030 a 14 milioni di tonnellate nel 2040); questi risparmi di CO2 monetizzati rappresentano **2,8 miliardi di euro**. Ciò è legato in particolare a una migliore valorizzazione di 5,4 milioni di tonnellate di materiali (plastica, acciaio, alluminio, rame, materie prime critiche) che sarebbero riciclati con una qualità superiore o riutilizzati, e al fatto che **nell'UE sarebbero raccolti e sottoposti a trattamento fino a 3,8 milioni di veicoli fuori uso in più**. Sarebbero raccolte separatamente, per essere riutilizzate e riciclate, 350 tonnellate di terre rare nei materiali dei magneti permanenti nel 2035 (e 1.500 tonnellate nel 2040), con il conseguente **notevole contributo all'obiettivo unionale dell'autonomia strategica nelle materie prime critiche**.

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

Secondo le stime, l'opzione prescelta genera un costo dell'ordine di **66 euro per veicolo immesso sul mercato** nel 2035, e crea **22.100 nuovi posti di lavoro**, di cui 14.200 nelle PMI, in particolare nelle imprese di demolizione e riciclaggio.

Per i **costruttori di veicoli** si stimano costi di circa **39 euro per veicolo**, principalmente dovuti al maggiore contenuto di plastica riciclata e ai contributi ai regimi di responsabilità estesa del produttore. Se da un lato ci saranno dei costi a breve termine per l'industria automobilistica dell'UE, dall'altro l'attuazione dell'opzione prescelta genererà anche **risparmi energetici**, ridurrà la dipendenza dell'UE dai materiali provenienti dai paesi terzi e garantirà che la transizione verso l'elettrificazione dei veicoli avvenga sulla base di modelli commerciali sostenibili e circolari.

L'opzione prescelta genererà sia **costi** (connessi agli investimenti nelle nuove tecnologie) che **ricavi importanti** (connessi al maggior valore dei pezzi di ricambio e dei materiali riciclati) per il **settore della gestione dei rifiuti**. Si prevede che l'opzione prescelta rafforzerà e modernizzerà i comparti della demolizione, della frantumazione e del riciclaggio dell'UE.

Le **autorità degli Stati membri** affronteranno **costi limitati associati al monitoraggio e all'applicazione della nuova normativa**. I costi saranno dovuti principalmente alle campagne di ispezione, ai controlli sulle esportazioni di veicoli fuori uso e usati e all'adeguamento dei sistemi di immatricolazione. L'attuazione delle misure di digitalizzazione aumenterà l'efficienza sia per le autorità garanti del rispetto delle norme che per gli operatori economici e inoltre ridurrà i loro oneri. Il **costo complessivo stimato per le autorità pubbliche** per la supervisione dei regimi di responsabilità estesa del produttore, le attività di contrasto e l'adeguamento dei sistemi nazionali di immatricolazione dei veicoli è di circa **24 milioni di euro**, meno di 2 euro per veicolo.

I **consumatori** potrebbero vedere un **aumento dei prezzi dei veicoli nuovi di circa 39 euro** per veicolo e una **riduzione dei prezzi di 12 euro per veicolo nella vendita di vetture usate** a causa del calo delle esportazioni. Tuttavia si prevede che le misure a sostegno del recupero e della vendita dei pezzi di ricambio usati si traducano in prezzi più bassi per i consumatori, offrendo loro un vantaggio.

I requisiti avanzati per il trattamento dei veicoli fuori uso possono rappresentare una sfida per le **PMI** in termini di **maggiori costi di attuazione nel breve e medio termine** e di adattamento alle nuove tecnologie di trattamento. Allo stesso tempo, i maggiori investimenti nel settore del riciclaggio delle automobili, il sostegno al mercato del riutilizzo delle parti secondarie e un più facile accesso alle informazioni sulla demolizione del veicolo stimoleranno l'innovazione, creeranno nuove opportunità per le PMI e sosterranno la creazione di nuovi posti di lavoro nel settore.

Infine, impedire l'esportazione di veicoli vecchi e non idonei alla circolazione stradale avrà un **impatto positivo sulla sicurezza stradale** e contribuirà a evitare l'aumento delle emissioni di sostanze inquinanti pericolose nei paesi in cui sono esportati i veicoli usati dell'UE.

Consultazione dei portatori di interessi

La Commissione informa di aver **consultato i portatori di interessi** in diverse occasioni nel corso dei processi di valutazione e di valutazione d'impatto. I portatori di interessi e gli Stati membri in generale concordano sulla necessità di rivedere le norme unionali in materia.

Molti portatori di interessi dell'industria automobilistica hanno sottolineato di aver **già iniziato a integrare i principi di circolarità nelle loro pratiche commerciali** e ritengono necessario apportare solo **modifiche minime alla legislazione in vigore** per migliorarne l'attuazione. Non

vedono pertanto ragioni per accorpate in un testo unico la direttiva "veicoli fuori uso" e la direttiva "Omologazione 3R". **Altri costruttori** si sono espressi a favore di un intervento volto ad adattare, nella nuova legislazione, la progettazione per il riciclaggio, allo scopo di garantire parità di condizioni e una maggiore trasparenza.

I **settori della demolizione e del riciclaggio**, costituiti principalmente da PMI, hanno auspicato una legislazione più ambiziosa per quanto riguarda la progettazione per la demolizione/il riciclaggio e la condivisione delle informazioni fornite dai costruttori.

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

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

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

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

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

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

Principali contenuti della proposta

Capo I - disposizioni generali

L'**articolo 1** definisce l'oggetto del regolamento, precisando che esso stabilisce **norme di circolarità** per la **progettazione** e la **produzione dei veicoli** per quanto riguarda la **riutilizzabilità**, la **riciclabilità** e la **recuperabilità** e l'uso di **contenuto riciclato**, da verificare all'atto dell'omologazione dei veicoli, nonché prescrizioni in materia di informazione ed etichettatura di parti, componenti e materiali dei veicoli. Esso stabilisce altresì prescrizioni in

materia di responsabilità estesa del produttore, raccolta e trattamento dei veicoli fuori uso, nonché in materia di esportazione di veicoli usati dall'Unione in paesi terzi.

L'**articolo 2** indica l'ambito di applicazione. La **maggior parte delle disposizioni** (come avviene ora con le direttive vigenti) si applica ai veicoli adibiti al trasporto passeggeri (M1) e ai veicoli commerciali leggeri (N1) (**autovetture e furgoni**), che rappresentano circa **l'85%** di tutti i veicoli immatricolati nell'UE. Alcune disposizioni sulla gestione dei veicoli fuori uso e sulle prescrizioni di esportazione si applicano anche ad alcuni veicoli di **categoria L** (veicoli di categoria L3e, L4e, L5e, L6e e L7e) e ai **veicoli pesanti e loro rimorchi**, ossia agli autocarri, agli autobus e ai rimorchi (veicoli di categoria M2, M3, N2, N3 e O).

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

Capo II - Prescrizioni di circolarità

L'**articolo 4** fissa i **requisiti minimi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità** dei tipi di veicoli, specificando i **tassi da raggiungere** per ciascun tipo. I nuovi tipi di veicoli dovranno continuare a essere costruiti per essere **riutilizzabili o riciclabili** per almeno **l'85% della loro massa** e **riutilizzabili o recuperabili** per almeno il **95% della loro massa**, come già previsto dalla direttiva 2005/64/CE. L'articolo definisce inoltre una **nuova metodologia** per calcolare e verificare i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità di un veicolo e attribuisce alla Commissione competenze di esecuzione per definire tale metodologia di calcolo e di verifica dei tassi.

I veicoli dovrebbero inoltre essere progettati e fabbricati in modo da limitare la presenza di sostanze che destano preoccupazione, che dovrebbero essere ridotte al minimo. L'**articolo 5 limita l'uso di piombo, cadmio, mercurio e cromo esavalente nei veicoli**; nell'**allegato III** si trovano le esenzioni da questa restrizione. La Commissione è autorizzata ad adottare **atti delegati** che modificheranno l'allegato adeguandolo al progresso tecnico e scientifico.

Per aumentare la circolarità nel settore automobilistico, i veicoli dovrebbero essere progressivamente progettati e fabbricati in modo da **incorporare materiali riciclati anziché materie prime primarie**. In considerazione del basso tasso di riciclaggio della plastica, in particolare di quella proveniente dai veicoli fuori uso, e del complessivo impatto negativo delle altre forme di trattamento dei rifiuti di plastica è opportuno, secondo la Commissione, **aumentare l'uso della plastica riciclata nei veicoli**. A tal fine, l'**articolo 6** impone che ogni tipo di veicolo contenga **almeno il 25% di plastica riciclata** proveniente da rifiuti di plastica post consumo e che **il 25% di questo materiale provenga da veicoli fuori uso riciclati**. Alla Commissione sono attribuite **competenze di esecuzione** per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di plastica recuperata rispettivamente dai rifiuti post-consumo e dai veicoli fuori uso presente e incorporata nel tipo di veicolo.

L'articolo conferisce inoltre alla Commissione il potere di adottare **atti delegati** che fissino **obiettivi di contenuto riciclato per altri materiali**, in particolare **acciaio** (in quanto il settore automobilistico è uno di quelli in cui viene usato più acciaio, ma attualmente l'acciaio riciclato è ancora poco diffuso nei veicoli nuovi), ma anche neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario e boro utilizzato nei magneti permanenti nonché per l'alluminio e le sue leghe o per il magnesio e le sue leghe. La definizione di questi obiettivi potenziali deve essere corroborata da una **valutazione dettagliata**.

L'**articolo 7** stabilisce un **obbligo generale** per cui la **progettazione di veicoli nuovi non deve ostacolare la rimozione di parti e componenti** che hanno un **forte potenziale di riutilizzo** una volta che i veicoli diventano rifiuti. Stabilisce anche l'obbligo di progettare i veicoli in modo tale da **consentire la rimozione e la sostituzione delle batterie** per veicoli elettrici e dei motori

elettrici dal tipo di veicolo durante la fase d'uso e quella in cui diventa un rifiuto. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico, si delega alla Commissione il potere di adottare atti delegati al fine di rivedere l'elenco delle parti e dei componenti che devono essere progettati per essere rimossi e sostituiti nei veicoli e si attribuiscono alla stessa competenze di esecuzione per garantire condizioni uniformi per l'applicazione le specifiche di progettazione.

Capo III - obblighi dei costruttori

L'**articolo 8** stabilisce le modalità con cui i costruttori sono tenuti a dimostrare la conformità dei loro tipi di veicoli agli obblighi del presente regolamento durante la procedura di omologazione, mentre l'**articolo 9** stabilisce l'obbligo di elaborare una **strategia di circolarità per ogni nuovo tipo di veicolo** (aggiornandola ogni 5 anni), contenente gli elementi elencati nell'[allegato IV](#). Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico nella fabbricazione dei veicoli e nella gestione dei veicoli fuori uso, degli sviluppi del mercato nel settore automobilistico e dell'evoluzione normativa, alla Commissione è conferito il potere di adottare **atti delegati** al fine di modificare l'allegato IV.

L'**articolo 10** prevede l'obbligo per i costruttori di **dichiarare** nella documentazione di omologazione la **percentuale di contenuto riciclato presente nei veicoli**, mentre l'**articolo 11** di fornire **informazioni**, elencate nell'[allegato V](#), **sulla rimozione e la sostituzione sicura** di parti, componenti e materiali contenuti nei veicoli, che devono essere accessibili gratuitamente ai gestori dei rifiuti e ai riparatori-manutentori. La Commissione può adottare **atti delegati** al fine di modificare l'allegato V.

L'**articolo 12** riguarda l'etichettatura di parti, componenti e materiali presenti nei veicoli in linea con le norme di codifica dei materiali. Le norme dettagliate di etichettatura dei motori elettrici contenenti magneti permanenti figurano nell'[allegato VI](#), anch'esso modificabile dalla Commissione con atti delegati.

L'**articolo 13** introduce il **passaporto di circolarità del veicolo**, uno **strumento digitale** utilizzato per migliorare la comunicazione delle informazioni in merito alla rimozione e alla sostituzione sicura di parti e componenti del veicolo. Alla Commissione sono attribuite competenze di esecuzione perché stabilisca tra l'altro le specifiche tecniche di progettazione e funzionamento del passaporto.

La **relazione del Governo** contiene diverse osservazioni in merito ai nuovi requisiti di omologazione introdotti dalla proposta nei capi II e III (artt. 4-13). Le **modifiche alle metodologie di calcolo**, in particolare, richiedono ad avviso del Governo **chiarimenti** in merito alla loro applicazione sia da parte dei costruttori che delle autorità di omologazione. La relazione evidenzia come le innovazioni introdotte abbiano "de facto" creato un **disallineamento** con le corrispondenti prescrizioni del [regolamento UNECE R133](#), armonizzato a livello internazionale e sottoscritto dall'UE. Ciò comporterà, a giudizio della relazione, la necessità di una **doppia certificazione di omologazione per coprire i mercati extra UE** sottoscrittori del predetto regolamento UNECE.

Per quanto attiene ai veicoli omologati in più fasi, inoltre, la relazione sostiene che sarà necessario chiarire i **confini di responsabilità estesa** tra il produttore del veicolo incompleto e quello del veicolo completato, mentre le informazioni sullo smontaggio (art.11) dovrebbero essere richieste solo per i nuovi tipi di veicolo (nuove omologazioni) per quanto riguarda le nuove categorie di veicoli coinvolte (M2, M3, N2, N3, O).

Per quanto concerne, infine, l'**obiettivo minimo del 25% di contenuto riciclato**, il Governo afferma che saranno necessari **approfondimenti in merito alla sua fattibilità**, tenuto conto

che i componenti contenenti quantità crescenti di materiale riciclato devono assicurare tutte le prestazioni tecniche e di sicurezza e che tale obiettivo vincolante dovrebbe essere progressivo e soggetto a revisioni alla luce dello sviluppo tecnologico e della disponibilità di materie prime di qualità.

Capo IV - gestione dei veicoli fuori uso

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

La **sezione 2** stabilisce gli **obblighi di responsabilità estesa del produttore** per i veicoli che hanno immesso sul mercato una volta che questi diventano fuori uso. **L'articolo 16** stabilisce l'obbligo generale di responsabilità dei produttori e ne indica la portata, mentre **l'articolo 17** impone agli Stati membri di creare un **registro** inteso a monitorare il rispetto di questi obblighi da parte dei produttori. I produttori non registrati non possono rendere disponibili i veicoli sul mercato all'interno del territorio dello Stato membro. La domanda di registrazione dei produttori deve contenere le informazioni dell'[allegato VIII](#).

L'articolo 18 riguarda le **organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore**. I produttori possono scegliere se esercitare gli obblighi di responsabilità estesa del produttore individualmente o collettivamente, attraverso organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore che si assumano la responsabilità per loro conto.

L'articolo 19 stabilisce le condizioni per l'autorizzazione dei produttori, in caso di adempimento individuale degli obblighi di responsabilità estesa del produttore, e delle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore, mentre **l'articolo 20** indica i costi relativi alla gestione dei veicoli fuori uso che dovrebbero essere coperti dai **contributi finanziari dei produttori**. I produttori infatti dovranno finanziare parte dei costi di raccolta e trattamento dei veicoli fuori uso necessari per rispettare le prescrizioni del presente regolamento, in particolare gli obblighi volti a garantire una migliore qualità delle materie prime secondarie recuperate dai veicoli. **L'articolo 21** stabilisce criteri armonizzati per la modulazione di tali contributi. Tali **criteri devono creare incentivi economici** affinché i produttori aumentino la circolarità nella progettazione e nella produzione dei nuovi veicoli, tenendo conto della quantità di materie prime primarie e riciclate, di parti, componenti e materiali difficili da rimuovere, demolire, riutilizzare o riciclare e della quantità di sostanze pericolose presenti nel veicolo. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati per stabilire norme dettagliate sulle modalità di applicazione dei criteri di modulazione dei contributi finanziari versati alle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore.

L'articolo 22 stabilisce le norme sul meccanismo di **ripartizione dei costi** per i **veicoli che diventano veicoli fuori uso in un altro Stato membro**. Sono in particolare introdotte norme sulla responsabilità estesa del produttore transfrontaliera. I produttori devono nominare un rappresentante per la responsabilità estesa del produttore in ciascuno Stato membro e istituire meccanismi di cooperazione transfrontaliera con i pertinenti gestori di rifiuti. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati contenenti norme dettagliate relative all'applicazione dei criteri di modulazione dei contributi e al meccanismo di ripartizione dei costi della responsabilità estesa del produttore a livello transfrontaliero.

La **sezione 3** riguarda la **raccolta dei veicoli fuori uso**. Un **presupposto fondamentale** per il corretto trattamento dei veicoli fuori uso, è che **vengano raccolti tutti**. Sono così imposti obblighi connessi alla raccolta, in primo luogo ai produttori e in secondo luogo agli Stati membri.

L'articolo 23 stabilisce l'**obbligo per i produttori** di istituire **sistemi di raccolta**, compresi i punti di raccolta, **dei veicoli fuori uso**, e stabilisce le prescrizioni relative a tali sistemi. Impone poi

agli **Stati membri** di **garantire il corretto funzionamento** di questi sistemi.

I sistemi di raccolta devono permettere ai proprietari dei veicoli e agli altri titolari di veicoli di conferire il veicolo a un impianto autorizzato senza inutili sforzi o costi. All'atto pratico, questo significa che i sistemi devono **coprire adeguatamente tutto il territorio di ciascuno Stato membro**. Essi devono inoltre consentire la raccolta di tutte le marche di veicoli fuori uso, e delle parti scartate in seguito alla riparazione dei veicoli. Al fine di raccogliere efficacemente tutti i veicoli fuori uso è necessario inoltre informare il pubblico in merito all'esistenza di sistemi di raccolta e pertanto sono introdotte disposizioni in merito a **campagne educative** condotte dai produttori o dalle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore per illustrare le conseguenze che una raccolta e un trattamento non adeguati dei veicoli fuori uso hanno sull'ambiente e sulla salute umana.

L'articolo 24 stabilisce l'obbligo di **consegnare tutti i veicoli fuori uso a impianti di trattamento autorizzati**, che svolgono un ruolo fondamentale nella loro raccolta. **L'articolo 25** specifica l'obbligo per gli impianti di trattamento autorizzati di rilasciare i **certificati di rottamazione** di tutti i veicoli fuori uso sottoposti a trattamento. **L'articolo 26** enuncia gli obblighi in capo ai proprietari di veicoli di a) consegnarli agli impianti di trattamento autorizzati quando giungono a fine vita e b) di presentare il certificato di rottamazione per cancellare i veicoli dal registro automobilistico.

La Commissione afferma che benché la direttiva 2000/53/CE preveda l'obbligo di consegnare tutti i veicoli fuori uso agli impianti di trattamento autorizzati, vi è una **percentuale molto cospicua di veicoli dei quali non si ha traccia**, che potrebbero essere stati trattati illegalmente o esportati come veicoli fuori uso, o la cui condizione non viene adeguatamente comunicata alle autorità di immatricolazione degli Stati membri. Tali veicoli sono noti come "**veicoli scomparsi**". Gli Stati membri devono rafforzare la **collaborazione** per ridurre il numero di tali veicoli. Il riconoscimento dei certificati di rottamazione rilasciati in un altro Stato membro e l'obbligo di informare le autorità dello Stato membro di immatricolazione del veicolo in merito al rilascio di un certificato di rottamazione dovrebbero, a giudizio della Commissione, consentire un migliore tracciamento dei veicoli fuori uso.

Per quanto riguarda le disposizioni sulla raccolta dei veicoli fuori uso (artt. 23, 25 e 26), la **relazione del Governo** evidenzia come con il [DPR 23 settembre 2022, n. 177](#) sia stata disciplinata la tenuta del **registro unico telematico dei veicoli fuori uso (RVFU)** e semplificata la materia sulla cessazione dalla circolazione dei veicoli fuori uso. Il contenuto del predetto decreto, che è in vigore dal 6 dicembre 2022 e sarà concretamente applicabile a decorrere dal 7 giugno 2024, appare a giudizio della relazione **in linea con gli obiettivi della proposta** in oggetto, avendone **anticipato in gran parte le finalità**.

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

L'articolo 27 stabilisce gli **obblighi per gli impianti di trattamento autorizzati** in relazione alle azioni specifiche necessarie per il corretto trattamento dei veicoli, mentre **l'articolo 28** definisce le prescrizioni generali applicabili alla **frantumazione** dei veicoli fuori uso. **Vieta di mescolare** i veicoli fuori uso, i loro componenti, materiali e parti con i rifiuti di imballaggio e i rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche.

L'articolo 29 stabilisce le prescrizioni relative alla **depurazione** dei veicoli fuori uso, indicando che i fluidi e i liquidi rimossi devono essere stoccati separatamente, così come le parti, i componenti e i materiali contenenti piombo, cadmio, mercurio e cromo esavalente. Contiene anche indicazioni per le batterie dei veicoli elettrici.

L'articolo 30 impone agli impianti di trattamento autorizzati di rimuovere le parti e i componenti elencati nell'[allegato VII](#), parte C, prima della frantumazione e stabilisce le condizioni per autorizzare l'esenzione da questo obbligo. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati al fine di modificare l'allegato VII.

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

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

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

L'articolo 34 stabilisce **tre obiettivi**: sul riutilizzo e il riciclaggio dei veicoli fuori uso, sul loro riutilizzo e recupero e sul riciclaggio della plastica. È opportuno, sostiene la Commissione, continuare a perfezionare il riciclaggio di tutta la plastica ricavata dai veicoli fuori uso, importante per garantire un'offerta sufficiente di materiali riciclati e soddisfare così la domanda di plastica riciclata nei veicoli. È dunque necessario fissare un **obiettivo specifico di riciclaggio del 30% della plastica contenuta nei veicoli fuori uso**. L'obiettivo sarebbe complementare agli obiettivi di riutilizzo e riciclaggio (85%) e di riutilizzo e recupero (95%) dei veicoli fuori uso in peso medio per veicolo e anno. Per facilitare l'attuazione di tali prescrizioni da parte dei gestori di rifiuti è necessario un **periodo transitorio di tre anni**. Nel frattempo, dovrebbero continuare ad applicarsi gli attuali obiettivi di riutilizzo e riciclaggio (85%) e di riutilizzo e recupero (95%) dei veicoli fuori uso, stabiliti dalla direttiva 2000/53/CE e basati sulla definizione di riciclaggio ivi contenuta.

L'articolo 35 introduce il **divieto di smaltimento in discarica di rifiuti non inerti e non trattati mediante tecnologie post frantumazione**, mentre **l'articolo 36** stabilisce le norme per calcolare gli obiettivi di riutilizzo, riciclaggio e recupero nei casi in cui i veicoli fuori uso sono **spediti in un altro paese per essere sottoposti a trattamento**.

Capo V - veicoli usati e loro esportazione

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

La **sezione 2** contiene disposizioni che disciplinano **l'esportazione dei veicoli usati**. Si tratta di misure - spiega la Commissione - che dovrebbero garantire che solo i veicoli usati idonei a circolare sulle strade dell'Unione possano essere esportati in un paese terzo, riducendo in tal modo il rischio che i veicoli usati esportati dall'Unione contribuiscano all'inquinamento atmosferico o causino incidenti stradali nei paesi terzi. **L'articolo 38** stabilisce le condizioni per l'esportazione dei veicoli usati: non devono essere veicoli fuori uso secondo i criteri di cui all'[allegato I](#) (che la Commissione può modificare tramite atti delegati) e devono essere idonei alla circolazione stradale.

L'articolo 39 impone alle **autorità doganali di verificare** la conformità dei veicoli da esportare alle prescrizioni in materia di esportazione. Per tutelare l'ambiente e contribuire alla sicurezza stradale nei paesi terzi, la Commissione può adottare atti delegati al fine di stabilire le suddette prescrizioni.

L'articolo 40 stabilisce quando le autorità doganali devono effettuare controlli sui veicoli usati da esportare, **l'articolo 41** indica quando le autorità doganali devono sospendere lo svincolo per l'esportazione di un veicolo usato, **l'articolo 42** riguarda le situazioni in cui un veicolo usato deve essere svincolato per l'esportazione, mentre **l'articolo 43** indica i motivi del rifiuto dello svincolo

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

In merito alle disposizioni sull'esportazione di veicoli usati (artt. 38-45), la **relazione del Governo** non ravvisa particolari criticità per quanto riguarda la legislazione nazionale sulla radiazione del veicolo per esportazione ([art. 103 del decreto legislativo 285/92](#), codice della strada), mentre ritiene meritevole di approfondimento la proposta di istituzione del sistema MOVE HUB al fine di scambiare il numero di identificazione dei veicoli e le informazioni relative all'immatricolazione e al controllo tecnico dei veicoli tra i registri di immatricolazione nazionali e i sistemi elettronici di controllo tecnico degli Stati membri, nonché per interconnettersi all'ambiente dello sportello unico dell'UE per le dogane.

Capo VI - garanzia dell'applicazione delle norme

L'articolo 46 impone agli Stati membri di effettuare **ispezioni regolari** degli impianti di trattamento autorizzati, dei riparatori-manutentori, degli altri impianti e degli operatori economici che potrebbero trattare i veicoli fuori uso. Ogni anno le ispezioni devono riguardare almeno il **10%** degli impianti di trattamento e degli operatori autorizzati.

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

L'articolo 48 prescrive che gli Stati membri stabiliscano **sanzioni** efficaci, proporzionate e dissuasive per le violazioni del regolamento, mentre **l'articolo 49** infine stabilisce le norme relative alla comunicazione da parte degli Stati membri alla Commissione dei dati sulla raccolta e sul trattamento dei veicoli fuori uso, e sull'attuazione degli obblighi di responsabilità estesa del produttore.

Capo VII - delega di potere e procedura di comitato

Il presente capo contiene gli articoli sugli atti delegati (articolo 50) e sugli atti di esecuzione (articolo 51). *Tuttavia, come si è evince dai capi e dagli articoli precedenti, sono **numerose le deleghe di potere e le competenze di esecuzione attribuite alla Commissione europea e soprattutto investono aspetti ed elementi particolarmente rilevanti del regolamento. Nel corso dell'esame potrebbe pertanto essere utile valutare la coerenza di tali clausole con le previsioni di cui agli articoli 290 e 291 del TFUE che disciplinano i presupposti e l'ambito per il ricorso agli atti esecutivi e delegati.***

La **relazione del Governo** ritiene che la legislazione secondaria che dovrà essere adottata dalla Commissione tramite atti delegati o atti di esecuzione aventi riflessi sulla **progettazione dei veicoli** e sulla **definizione dei materiali** dovrebbe essere **adottata almeno con congruo anticipo** (4-5 anni) rispetto alla data di applicazione, per garantire il necessario tempo di adeguamento per le case produttrici di veicoli.

Capo VIII - modifiche

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

La Commissione afferma che è opportuno modificare l'allegato II del regolamento (UE) 2019/1020, che elenca la normativa di armonizzazione dell'Unione senza disposizioni sulle sanzioni, per rimuovere dall'elenco le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE, in quanto il presente regolamento deve necessariamente

contenere disposizioni sulle sanzioni; è inoltre necessario garantire che durante la procedura di omologazione dell'UE siano verificate le disposizioni e le prescrizioni del presente regolamento relative all'omologazione. È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) 2018/858.

Capo IX - disposizioni finali

Il presente capo contiene le disposizioni finali, relative all'obbligo di valutare il regolamento a distanza di otto anni dalla sua adozione (articolo 55), all'abrogazione e alle disposizioni transitorie (articolo 56) e all'entrata in vigore (articolo 57).

Base giuridica

La **base giuridica** della proposta è costituita dall'**articolo 114 TFUE**, inteso ad assicurare il funzionamento del mercato unico, che è anche la base giuridica del quadro normativo generale in materia di omologazione dei veicoli a motore, che comprende la direttiva Omologazione 3R, mentre la direttiva "veicoli fuori uso" ha una base giuridica ambientale (articolo 192 TFUE). Pertanto, l'articolo 114 TFUE è, a giudizio della Commissione, la base giuridica adeguata alla presente proposta, in quanto fa degli **obblighi di carattere ambientale il nucleo delle condizioni che regolano l'omologazione e l'immissione sul mercato dell'UE dei veicoli**, e consente di armonizzare le prescrizioni relative al trattamento dei veicoli fuori uso. L'obiettivo ambientale non è qui a sé stante, conclude la Commissione, ma è piuttosto il motore dell'armonizzazione delle prescrizioni di progettazione relative alla riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dei veicoli.

Secondo la **relazione del Governo**, la proposta rispetta il principio di attribuzione. La base giuridica è correttamente individuata nell'articolo 114 TFUE inteso ad assicurare il funzionamento del mercato unico.

Sussidiarietà

La proposta è accompagnata da una "**Subsidiarity Grid**" (Griglia di Sussidiarietà) che giustifica, più approfonditamente rispetto alla relazione introduttiva, la necessità e il valore aggiunto dell'azione legislativa a livello UE.

La Commissione motiva la necessità di intervenire legislativamente a livello di UE in quanto, per armonizzare e far funzionare bene il mercato unico nell'UE e trasformare il settore automobilistico adeguandolo all'economia circolare, è fondamentale introdurre una serie di norme comuni a livello dell'UE che prevedano prescrizioni e obblighi chiari per gli Stati membri e le imprese. Secondo la Commissione, gli **obiettivi** del lavoro di revisione delle norme dell'UE in materia di veicoli fuori uso **non possono essere conseguiti in misura sufficiente dai singoli Stati membri** ma, data la portata e gli effetti delle misure, il modo migliore per realizzarli è attraverso un intervento a livello dell'UE. L'armonizzazione delle prescrizioni **contrasterebbe inoltre i problemi di attuazione derivanti dalle diverse interpretazioni della normativa vigente**. In assenza di un intervento a livello dell'UE, infine, vi è il rischio di una frammentazione del mercato unionale e che i progressi da compiersi nell'economia circolare dipendano dall'azione volontaria delle imprese o dei singoli Stati membri.

Secondo la **relazione del Governo**, la proposta rispetta il principio di sussidiarietà.

Proporzionalità

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

Secondo la **relazione del Governo**, la proposta rispetta il principio di proporzionalità.

Scelta dell'atto giuridico

A giudizio della Commissione, il ricorso ad un regolamento permette di **garantire la certezza del diritto** di cui necessitano gli operatori e le autorità degli Stati membri. L'accorpamento di tutte le prescrizioni in un unico atto semplificherà inoltre il panorama normativo attuale e contribuirà a una maggiore integrazione del mercato unico dell'UE. Rispetto a una direttiva, la scelta di un regolamento **riduce altresì i costi amministrativi connessi al recepimento** delle disposizioni nella legislazione nazionale e permette di applicare prima le nuove prescrizioni unionali. La scelta di un regolamento è infine coerente con il quadro normativo in materia di omologazione, nel quale le direttive sono trasformate in regolamenti come misura adottata dall'Unione in seguito allo scandalo delle emissioni "Dieselgate".

Esame presso le Istituzioni dell'UE

Al Parlamento europeo la proposta è stata assegnata alla Commissione per l'Ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (ENVI), che ha nominato relatore il deputato Jens Gieseke (PPE, Germania).

Esame presso altri Parlamenti nazionali

Sulla base dei dati forniti dal [sito IPEX](#), l'esame dell'atto risulta avviato da parte dei parlamenti di Belgio (Camera dei rappresentanti), Cechia (Senato), Danimarca, Finlandia, Lettonia, Romania (Senato), Slovacchia e Svezia, mentre risulta concluso da parte dei parlamenti di Irlanda e Lituania.