Parlamento europeo
2024-2029

TESTI APPROVATI

P10_TA(2025)0168

Norme di circolarità per la progettazione dei veicoli e gestione dei veicoli fuori uso

Emendamenti del Parlamento europeo, approvati il 9 settembre 2025, alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle norme di circolarità per la progettazione dei veicoli e alla gestione dei veicoli fuori uso, che modifica i regolamenti (UE) 2018/858 e (UE) 2019/1020 e abroga le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE (COM(2023)0451 – C9-0308/2023 – 2023/0284(COD))[1]

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

[1] La questione è stata rinviata alle commissioni competenti in base all'articolo 60, paragrafo 4, quarto comma, del regolamento del Parlamento, per l'avvio di negoziati interistituzionali (A10-0158/2025).

Emendamento 1
Proposta di regolamento
Considerando 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
(1) La comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2019 "Il Green Deal europeo"[37] ("Green Deal europeo") delinea la strategia di crescita dell'Europa e mira a trasformare l'Unione in una società giusta e prospera, dotata di un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva, che nel 2050 conseguirà l'azzeramento delle emissioni nette di gas a effetto serra e in cui la crescita economica sarà dissociata dal consumo delle risorse. Affinché le politiche di prodotto dell'Unione contribuiscano a ridurre le emissioni di carbonio a livello mondiale, è necessario garantire che i prodotti commercializzati e venduti nell'Unione siano di origine e fabbricazione sostenibili e che siano trattati in modo sostenibile alla fine del ciclo di vita.	(1) La comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2019 "Il Green Deal europeo"[37] ("Green Deal europeo") delinea la strategia di crescita dell'Europa e mira a trasformare l'Unione in una società giusta e prospera, dotata di un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva, che ***al più tardi*** nel 2050 conseguirà l'azzeramento delle emissioni nette di gas a effetto serra e in cui la crescita economica sarà dissociata dal consumo delle risorse. Affinché le politiche di prodotto dell'Unione contribuiscano a ridurre le emissioni di carbonio a livello mondiale, è necessario garantire che i prodotti commercializzati e venduti nell'Unione siano di origine e fabbricazione sostenibili e che siano trattati in modo sostenibile alla fine del ciclo di vita.
[37] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni "Il Green Deal europeo", COM(2019) 640 final.	[37] 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)0640 final.

Emendamento 2
Proposta di regolamento
Considerando 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
(2) Il settore automobilistico concorre in modo significativo all'uso di energia e risorse materiali da parte dell'Unione, e di conseguenza al rilascio di gas a effetto serra. La produzione, nei paesi terzi, di veicoli che sono immessi sul mercato dell'Unione contribuisce alle emissioni di gas a effetto serra a livello mondiale, il che a sua volta ha un impatto ambientale negativo sull'Unione. Il passaggio dall'uso di combustibili fossili nei veicoli alla mobilità a emissioni zero, previsto dal pacchetto legislativo "Pronti per il 55 %", è una delle condizioni indispensabili per raggiungere l'obiettivo della neutralità climatica a orizzonte 2050; esso infatti ridurrà le emissioni di gas a effetto serra del settore automobilistico legate alla fase di utilizzo dei veicoli. L'industria automobilistica è tra quelle in cui si usano maggiori quantità di alluminio primario, acciaio e plastica per la fabbricazione dei nuovi veicoli immessi sul mercato dell'Unione. L'uso di questi materiali, può tradursi in un forte impatto ambientale, associato all'energia necessaria per estrarli e lavorarli. L'impronta ambientale della fabbricazione di nuovi veicoli potrebbe aumentare a causa dell'attuale elettrificazione del parco veicoli ***e*** di un uso più diffuso dell'elettronica nei modelli futuri, che richiedono entrambi una quantità considerevole di materie prime critiche e strategiche e di metalli preziosi, come il rame e le terre rare. Il risultato di questi cambiamenti è che la fase di produzione dei	(2) Il settore automobilistico concorre in modo significativo all'uso di energia e risorse materiali da parte dell'Unione, e di conseguenza al rilascio di gas a effetto serra. La produzione, nei paesi terzi, di veicoli che sono immessi sul mercato dell'Unione contribuisce alle emissioni di gas a effetto serra a livello mondiale, il che a sua volta ha un impatto ambientale negativo sull'Unione. Il passaggio dall'uso di combustibili fossili nei veicoli alla mobilità a emissioni zero, previsto dal pacchetto legislativo "Pronti per il 55 %", è una delle condizioni indispensabili per raggiungere l'obiettivo della neutralità climatica a orizzonte 2050; esso infatti ridurrà le emissioni di gas a effetto serra del settore automobilistico legate alla fase di utilizzo dei veicoli. L'industria automobilistica è tra quelle in cui si usano maggiori quantità di alluminio primario, acciaio e plastica per la fabbricazione dei nuovi veicoli immessi sul mercato dell'Unione. L'uso di questi materiali, può tradursi in un forte impatto ambientale, associato all'energia necessaria per estrarli e lavorarli. L'impronta ambientale della fabbricazione di nuovi veicoli potrebbe aumentare a causa dell'attuale elettrificazione del parco veicoli, ***dell'attuale crescita delle dimensioni e del peso dei veicoli*** nonché di un uso più diffuso e ***della complessità*** dell'elettronica nei modelli futuri, che richiedono entrambi una quantità considerevole di materie prime critiche e strategiche e di metalli

veicoli potrebbe avere un'impronta ambientale maggiore rispetto alla fase di utilizzo. Inoltre le attuali norme del diritto dell'Unione relative alla gestione dei rifiuti comportano un recupero non ottimale delle risorse dai veicoli fuori uso, tanto che vi è un ampio margine per aumentare la quantità e la qualità di parti, componenti e materiali da destinare al riutilizzo, alla rifabbricazione, al ricondizionamento e al riciclaggio a partire dai veicoli fuori uso. Per mitigare gli impatti ambientali e contribuire alla decarbonizzazione del settore, è necessario migliorare il funzionamento del mercato unico e dare maggiore impulso alla transizione dell'industria automobilistica verso un'economia circolare. Ciò è in linea con la comunicazione della Commissione dell'11 marzo 2020 "Un nuovo piano d'azione per l'economia circolare – Per un'Europa più pulita e più competitiva"[38], che invitava a rivedere le norme vigenti al fine di "promuovere modelli commerciali più circolari collegando gli aspetti di progettazione al trattamento dei veicoli fuori uso, considerare la possibilità di adottare norme sul contenuto riciclato obbligatorio per alcuni materiali [...] e migliorare l'efficienza del riciclaggio". Anche il Consiglio[39] e il Parlamento[40] hanno sottolineato la necessità di nuove norme dell'UE in materia, che sostituiscano le norme vigenti sull'omologazione dei veicoli per quanto riguarda la riutilizzabilità, la riciclabilità e la recuperabilità e sui veicoli fuori uso.

preziosi, come il rame e le terre rare. Il risultato di questi cambiamenti è che la fase di produzione dei veicoli potrebbe avere un'impronta ambientale maggiore rispetto alla fase di utilizzo ***e che l'industria potrebbe diventare sempre più dipendente dalle importazioni di materie prime critiche e vulnerabile alle interruzioni dell'approvvigionamento e quindi meno competitiva***. Inoltre le attuali norme del diritto dell'Unione relative alla gestione dei rifiuti comportano un recupero non ottimale delle risorse dai veicoli fuori uso, tanto che vi è un ampio margine per aumentare la quantità e la qualità di parti, componenti e materiali da destinare ***alla riparazione,*** al riutilizzo, alla rifabbricazione, al ricondizionamento***, all'ammodernamento*** e al riciclaggio a partire dai veicoli ***durante la fase di utilizzo e*** fuori uso. Per mitigare gli impatti ambientali, contribuire alla decarbonizzazione del settore ***e sostenere la competitività rafforzando la resilienza dell'industria automobilistica***, è necessario migliorare il funzionamento del mercato unico e dare maggiore impulso alla transizione dell'industria automobilistica verso un'economia circolare. Ciò è in linea con la comunicazione della Commissione dell'11 marzo 2020 "Un nuovo piano d'azione per l'economia circolare – Per un'Europa più pulita e più competitiva"[38], che invitava a rivedere le norme vigenti al fine di "promuovere modelli commerciali più circolari collegando gli aspetti di

progettazione al trattamento dei veicoli fuori uso, considerare la possibilità di adottare norme sul contenuto riciclato obbligatorio per alcuni materiali [...] e migliorare l'efficienza del riciclaggio". ***Ciò è in linea anche con il regolamento (UE) 2024/1252 del Parlamento europeo e del Consiglio[38 bis].*** Anche il Consiglio[39] e il Parlamento[40] hanno sottolineato la necessità di nuove norme dell'UE in materia, che sostituiscano le norme vigenti sull'omologazione dei veicoli per quanto riguarda la riutilizzabilità, la riciclabilità e la recuperabilità e sui veicoli fuori uso.

---

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

[39] Conclusioni del Consiglio, del 17 dicembre 2020, "Per una

---

[38] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, dell'11 marzo 2020, "Un nuovo piano d'azione per l'economia circolare – Per un'Europa più pulita e più competitiva" (COM(2020)0098 final).

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

[39] Conclusioni del Consiglio, del 17 dicembre 2020, "Per una

ripresa circolare e verde".

[40] Risoluzione del Parlamento europeo, del 10 febbraio 2021, sul nuovo piano d'azione per l'economia circolare.

ripresa circolare e verde".

[40] Risoluzione del Parlamento europeo, del 10 febbraio 2021, sul nuovo piano d'azione per l'economia circolare.

Emendamento 3
Proposta di regolamento
Considerando 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
(6) Il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio[44] ha introdotto un sistema completo di omologazione e vigilanza del mercato per i veicoli a motore, i rimorchi e i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, al fine di garantire il funzionamento corretto del mercato interno e di offrire un livello elevato di prestazioni ambientali. C'è bisogno di un atto normativo distinto ai fini della procedura di omologazione UE stabilita dall'allegato II del regolamento (UE) 2018/858. È necessario stabilire disposizioni e norme relative alla circolarità dei veicoli nel processo di omologazione UE. Affinché i veicoli siano conformi a tali norme, occorre garantire che siano sottoposti a verifica nel processo di omologazione dell'UE. Le disposizioni amministrative del regolamento (UE) 2018/858, comprese le disposizioni sulla vigilanza del mercato, le misure correttive e le sanzioni, si applicano alle omologazioni rilasciate conformemente alle prescrizioni del presente regolamento. Le disposizioni amministrative del regolamento (UE) 2018/858, comprese le	(6) Il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio[44] ha introdotto un sistema completo di omologazione e vigilanza del mercato per i veicoli a motore, i rimorchi e i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, al fine di garantire il funzionamento corretto del mercato interno e di offrire un livello elevato di prestazioni ambientali. C'è bisogno di un atto normativo distinto ai fini della procedura di omologazione UE stabilita dall'allegato II del regolamento (UE) 2018/858. È necessario stabilire disposizioni e norme relative alla circolarità dei veicoli nel processo di omologazione UE. Affinché i veicoli siano conformi a tali norme, occorre garantire che siano sottoposti a verifica nel processo di omologazione dell'UE. Le disposizioni amministrative del regolamento (UE) 2018/858, comprese le disposizioni sulla vigilanza del mercato, le misure correttive e le sanzioni, si applicano alle omologazioni rilasciate conformemente alle prescrizioni del presente regolamento. Le disposizioni amministrative del regolamento (UE) 2018/858, comprese le

disposizioni sulla vigilanza del mercato, le misure correttive e le sanzioni, si applicano alle omologazioni rilasciate conformemente alle prescrizioni del presente regolamento.	disposizioni sulla vigilanza del mercato, le misure correttive***, le clausole di salvaguardia*** e le sanzioni, si applicano alle omologazioni rilasciate conformemente alle prescrizioni del presente regolamento.
_____	_____
[44] Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).	[44] Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).

Emendamento 4
Proposta di regolamento
Considerando 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(6 bis) Al fine di evitare l'applicazione retroattiva delle prescrizioni, è importante distinguere tra omologazioni modificate e nuove omologazioni. È pertanto opportuno chiarire che le modifiche non richiedono sistematicamente una nuova omologazione a norma del regolamento (UE) 2018/858.

Emendamento 5
Proposta di regolamento
Considerando 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
(7) Per migliorare il funzionamento del mercato interno garantendo nel contempo un elevato livello di protezione dell'ambiente, è fondamentale armonizzare le condizioni di omologazione dei veicoli per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, e le condizioni che disciplinano la gestione dei rifiuti nel settore automobilistico. Vi sono legami intrinseci tra la fase di produzione e il trattamento dei veicoli fuori uso, in quanto il trattamento compatibile con l'ambiente dei veicoli fuori uso dipende in larga misura dal modo in cui i veicoli sono progettati e costruiti. La maniera più efficiente per agevolare la transizione del settore automobilistico verso un'economia circolare è pertanto istituire un quadro normativo uniforme a livello dell'Unione, che disciplini in modo integrato e coerente la progettazione, la fabbricazione, l'immissione sul mercato nell'Unione e il trattamento dei veicoli fuori uso. Si tratta di una misura essenziale anche per lo sviluppo del mercato dell'Unione delle materie prime secondarie utilizzate nei nuovi veicoli immessi sul mercato e per evitare ostacoli al commercio e distorsioni della concorrenza, garantire la chiarezza giuridica e migliorare le prestazioni ambientali di tutti gli operatori economici coinvolti nella progettazione e nella produzione dei veicoli e nel loro trattamento quando diventano fuori uso. Per raggiungere questi obiettivi e rispondere alla necessità di	(7) Per migliorare il funzionamento del mercato interno garantendo nel contempo un elevato livello di protezione dell'ambiente, è fondamentale armonizzare le condizioni di omologazione dei veicoli per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, e le condizioni che disciplinano la gestione dei rifiuti nel settore automobilistico ***e l'esportazione dei veicoli usati***. Vi sono legami intrinseci tra la fase di produzione e il trattamento dei veicoli fuori uso, in quanto il trattamento compatibile con l'ambiente dei veicoli fuori uso dipende in larga misura dal modo in cui i veicoli sono progettati e costruiti. La maniera più efficiente per agevolare la transizione del settore automobilistico verso un'economia circolare è pertanto istituire un quadro normativo uniforme a livello dell'Unione, che disciplini in modo integrato e coerente la progettazione, la fabbricazione, l'immissione sul mercato nell'Unione e il trattamento dei veicoli fuori uso. Si tratta di una misura essenziale anche per lo sviluppo del mercato dell'Unione delle materie prime secondarie utilizzate nei nuovi veicoli immessi sul mercato e per evitare ostacoli al commercio e distorsioni della concorrenza, garantire la chiarezza giuridica e migliorare le prestazioni ambientali di tutti gli operatori economici coinvolti nella progettazione e nella produzione dei veicoli e nel loro trattamento quando diventano fuori uso. Per raggiungere questi obiettivi e

norme uniformi per il mercato unico che tengano conto delle questioni ambientali, e in linea con la legislazione dell'Unione in materia di omologazione dei veicoli a motore, è opportuno sostituire le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE con un regolamento basato sull'articolo 114 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).	rispondere alla necessità di norme uniformi per il mercato unico che tengano conto delle questioni ambientali, e in linea con la legislazione dell'Unione in materia di omologazione dei veicoli a motore, è opportuno sostituire le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE con un regolamento basato sull'articolo 114 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

Emendamento 6
Proposta di regolamento
Considerando 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
(8) Le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE si applicano solo ai veicoli adibiti al trasporto di passeggeri (M_1) e ai veicoli commerciali leggeri (N_1), che rappresentano circa l'85 % di tutti i veicoli immatricolati nell'Unione. Gli altri veicoli, vale a dire i veicoli a due e tre ruote, gli autocarri, gli autobus e i rimorchi, non sono soggetti ad alcuna normativa dell'Unione in materia di progettazione ecocompatibile e gestione quando diventano fuori uso. Pertanto, per garantire un quadro normativo circolare per tutti i veicoli immatricolati nell'Unione, che ne preveda il trattamento in modo compatibile con l'ambiente, e per evitare la frammentazione del mercato unico, il presente regolamento dovrebbe applicarsi non solo ai veicoli delle categorie M_1 e N_1, ma anche, almeno in parte, ***a determinati*** veicoli di categoria L ***(L_3e-L_7e)***, veicoli pesanti e ai loro rimorchi (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Vi è carenza di	(8) Le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE si applicano solo ai veicoli adibiti al trasporto di passeggeri (M_1) e ai veicoli commerciali leggeri (N_1), che rappresentano circa l'85 % di tutti i veicoli immatricolati nell'Unione. Gli altri veicoli, vale a dire i veicoli a due e tre ruote, gli autocarri, gli autobus e i rimorchi, non sono soggetti ad alcuna normativa dell'Unione in materia di progettazione ecocompatibile e gestione quando diventano fuori uso. Pertanto, per garantire un quadro normativo circolare per tutti i veicoli immatricolati nell'Unione, che ne preveda il trattamento in modo compatibile con l'ambiente, e per evitare la frammentazione del mercato unico, il presente regolamento dovrebbe applicarsi non solo ai veicoli delle categorie M1 e N1, ma anche, almeno in parte, ***ai*** veicoli di categoria L, ai veicoli pesanti e ai loro rimorchi (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Vi è carenza di informazioni esaurienti sul

informazioni esaurienti sul trattamento di tali veicoli nell'Unione quando diventano fuori uso, il che impedisce di applicare loro lo stesso regime che si applica ai veicoli di categoria M_1 e N_1 all'entrata in vigore del presente regolamento. Tuttavia le prescrizioni relative alla raccolta dei veicoli fuori uso, al conferimento obbligatorio agli impianti di trattamento autorizzati e alla loro depurazione dovrebbero applicarsi ai veicoli di categoria L ***(L_3e-L_7e) e*** ai veicoli pesanti e ai loro rimorchi (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Per facilitare il trattamento dei veicoli fuori uso appartenenti a queste categorie, i fabbricanti dovrebbero essere tenuti a fornire informazioni sulla rimozione e la sostituzione di parti, componenti e materiali di tali veicoli. Le disposizioni che disciplinano la responsabilità estesa del produttore dovrebbero applicarsi anche a queste categorie di veicoli e coprirne i costi di raccolta e depurazione quando diventano fuori uso.	trattamento di tali veicoli nell'Unione quando diventano fuori uso, il che impedisce di applicare loro lo stesso regime che si applica ai veicoli di categoria M_1 e N_1 all'entrata in vigore del presente regolamento. Tuttavia le prescrizioni relative alla raccolta dei veicoli fuori uso, al conferimento obbligatorio agli impianti di trattamento autorizzati e alla loro depurazione dovrebbero applicarsi ***sia*** ai veicoli di categoria L ***che*** ai veicoli pesanti e ai loro rimorchi (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Per facilitare il trattamento dei veicoli fuori uso appartenenti a queste categorie, i fabbricanti dovrebbero essere tenuti a fornire informazioni sulla rimozione e la sostituzione di parti, componenti e materiali di tali veicoli. Le disposizioni che disciplinano la responsabilità estesa del produttore dovrebbero applicarsi anche a queste categorie di veicoli e coprirne i costi di raccolta e depurazione quando diventano fuori uso. ***Inoltre ai veicoli della categoria L dovrebbero applicarsi prescrizioni supplementari, ad esempio in materia di etichettatura, rimozione obbligatoria o riutilizzo, rifabbricazione e ricondizionamento.***

Emendamento 7
Proposta di regolamento
Considerando 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(8 bis) Al fine di garantire la coerenza normativa ed evitare la frammentazione del mercato unico, è necessario

estendere l'ambito di applicazione del presente regolamento ai veicoli che rientrano nelle categorie L1 e L2 quali definite nel regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio[1 bis]. I veicoli delle categorie L1e e L2e non sono soggetti in modo uniforme all'immatricolazione amministrativa a norma della direttiva 1999/37/CE del Consiglio[1 ter] in tutti gli Stati membri, nonostante siano omologati a norma del regolamento (UE) n. 168/2013. Tale incoerenza normativa rischia di creare approcci nazionali frammentati, imporre oneri sproporzionati ai costruttori e compromettere la competitività dell'industria. Al fine di garantire la coerenza normativa e l'armonizzazione, il presente regolamento dovrebbe stabilire che, qualora tali veicoli non siano soggetti a immatricolazione amministrativa, dovrebbe essere attuato un sistema alternativo per registrarne l'identificazione, anche al momento dell'immissione sul mercato, durante l'uso o quando sono fuori uso. Tale approccio dovrebbe evitare disparità di trattamento di veicoli simili e allineare gli obblighi tra tutti i veicoli della categoria L, promuovendo in tal modo un quadro coerente ai fini della conformità al presente regolamento.

[1 bis] Regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla

vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

[1 ter] Direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj).

Emendamento 8
Proposta di regolamento
Considerando 9 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(9 bis) I veicoli progettati e fabbricati o adattati per essere utilizzati esclusivamente dalle forze armate, nonché i veicoli progettati e fabbricati per essere utilizzati da forze armate, difesa civile, servizi antincendio, forze responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico e servizi medici di emergenza dovrebbero essere esclusi dall'ambito di applicazione del presente regolamento. Tali veicoli sono impiegati per funzioni operative specializzate e sono soggetti a prescrizioni tecniche specifiche e la loro progettazione, costruzione e uso differiscono notevolmente da quelli dei veicoli destinati al trasporto stradale generale. L'applicazione a tali veicoli di norme generali di circolarità per quanto riguarda la progettazione e la gestione

	della fine del ciclo di vita non sarebbe pertanto opportuna e la loro esclusione dall'ambito di applicazione del presente regolamento è coerente con la natura specifica delle loro funzioni.

Emendamento 9
Proposta di regolamento
Considerando 9 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(9 ter) Al fine di preservare il patrimonio culturale europeo, i veicoli di interesse storico dovrebbero essere esclusi dall'ambito di applicazione del presente regolamento. Anche i veicoli di particolare interesse culturale dovrebbero poter essere esclusi dall'ambito di applicazione del presente regolamento, a condizione che siano ufficialmente riconosciuti come tali dall'autorità competente dello Stato membro in cui sono immatricolati, sulla base di criteri specifici. L'esclusione non dovrebbe esentare tali veicoli da una conservazione e una manipolazione rispettose dell'ambiente, conformemente al diritto nazionale e dell'Unione. Gli Stati membri dovrebbero pertanto garantire che tutti i veicoli che beneficiano di tale esenzione siano gestiti di conseguenza.

Emendamento 10
Proposta di regolamento
Considerando 9 quater (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(9 quater) Al fine di garantire che l'ambito di applicazione del presente regolamento sia adattato alle realtà del mercato, è opportuno escludere dal presente regolamento anche altri tipi di veicoli, come i veicoli delle categorie L prodotti in piccole serie o determinati cicli a pedali.

Emendamento 11
Proposta di regolamento
Considerando 10

Testo della Commissione	*Emendamento*
(10) I veicoli speciali sono destinati a funzioni particolari e richiedono allestimenti specifici della carrozzeria che non sono del tutto sotto il controllo del costruttore. Le quote di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità non possono perciò essere calcolate correttamente. A questi veicoli dovrebbero applicarsi solo le disposizioni relative alla raccolta, alla depurazione e alla rimozione obbligatoria di parti e componenti. I costi di svolgimento di queste attività dovrebbero essere sostenuti dai produttori nell'ambito del regime di responsabilità estesa del produttore. Le disposizioni relative alle sostanze presenti nei veicoli dovrebbero applicarsi anche ai veicoli speciali, come già previsto dalla direttiva 2000/53/CE. I costruttori di seconda fase dei veicoli che sono stati omologati con omologazione	(10) I veicoli speciali sono destinati a funzioni particolari e richiedono allestimenti specifici della carrozzeria che non sono del tutto sotto il controllo del costruttore. Le quote di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità non possono perciò essere calcolate correttamente. A questi veicoli dovrebbero applicarsi solo le disposizioni relative alla raccolta, alla depurazione e alla rimozione obbligatoria di parti e componenti. I costi di svolgimento di queste attività dovrebbero essere sostenuti dai produttori nell'ambito del regime di responsabilità estesa del produttore. Le disposizioni relative alle sostanze presenti nei veicoli dovrebbero applicarsi anche ai veicoli speciali, come già previsto dalla direttiva 2000/53/CE. ***Tuttavia i veicoli per uso speciale prodotti da piccoli costruttori dovrebbero***

in più fasi non sono in grado di calcolare i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dei veicoli completati. È pertanto opportuno richiedere la conformità al presente regolamento per il solo veicolo di base.	***essere completamente esclusi dall'ambito di applicazione del presente regolamento.*** I costruttori di seconda fase ***(ad esempio quelli che producono la carrozzeria)*** dei veicoli che sono stati omologati con omologazione in più fasi non sono in grado di calcolare i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dei veicoli completati. È pertanto opportuno ***in questa fase*** richiedere la conformità al presente regolamento per il solo veicolo di base. ***Di conseguenza, la carrozzeria dei veicoli omologati in più fasi che non è inclusa nel veicolo di base non dovrebbe essere inclusa nell'ambito di applicazione della responsabilità estesa del produttore.***

Emendamento 12
Proposta di regolamento
Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(10 bis) I camper e i caravan sono distinti dai veicoli o dai rimorchi convenzionali, in quanto la loro funzione principale è l'alloggio piuttosto che il trasporto. Molti caravan sono fissati in modo permanente come case vacanza, utilizzati per alloggi stagionali e rimangono funzionali per decenni. Tali unità non dovrebbero essere classificate come veicoli fuori uso poiché continuano a fungere da alloggi, spesso non registrati, classificati erroneamente come "veicoli scomparsi". Questi camper

	sono costruiti con componenti non automobilistici come legno, mobili, sistemi idrici e sistemi elettrici domestici, che non rientrano nell'ambito degli impianti di riciclaggio dei veicoli. In considerazione della loro destinazione specifica, della diversa composizione dei materiali e dell'uso attuale, i camper e i caravan dovrebbero essere esclusi dal presente regolamento.

Emendamento 13
Proposta di regolamento
Considerando 11

Testo della Commissione	*Emendamento*
(11) Una delle principali difficoltà pratiche connesse all'applicazione della direttiva 2000/53/CE riguarda il determinare se un veicolo sia diventato o meno un veicolo fuori uso***, in particolare*** nei casi di spedizioni transfrontaliere di veicoli. Nonostante la pubblicazione di orientamenti[46] al riguardo, tale valutazione rimane problematica. È pertanto necessario prevedere criteri precisi giuridicamente vincolanti che consentano di determinare se un veicolo è un veicolo fuori uso. Tali criteri dovrebbero essere rispettati da tutti gli operatori economici e dai proprietari che compiono operazioni con veicoli fuori uso.	(11) Una delle principali difficoltà pratiche connesse all'applicazione della direttiva 2000/53/CE riguarda il determinare se un veicolo sia diventato o meno un veicolo fuori uso, nei casi di spedizioni transfrontaliere ***e di esportazione*** di veicoli. Nonostante la pubblicazione di orientamenti[46] al riguardo, tale valutazione rimane problematica. È pertanto necessario prevedere criteri precisi giuridicamente vincolanti che consentano di determinare se un veicolo è un veicolo fuori uso. Tali criteri dovrebbero essere rispettati da ***tutte le pertinenti autorità competenti,*** tutti gli operatori economici e dai proprietari che compiono operazioni con veicoli fuori uso.
_____	_____
[46] Orientamenti n. 9 dei corrispondenti in materia di	[46] Orientamenti n. 9 dei corrispondenti in materia di

spedizioni di veicoli fuori uso, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.

spedizioni di veicoli fuori uso, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.

Emendamento 14
Proposta di regolamento
Considerando 13

Testo della Commissione	*Emendamento*
(13) Per disciplinare la progettazione di tutti i veicoli immessi sul mercato dell'Unione e la fase finale del loro ciclo di vita è necessario stabilire norme armonizzate sulla circolarità da verificare nella fase di omologazione. Progettare e fabbricare i veicoli in modo tale che le loro parti e i componenti siano riutilizzabili e che i materiali in essi contenuti siano riciclabili è fondamentale per evitare che le parti, i componenti e i materiali non possano essere adeguatamente valorizzati quando il veicolo diventa fuori uso. Pertanto i costruttori di veicoli e i loro fornitori dovrebbero adottare strategie di progettazione che migliorino la riutilizzabilità e la riciclabilità fin dalle prime fasi dello sviluppo di nuovi veicoli. Di conseguenza i nuovi tipi di veicoli dovrebbero continuare a essere costruiti per essere riutilizzabili o riciclabili per almeno l'85 % della loro massa e riutilizzabili o recuperabili per almeno il 95 % della loro massa, come già previsto dalla direttiva 2005/64/CE. È opportuno definire una nuova metodologia per calcolare e verificare i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità di un veicolo	(13) Per disciplinare la progettazione di tutti i veicoli immessi sul mercato dell'Unione e la fase finale del loro ciclo di vita è necessario stabilire norme armonizzate sulla circolarità da verificare nella fase di omologazione. Progettare e fabbricare i veicoli in modo tale che le loro parti e i componenti siano riutilizzabili e che i materiali in essi contenuti siano riciclabili è fondamentale per evitare che le parti, i componenti e i materiali non possano essere adeguatamente valorizzati quando il veicolo diventa fuori uso. Pertanto i costruttori di veicoli e i loro fornitori dovrebbero adottare strategie di progettazione che migliorino la riutilizzabilità e la riciclabilità fin dalle prime fasi dello sviluppo di nuovi veicoli. Di conseguenza i nuovi tipi di veicoli dovrebbero continuare a essere costruiti per essere riutilizzabili o riciclabili per almeno l'85 % della loro massa e riutilizzabili o recuperabili per almeno il 95 % della loro massa, come già previsto dalla direttiva 2005/64/CE. È opportuno definire una nuova metodologia per calcolare e verificare i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità di un veicolo

affinché il calcolo sia effettuato in modo uniforme e possa essere monitorato. La metodologia dovrebbe rispecchiare meglio l'effettivo potenziale di riciclaggio, riutilizzo e recupero del nuovo veicolo alla fine del ciclo di vita, e allo stesso tempo tenere conto dei progressi tecnologici in corso. È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per definire tale metodologia, al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione del presente regolamento. Fino a quando la metodologia non sarà definita, i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dovrebbero continuare a essere calcolati conformemente alla norma ISO 22628:2002, come previsto dalla direttiva 2005/64/CE.	affinché il calcolo sia effettuato in modo uniforme e possa essere monitorato. La metodologia dovrebbe rispecchiare meglio l'effettivo potenziale di riciclaggio, riutilizzo e recupero del nuovo veicolo alla fine del ciclo di vita, e allo stesso tempo tenere conto dei progressi tecnologici in corso. È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per definire tale metodologia, al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione del presente regolamento ***tenendo conto della norma ISO 22628:2002***. Fino a quando la metodologia non sarà definita, i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dovrebbero continuare a essere calcolati conformemente alla norma ISO 22628:2002, come previsto dalla direttiva 2005/64/CE. ***La Commissione dovrebbe adoperarsi affinché la pertinente metodologia delle Nazioni Unite sia aggiornata di conseguenza per evitare conflitti con la metodologia dell'UE e ridurre gli oneri per i costruttori.***

Emendamento 15
Proposta di regolamento
Considerando 13 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(13 bis) Garantire la riparabilità dei veicoli per tutta la loro durata di vita è un pilastro fondamentale di un'economia automobilistica realmente sostenibile e circolare. I veicoli non dovrebbero essere classificati

	precocemente come veicoli fuori uso quando rimangono riparabili, in quanto ciò comporterebbe la produzione di rifiuti inutili, inefficienze economiche e un onere eccessivo per i proprietari dei veicoli. Un veicolo dovrebbe essere considerato fuori uso solo quando non può essere ragionevolmente ripristinato per soddisfare i requisiti del controllo tecnico e presenta pertanto un rischio per la sicurezza degli utenti della strada.

Emendamento 16
Proposta di regolamento
Considerando 13 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(13 ter) La longevità dei veicoli dipende non solo dalla loro progettazione iniziale, ma anche dalla disponibilità di servizi di riparazione e manutenzione a prezzi accessibili e competitivi. I riparatori indipendenti dovrebbero essere in grado di operare in condizioni eque e trasparenti onde garantire che i consumatori non dipendano esclusivamente dalle reti di riparazione controllate dal costruttore, cosa che altrimenti potrebbe limitare la concorrenza, aumentare i costi e ridurre la disponibilità del servizio. Per salvaguardare la scelta dei consumatori e garantire l'uso efficiente delle risorse è opportuno evitare gli ostacoli alla riparazione, comprese le restrizioni all'accesso ai pezzi di

	ricambio, agli strumenti diagnostici, al collegamento ingiustificato dei pezzi a un veicolo specifico e alle informazioni tecniche.

Emendamento 17
Proposta di regolamento
Considerando 15

Testo della Commissione	*Emendamento*
(15) La direttiva 2000/53/CE limita già l'uso del piombo, del mercurio, del cadmio e del cromo esavalente nei veicoli e prevede esenzioni che lo consentono in determinate applicazioni. Il presente regolamento dovrebbe riprendere le norme esistenti. Tuttavia, per garantire la coerenza della legislazione sulle sostanze chimiche, le restrizioni relative all'immissione sul mercato e all'uso di altre sostanze nei veicoli dovrebbero essere disciplinate dal regolamento (CE) n. 1907/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio[48]. Analogamente, le restrizioni all'uso di sostanze disciplinate dal regolamento (UE) 2019/1021 del Parlamento europeo e del Consiglio[49] dovrebbero essere ***introdotte*** sulla base delle disposizioni dello stesso. ***Pertanto il presente regolamento non dovrebbe consentire di limitare sostanze diverse dal piombo, dal mercurio, dal cadmio e dal cromo esavalente nei veicoli.***	(15) La direttiva 2000/53/CE limita già l'uso del piombo, del mercurio, del cadmio e del cromo esavalente nei veicoli e prevede esenzioni che lo consentono in determinate applicazioni. Il presente regolamento dovrebbe riprendere le norme esistenti. Tuttavia, per garantire la coerenza della legislazione sulle sostanze chimiche, le restrizioni relative all'immissione sul mercato e all'uso di altre sostanze nei veicoli dovrebbero essere disciplinate dal regolamento (CE) n. 1907/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio[48]. Analogamente, le restrizioni all'uso di sostanze disciplinate dal regolamento (UE) 2019/1021 del Parlamento europeo e del Consiglio[49] dovrebbero essere ***rispettate*** sulla base delle disposizioni dello stesso.
[48] Regolamento (CE) n. 1907/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2006, concernente la	[48] Regolamento (CE) n. 1907/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2006, concernente la

registrazione, la valutazione, l'autorizzazione e la restrizione delle sostanze chimiche (REACH), che istituisce un'Agenzia europea per le sostanze chimiche, che modifica la direttiva 1999/45/CE e che abroga il regolamento (CEE) n. 793/93 del Consiglio e il regolamento (CE) n. 1488/94 della Commissione, nonché la direttiva 76/769/CEE del Consiglio e le direttive della Commissione 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE e 2000/21/CE (GU L 396 del 30.12.2006, pag. 1).

[49] Regolamento (UE) 2019/1021 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, relativo agli inquinanti organici persistenti (GU L 169 del 25.6.2019, pag. 45).

registrazione, la valutazione, l'autorizzazione e la restrizione delle sostanze chimiche (REACH), che istituisce un'Agenzia europea per le sostanze chimiche, che modifica la direttiva 1999/45/CE e che abroga il regolamento (CEE) n. 793/93 del Consiglio e il regolamento (CE) n. 1488/94 della Commissione, nonché la direttiva 76/769/CEE del Consiglio e le direttive della Commissione 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE e 2000/21/CE (GU L 396 del 30.12.2006, pag. 1).

[49] Regolamento (UE) 2019/1021 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, relativo agli inquinanti organici persistenti (GU L 169 del 25.6.2019, pag. 45).

Emendamento 18
Proposta di regolamento
Considerando 15 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(15 bis) Al fine di agevolare il rispetto del presente regolamento e fornire orientamenti sulle restrizioni relative alle sostanze che destano preoccupazione presenti nei veicoli, ma anche a quelle che ostacolano il riciclaggio di materie prime secondarie sicure e di alta qualità, è opportuno effettuare una mappatura delle sostanze che destano preoccupazione. La Commissione dovrebbe provvedere al riguardo, assistita dall'Agenzia europea per le sostanze chimiche istituita nel quadro del regolamento (CE)

	n. 1907/2006 ("l'Agenzia"). La Commissione dovrebbe adottare misure di follow-up adeguate in tal senso, compresa la possibilità di adottare atti delegati.
Emendamento 19 **Proposta di regolamento** **Considerando 16**	
Testo della Commissione	*Emendamento*
(16) La direttiva 2000/53/CE prevede esenzioni dalle restrizioni all'uso di piombo e cadmio nelle batterie utilizzate nei veicoli, che sono riprese dal presente regolamento. Tuttavia l'uso di sostanze nelle batterie è disciplinato in modo esaustivo nel regolamento (UE) 2023/1542 del Parlamento europeo e del Consiglio[50]. Pertanto tali sostanze non dovrebbero essere disciplinate dal presente regolamento, ma dal regolamento sulle batterie e le loro restrizioni e le relative esenzioni dovrebbero esservi trasferite, se del caso. Prima di introdurre tali restrizioni a norma del regolamento (UE) 2023/1542 è opportuno effettuare una valutazione globale a norma dello stesso per determinare se sia ancora necessaria un'esenzione e in quale ambito.	(16) La direttiva 2000/53/CE prevede esenzioni dalle restrizioni all'uso di piombo e cadmio nelle batterie utilizzate nei veicoli, che sono riprese dal presente regolamento. Tuttavia l'uso di sostanze nelle batterie è disciplinato in modo esaustivo nel regolamento (UE) 2023/1542 del Parlamento europeo e del Consiglio[50]. Pertanto tali sostanze non dovrebbero essere disciplinate dal presente regolamento, ma dal regolamento sulle batterie e le loro restrizioni e le relative esenzioni dovrebbero esservi trasferite, se del caso. Prima di introdurre tali restrizioni a norma del regolamento (UE) 2023/1542 è opportuno effettuare una valutazione globale a norma dello stesso per determinare se sia ancora necessaria un'esenzione e in quale ambito.
[50] 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).	[50] Regolamento (UE) 2023/1542 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2023, relativo alle batterie e ai rifiuti di batterie, che modifica la direttiva 2008/98/CE e il regolamento (UE) 2019/1020 e abroga la direttiva 2006/66/CE (GU L 191 del 28.7.2023, pag. 1***, ELI:*** *http://data.europa.eu/eli/reg/2023*

/1542/oj).

Emendamento 20
Proposta di regolamento
Considerando 17

Testo della Commissione	*Emendamento*
(17) Per tenere conto del progresso scientifico e tecnico, è opportuno continuare a delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per la modifica delle esenzioni dalle restrizioni all'uso del piombo, del mercurio, del cadmio e del cromo esavalente nei veicoli a norma del presente regolamento. La modifica o la soppressione delle esenzioni dovrebbe essere preceduta da una valutazione del suo impatto socioeconomico, non contemplata dalla direttiva 2000/53/CE, che tenga conto, tra le altre cose, della disponibilità di sostanze alternative e dell'impatto sulla salute umana e l'ambiente durante l'intero ciclo di vita dei veicoli. Al fine di garantire un processo decisionale, un coordinamento e una gestione efficaci degli aspetti tecnici, scientifici e amministrativi associati alla modifica del presente regolamento per quanto riguarda le restrizioni all'uso di sostanze nei veicoli, è opportuno che l'Agenzia europea per le sostanze chimiche assista la Commissione nella valutazione.	(17) Per tenere conto del progresso scientifico e tecnico, è opportuno continuare a delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per la modifica delle esenzioni dalle restrizioni all'uso del piombo, del mercurio, del cadmio e del cromo esavalente nei veicoli a norma del presente regolamento. La modifica o la soppressione delle esenzioni dovrebbe essere preceduta da una valutazione del suo impatto socioeconomico, non contemplata dalla direttiva 2000/53/CE, che tenga conto, tra le altre cose, della disponibilità di sostanze alternative e dell'impatto sulla salute umana e l'ambiente durante l'intero ciclo di vita dei veicoli. ***Prima di adottare tali atti delegati, la Commissione dovrebbe consultare i pertinenti esperti e portatori di interessi per fare in modo che si tenga conto degli impatti socioeconomici più ampi, unitamente agli effetti sulla salute umana e ambientale.*** Al fine di garantire un processo decisionale, un coordinamento e una gestione efficaci degli aspetti tecnici, scientifici e amministrativi associati alla modifica del presente regolamento per quanto riguarda le restrizioni all'uso di

sostanze nei veicoli, è opportuno che l'Agenzia europea per le sostanze chimiche assista la Commissione nella valutazione.

Emendamento 21
Proposta di regolamento
Considerando 18

Testo della Commissione	*Emendamento*
(18) Per aumentare la circolarità nel settore automobilistico, i veicoli dovrebbero essere progressivamente progettati e fabbricati in modo da incorporare materiali riciclati anziché materie prime primarie. L'uso di materiali riciclati comporta una maggiore efficienza sotto il profilo delle risorse, decarbonizza la produzione e riduce l'impatto ambientale negativo connesso all'uso delle materie prime primarie. Anche l'aumento della circolarità dei veicoli fabbricati in paesi terzi e immessi sul mercato dell'Unione contribuirà a ridurre le emissioni di gas a effetto serra a livello mondiale, e quindi anche nell'Unione. In questo modo si ***ridurranno*** anche le dipendenze dalle materie prime e dall'energia legate all'approvvigionamento di materie prime primarie e allo stesso tempo ***si rafforzerà*** il mercato delle materie prime secondarie. Sebbene non vi siano prescrizioni relative all'uso di contenuto riciclato a livello mondiale, molti costruttori impiegano già materiali riciclati nei loro veicoli. La definizione di obiettivi e disposizioni uniformi sulle modalità di calcolo del contenuto riciclato garantirà la certezza del diritto e contribuirà a creare una concorrenza leale tra i	(18) Per aumentare la circolarità nel settore automobilistico, i veicoli dovrebbero essere progressivamente progettati e fabbricati in modo da incorporare materiali riciclati anziché materie prime primarie***, mantenendo nel contempo le prestazioni di sicurezza dei veicoli***. L'uso di materiali riciclati comporta una maggiore efficienza sotto il profilo delle risorse, decarbonizza la produzione e riduce l'impatto ambientale negativo connesso all'uso delle materie prime primarie. Anche l'aumento della circolarità dei veicoli fabbricati in paesi terzi e immessi sul mercato dell'Unione contribuirà a ridurre le emissioni di gas a effetto serra a livello mondiale, e quindi anche nell'Unione. In questo modo si ***rafforzeranno l'autonomia strategica e la competitività dell'Unione riducendo nel contempo*** anche le dipendenze dalle materie prime e dall'energia legate all'approvvigionamento di materie prime primarie***, in particolare contribuendo a trattenere nell'Unione materie prime critiche di valore*** e allo stesso tempo ***rafforzando*** il mercato delle materie prime secondarie. Sebbene non vi siano prescrizioni relative all'uso di contenuto riciclato a livello

fabbricanti. Le prescrizioni si applicheranno a tutti i costruttori che intendono immettere veicoli sul mercato dell'Unione, a prescindere dal luogo in cui essi hanno sede. Riconoscendo l'importanza delle catene del valore mondiali nel settore automobilistico, è auspicabile che il regolamento consenta all'industria di approvvigionarsi in materie prime secondarie fuori dell'Unione.	mondiale, molti costruttori impiegano già materiali riciclati nei loro veicoli. La definizione di obiettivi e disposizioni uniformi sulle modalità di calcolo del contenuto riciclato garantirà la certezza del diritto e contribuirà a creare una concorrenza leale tra i fabbricanti. Le prescrizioni si applicheranno a tutti i costruttori che intendono immettere veicoli sul mercato dell'Unione***, anche attraverso i mercati elettronici***, a prescindere dal luogo in cui essi hanno sede. Riconoscendo l'importanza delle catene del valore mondiali nel settore automobilistico, è auspicabile che il regolamento consenta all'industria di approvvigionarsi in materie prime secondarie fuori dell'Unione. ***La transizione verso l'economia circolare nel settore automobilistico dovrebbe essere accompagnata da misure che salvaguardino la sicurezza dei posti di lavoro e creino nuove opportunità occupazionali. Il presente regolamento dovrebbe essere in grado di sostenere i lavoratori attraverso una transizione giusta, integrando gli aspetti sociali, economici e legati alla sostenibilità ambientale.***

Emendamento 22
Proposta di regolamento
Considerando 19

Testo della Commissione	*Emendamento*
(19) In considerazione del basso tasso di riciclaggio della plastica, in particolare di quella proveniente dai veicoli fuori uso,	(19) In considerazione del basso tasso di riciclaggio della plastica, in particolare di quella proveniente dai veicoli fuori uso,

e del complessivo impatto negativo delle altre forme di trattamento dei rifiuti di plastica è opportuno aumentare l'uso della plastica riciclata nei veicoli. A tal fine è opportuno fissare un obiettivo obbligatorio di plastica riciclata da rifiuti post-consumo nei nuovi veicoli. Ciascun tipo di veicolo dovrebbe contenere il ***25*** % di plastica riciclata da rifiuti di plastica post-consumo. Il ***25*** % di questo contenuto riciclato dovrebbe essere conseguito includendo nel tipo di veicolo plastica riciclata da veicoli fuori uso. Al fine di garantire ***condizioni uniformi*** per l'***attuazione di quest'obbligo, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di plastica recuperata rispettivamente*** dai rifiuti post-consumo ***e dai veicoli fuori uso presente e incorporata nel tipo di veicolo***.	e del complessivo impatto negativo delle altre forme di trattamento dei rifiuti di plastica è opportuno aumentare l'uso della plastica riciclata nei veicoli. A tal fine è opportuno fissare un obiettivo obbligatorio di plastica riciclata da rifiuti post-consumo nei nuovi veicoli. Ciascun tipo di veicolo dovrebbe contenere il ***20*** % di plastica riciclata da rifiuti di plastica post-consumo. Il ***15*** % di questo contenuto riciclato dovrebbe essere conseguito includendo nel tipo di veicolo plastica riciclata da veicoli fuori uso. Al fine di garantire ***la necessaria prospettiva a lungo termine*** per l'***industria e di sbloccare gli investimenti, i costruttori dovrebbero conseguire in un secondo momento l'obiettivo di almeno il 25 % di plastica riciclata*** dai rifiuti ***di plastica*** post-consumo***, a meno che la mancanza di disponibilità o i prezzi eccessivi della plastica riciclata necessaria rendano eccessivamente difficoltoso il rispetto di tale obiettivo***. ***Per offrire una flessibilità sufficiente a raggiungere tali obiettivi, i costruttori dovrebbero anche essere in grado di raggiungerne al massimo il 50 % utilizzando rifiuti pre-consumo.***

Emendamento 23
Proposta di regolamento
Considerando 19 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(19 bis) Al fine di integrare alcuni elementi non essenziali del presente regolamento, è

	opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea in relazione all'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di plastica recuperata rispettivamente dai rifiuti pre-consumo e post-consumo e dai veicoli fuori uso da incorporare nel tipo di veicolo e che tenga conto della migliore tecnologia di riciclaggio disponibile, compreso il riciclaggio meccanico e chimico. Al fine di garantire parità di condizioni è necessario affrontare le relative preoccupazioni ambientali in modo non discriminatorio per quanto riguarda sia la plastica riciclata prodotta internamente sia quella importata. A tal fine la plastica riciclata dai rifiuti pre-consumo integrata in veicoli importati nell'Unione dovrebbe essere soggetta a condizioni equivalenti con riguardo alle emissioni e alla raccolta differenziata e ai criteri di sostenibilità per le tecnologie di riciclaggio.

Emendamento 24
Proposta di regolamento
Considerando 20

Testo della Commissione	*Emendamento*
(20) Il settore automobilistico è uno di quelli in cui viene usato più acciaio, e attualmente l'acciaio riciclato è ancora poco diffuso nei veicoli nuovi. Per contribuire a	(20) Il settore automobilistico è uno di quelli in cui viene usato più acciaio, e attualmente l'acciaio riciclato è ancora poco diffuso nei veicoli nuovi. Per contribuire a

ridurre l'impronta di carbonio legata alla produzione di nuovi veicoli e favorire la transizione del settore automobilistico verso la neutralità climatica, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per fissare una quota minima di acciaio riciclato da ***rifiuti di*** acciaio ***post-consumo*** che deve essere presente e incorporata nei tipi di veicoli. La definizione di un obiettivo futuro dovrebbe essere preceduta da un apposito studio della Commissione che analizzi tutti i fattori tecnici, ambientali ed economici legati alla fattibilità dell'obiettivo. Al fine di ***garantire condizioni uniformi per l'attuazione di tale obbligo è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'***elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di acciaio recuperato dai ***rifiuti di acciaio post-consumo*** presente e incorporata nel tipo di veicolo.

ridurre l'impronta di carbonio legata alla produzione di nuovi veicoli e favorire la transizione del settore automobilistico verso la neutralità climatica, è opportuno ***fissare un obiettivo per l'incorporazione di acciaio riciclato da rottami ferrosi nei nuovi veicoli. È inoltre opportuno*** delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per fissare una quota minima di acciaio riciclato da ***rottami ferrosi, comprese le famiglie di prodotti piatti e lunghi in*** acciaio ***al carbonio e acciaio inossidabile,*** che deve essere presente e incorporata nei tipi di veicoli. La definizione di un obiettivo futuro dovrebbe essere preceduta da un apposito studio della Commissione che analizzi tutti i fattori tecnici, ambientali ed economici legati alla fattibilità dell'obiettivo***, compresi gli impatti su altri settori siderurgici e le emissioni globali di gas a effetto serra. È importante distinguere tra le diverse famiglie di prodotti siderurgici all'interno del veicolo, in quanto sono prodotti utilizzando tecnologie diverse che presentano diversi vincoli per l'utilizzo di rottami ferrosi per quanto riguarda la loro capacità di tollerare un certo tenore di rame e l'inclusione non intenzionale di altre impurità***. Al fine di ***integrare determinati elementi non essenziali del presente regolamento, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo***

	290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo all'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di acciaio recuperato dai ***rottami ferrosi*** presente e incorporata nel tipo di veicolo

Emendamento 25
Proposta di regolamento
Considerando 20 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(20 bis) Il settore automobilistico è anche uno di quelli in cui viene usato più alluminio, rappresentando più del 40 % della domanda totale dell'Unione e l'uso è in aumento. Attualmente l'uso di alluminio riciclato nei veicoli nuovi è ridotto. Per contribuire a ridurre l'impronta di carbonio legata alla produzione di nuovi veicoli e favorire la transizione del settore automobilistico verso la neutralità climatica, ridurre il consumo e i costi dell'energia, e rafforzare la resilienza riducendo le dipendenze dagli approvvigionamenti di materie prime primarie, è opportuno aumentare l'uso di alluminio riciclato nei veicoli. A tal fine è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per fissare una quota minima di alluminio riciclato che deve essere presente e incorporata nei tipi di veicoli.

	La definizione di un obiettivo futuro dovrebbe essere preceduta da un apposito studio della Commissione che analizzi tutti i fattori tecnici, ambientali ed economici legati alla fattibilità dell'obiettivo. Al fine di integrare determinati elementi non essenziali del presente regolamento, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo all'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di alluminio e delle sue leghe recuperati dai rifiuti presente e incorporata nel tipo di veicolo.

Emendamento 26
Proposta di regolamento
Considerando 21

Testo della Commissione	*Emendamento*
(21) Vi è il potenziale per aumentare l'uso nei veicoli del contenuto riciclato di altri materiali comunemente usati nell'industria automobilistica e caratterizzati da mercati delle materie prime secondarie poco sviluppati, da una forte impronta legata alla produzione delle materie prime primarie o da livelli di riciclaggio limitati, a fronte di tecnologie di cernita e riciclaggio in via di perfezionamento. È pertanto opportuno che la Commissione valuti l'opportunità, la fattibilità e l'impatto della fissazione di obiettivi per il contenuto riciclato di neodimio,	(21) Vi è il potenziale per aumentare l'uso nei veicoli del contenuto riciclato di altri materiali comunemente usati nell'industria automobilistica e caratterizzati da mercati delle materie prime secondarie poco sviluppati, da una forte impronta legata alla produzione delle materie prime primarie o da livelli di riciclaggio limitati, a fronte di tecnologie di cernita e riciclaggio in via di perfezionamento. È pertanto opportuno che la Commissione valuti l'opportunità, la fattibilità e l'impatto della fissazione di obiettivi per il contenuto riciclato di neodimio,

disprosio, praseodimio, terbio, samario e boro utilizzato nei magneti permanenti ***nonché per l'alluminio e le sue leghe*** o per il magnesio e le sue leghe. Per quanto riguarda la fattibilità dell'eventuale fissazione di obiettivi per tipi specifici di leghe di alluminio e magnesio, lo studio dovrebbe esaminare la corrispondenza tra domanda e offerta secondaria in generale e in particolare valutare quale sia il giusto compromesso tra il massimizzare le economie di scala specificando un numero minimo di famiglie di leghe e il massimizzare la conservazione del valore separando i rifiuti in una gamma più ampia di tipi specifici di leghe.	disprosio, praseodimio, terbio, samario e boro utilizzato nei magneti permanenti o per il magnesio e le sue leghe. Per quanto riguarda la fattibilità dell'eventuale fissazione di obiettivi per tipi specifici di leghe di alluminio e magnesio, lo studio dovrebbe esaminare la corrispondenza tra domanda e offerta secondaria in generale e in particolare valutare quale sia il giusto compromesso tra il massimizzare le economie di scala specificando un numero minimo di famiglie di leghe e il massimizzare la conservazione del valore separando i rifiuti in una gamma più ampia di tipi specifici di leghe.

Emendamento 27
Proposta di regolamento
Considerando 22

Testo della Commissione	*Emendamento*
(22) Per potenziare i mercati delle materie prime secondarie poco sviluppati, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per fissare una quota minima di ***alluminio e sue leghe,*** magnesio e sue leghe, neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario e boro riciclati da rifiuti post-consumo che devono essere presenti e incorporati nei tipi di veicoli. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di tale obbligo, ***è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'***elaborazione di	(22) Per potenziare i mercati delle materie prime secondarie poco sviluppati, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per fissare una quota minima di magnesio e sue leghe, neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario e boro riciclati da rifiuti ***pre-consumo e*** post-consumo che devono essere presenti e incorporati nei tipi di veicoli. Al fine di ***integrare determinati elementi non essenziali del presente regolamento, è opportuno delegare alla Commissione il potere di***

una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di materiali riciclati da rifiuti post-consumo nei tipi di veicoli. La metodologia è necessaria per chiarire le definizioni di rottami post-consumo e pre-consumo. Si tratta di un passaggio importante per incentivare il miglioramento della qualità e la conservazione del valore, in particolare per le frazioni post-consumo. Al fine di promuovere la decarbonizzazione grazie all'uso di una maggiore quantità di contenuto riciclato, sono necessarie definizioni chiare per incentivare il riciclaggio dei rottami post-consumo e allo stesso tempo ridurre al minimo l'uso dei rottami pre-consumo, che di solito hanno la stessa impronta di carbonio delle materie prime primarie.

adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo all'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di materiali riciclati da rifiuti ***pre-consumo e*** post-consumo nei tipi di veicoli. La metodologia è necessaria per chiarire le definizioni di rottami post-consumo e pre-consumo. Si tratta di un passaggio importante per incentivare il miglioramento della qualità e la conservazione del valore, in particolare per le frazioni post-consumo. Al fine di promuovere la decarbonizzazione grazie all'uso di una maggiore quantità di contenuto riciclato, sono necessarie definizioni chiare per incentivare il riciclaggio dei rottami post-consumo e allo stesso tempo ridurre al minimo l'uso dei rottami pre-consumo, che di solito hanno la stessa impronta di carbonio delle materie prime primarie.

Emendamento 28
Proposta di regolamento
Considerando 23

Testo della Commissione	*Emendamento*
(23) In linea con le prescrizioni del regolamento (UE) ***[normativa sulle materie prime critiche] del Parlamento europeo e del Consiglio[51]***, e considerando che è necessario stabilire nel presente regolamento disposizioni relative al contenuto riciclato nei veicoli e alle materie prime critiche usate nelle parti e nei componenti dei veicoli, dette disposizioni dovrebbero costituire l'attuazione settoriale delle disposizioni del	(23) In linea con le prescrizioni del regolamento (UE) ***2024/1252***, e considerando che è necessario stabilire nel presente regolamento disposizioni relative al contenuto riciclato nei veicoli e alle materie prime critiche usate nelle parti e nei componenti dei veicoli, dette disposizioni dovrebbero costituire l'attuazione settoriale delle disposizioni del regolamento (UE) ***2024/1252***. Ciò consentirà di razionalizzare e

regolamento (UE) ***[normativa sulle materie prime critiche]***. Ciò consentirà di razionalizzare e integrare i vari obblighi di informazione, etichettatura e rimozione previsti dalle procedure del presente regolamento con quelli relativi ad altre parti, componenti e materiali.	integrare i vari obblighi di informazione, etichettatura e rimozione previsti dalle procedure del presente regolamento con quelli relativi ad altre parti, componenti e materiali.
_____	_____
[51] Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro atto a garantire un approvvigionamento sicuro e sostenibile di materie prime critiche e che modifica i regolamenti (UE) n. 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 e (UE) 2019/1020, COM(2023) 160 final.	

Emendamento 29
Proposta di regolamento
Considerando 24

Testo della Commissione	*Emendamento*
(24) Per fare in modo che le batterie siano riciclate conformemente alle prescrizioni del regolamento (UE) 2023/1542 e che anche i motori ad azionamento elettrico, che contengono grandi quantità di terre rare, possano essere sostituiti e riciclati, è necessario introdurre specifiche di progettazione per i nuovi tipi di veicoli intese a garantire che le batterie e i motori ad azionamento elettrico possano essere rimossi facilmente presso gli impianti di trattamento autorizzati o dai riparatori-manutentori in qualsiasi fase del	(24) Per fare in modo che le batterie siano riciclate conformemente alle prescrizioni del regolamento (UE) 2023/1542 e che anche i motori ad azionamento elettrico, che contengono grandi quantità di terre rare, possano essere sostituiti e riciclati, è necessario introdurre specifiche di progettazione per i nuovi tipi di veicoli intese a garantire che le batterie e i motori ad azionamento elettrico possano essere rimossi facilmente presso gli impianti di trattamento autorizzati o dai riparatori-manutentori in qualsiasi fase del

ciclo di vita del veicolo. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare il presente regolamento rivedendo l'elenco delle parti e dei componenti che devono essere progettati per essere rimossi e sostituiti nei veicoli. È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi per l'applicazione di queste specifiche di progettazione.

ciclo di vita del veicolo***. La Commissione dovrebbe inoltre incoraggiare l'elaborazione di norme per tecniche di progettazione e assemblaggio che facilitino la manutenzione, la riparazione e il cambio di destinazione delle batterie e dei pacchi batterie. Più in generale, per massimizzare il potenziale di sostituzione, riutilizzo, riciclaggio, rifabbricazione o ricondizionamento di parti e componenti dei veicoli e per ridurre al minimo i rifiuti, i veicoli dovrebbero essere progettati in modo da consentire la rimozione del maggior numero possibile di parti e componenti. Il concetto di fattibilità tecnica dovrebbe essere interpretato in modo da sostenere e facilitare tali obiettivi, pur riconoscendo che, in alcuni casi, i requisiti di sicurezza o funzionali di una parte possono giustificare soluzioni alternative che limitano la rimovibilità di una parte o di un componente. In tali casi, i costruttori dovrebbero dimostrare la necessità di tale scelta***. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare il presente regolamento rivedendo l'elenco delle parti e dei componenti che devono essere progettati per essere rimossi e sostituiti nei veicoli. È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire

condizioni uniformi per l'applicazione di queste specifiche di progettazione.

Emendamento 30
Proposta di regolamento
Considerando 26

Testo della Commissione	*Emendamento*
(26) Affinché i costruttori di autovetture passeggeri e di veicoli commerciali leggeri adottino misure finalizzate al rispetto delle norme di circolarità di cui al presente regolamento e siano incentivati a migliorare la circolarità dei tipi di veicoli che immettono sul mercato, essi dovrebbero essere tenuti a elaborare una strategia globale di circolarità ***per ciascun nuovo tipo*** e presentarla ***all'autorità di omologazione***. Tale strategia dovrebbe ***basarsi su tecnologie collaudate, disponibili o in via di sviluppo all'atto della domanda di omologazione del veicolo e dovrebbe*** essere periodicamente aggiornata. La Commissione dovrebbe riferire periodicamente in merito alla circolarità del settore automobilistico sulla base delle strategie di circolarità presentate dai costruttori. ***Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico nella fabbricazione dei veicoli e nella gestione dei veicoli fuori uso, degli sviluppi del mercato nel settore automobilistico e dell'evoluzione normativa, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione***	(26) Affinché i costruttori di autovetture passeggeri e di veicoli commerciali leggeri adottino misure finalizzate al rispetto delle norme di circolarità di cui al presente regolamento e siano incentivati a migliorare la circolarità dei tipi di veicoli che immettono sul mercato, essi dovrebbero essere tenuti a elaborare una strategia globale di circolarità ***a livello di costruttore*** e presentarla ***alla Commissione. Tuttavia i costruttori dovrebbero altresì essere in grado di elaborare una strategia di circolarità per categoria di veicolo***. Tale strategia ***non*** dovrebbe ***comportare oneri sproporzionati per i costruttori e dovrebbe*** essere periodicamente aggiornata. La Commissione dovrebbe riferire periodicamente in merito alla circolarità del settore automobilistico sulla base delle strategie di circolarità presentate dai costruttori.

europea al fine di modificare l'allegato contenente le prescrizioni sul contenuto della strategia di circolarità e sui relativi aggiornamenti.

Emendamento 31
Proposta di regolamento
Considerando 28

Testo della Commissione	*Emendamento*
(28) L'accesso a informazioni aggiornate e una comunicazione tempestiva tra i costruttori di veicoli e i gestori di rifiuti lungo la catena del valore del settore automobilistico sono fondamentali per massimizzare il riutilizzo, la rifabbricazione e il ricondizionamento di parti e componenti del veicolo e garantire un riciclaggio di alta qualità dei veicoli fuori uso. Pertanto i costruttori dovrebbero dare ai gestori di rifiuti e ai riparatori-manutentori un accesso illimitato, standardizzato e non discriminatorio alle informazioni che consentono di rimuovere e sostituire in sicurezza determinate parti, componenti e materiali presenti in un veicolo. Le informazioni dovrebbero guidare i gestori di rifiuti e i riparatori-manutentori lungo le varie fasi e dare istruzioni chiare sull'uso degli attrezzi o delle tecnologie necessari per accedere e rimuovere i motori ad azionamento elettrico e le batterie per veicoli elettrici, compresi gli attrezzi o le tecnologie che consentono di scaricarle in sicurezza. Le informazioni dovrebbero inoltre aiutare a identificare, localizzare e rimuovere le parti, i componenti	(28) L'accesso a informazioni aggiornate e una comunicazione tempestiva tra i costruttori di veicoli e i gestori di rifiuti lungo la catena del valore del settore automobilistico sono fondamentali per massimizzare il riutilizzo, la rifabbricazione e il ricondizionamento di parti e componenti del veicolo e garantire un riciclaggio di alta qualità dei veicoli fuori uso. Pertanto i costruttori dovrebbero dare ai gestori di rifiuti e ai riparatori-manutentori***, nonché ai servizi di emergenza,*** un accesso illimitato, standardizzato e non discriminatorio alle informazioni ***di cui al punto 66 della comunicazione della Commissione, del 28 maggio 2010, sugli orientamenti aggiuntivi in materia di restrizioni verticali negli accordi per la vendita e la riparazione di veicoli a motore e per la distribuzione di pezzi di ricambio per veicoli a motore,*** che consentono di rimuovere e sostituire in sicurezza determinate parti, componenti e materiali presenti in un veicolo. Le informazioni dovrebbero guidare i gestori di rifiuti e i riparatori-manutentori lungo le varie fasi e dare

e i materiali che dovrebbero essere depurati e rimossi dal veicolo prima della frantumazione e le parti e i componenti che contengono le materie prime critiche nei magneti permanenti di cui al regolamento (UE) ***[normativa sulle materie prime critiche]***. È auspicabile che queste informazioni siano fornite gratuitamente, fatta eccezione per i costi amministrativi, attraverso piattaforme di comunicazione istituite dai costruttori. Le autorità di omologazione dovrebbero verificare che i costruttori abbiano fornito le informazioni richieste. ***Per aggiornare periodicamente la portata delle informazioni che i costruttori devono fornire ai gestori di rifiuti e ai riparatori-manutentori, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato V***.

istruzioni chiare sull'uso degli attrezzi o delle tecnologie necessari per accedere e rimuovere i motori ad azionamento elettrico e le batterie per veicoli elettrici ***e i relativi pacchi batterie***, compresi gli attrezzi o le tecnologie che consentono di scaricarle in sicurezza. Le informazioni dovrebbero inoltre aiutare a identificare, localizzare e rimuovere le parti, i componenti e i materiali che dovrebbero essere depurati e rimossi dal veicolo prima della frantumazione e le parti e i componenti che contengono le materie prime critiche nei magneti permanenti di cui al regolamento (UE) ***2024/1252. È importante che i diritti di proprietà intellettuale siano debitamente rispettati, garantendo che l'accesso alle informazioni tecniche non comprometta le tecnologie proprietarie o i segreti commerciali***. È auspicabile che queste informazioni siano fornite gratuitamente, fatta eccezione per i costi amministrativi ***non proibitivi***, attraverso piattaforme di comunicazione istituite dai costruttori. Le autorità di omologazione dovrebbero verificare che i costruttori abbiano fornito le informazioni richieste. ***Tenendo conto della necessità di sostenere l'ammodernamento dei veicoli come modalità per ridurre le emissioni, estendere la durata di vita dei veicoli e promuovere la sostenibilità, i costruttori dovrebbero garantire anche una cooperazione adeguata con gli ammodernatori***.

Emendamento 32
Proposta di regolamento
Considerando 29

Testo della Commissione	*Emendamento*
(29) Sebbene sia sempre più usata per controllare diverse parti e componenti dei veicoli, la codifica digitale potrebbe limitarne il potenziale di riutilizzo, rifabbricazione e ricondizionamento, stando a quanto rilevato dalla valutazione della direttiva 2000/53/CE. È pertanto necessario imporre ai costruttori di veicoli di fornire informazioni che consentano ai gestori professionisti di rifiuti di superare i problemi posti dalle parti e dai componenti con codici digitali, se la codifica impedisce le operazioni di riparazione, manutenzione o sostituzione in un altro veicolo.	(29) Sebbene sia sempre più usata per controllare diverse parti e componenti dei veicoli, la codifica digitale potrebbe limitarne il potenziale di riutilizzo, rifabbricazione e ricondizionamento, stando a quanto rilevato dalla valutazione della direttiva 2000/53/CE. È pertanto necessario imporre ai costruttori di veicoli di fornire informazioni che consentano ai gestori professionisti di rifiuti ***e ai riparatori-manutentori*** di superare i problemi posti dalle parti e dai componenti con codici digitali, se la codifica impedisce le operazioni di riparazione, manutenzione o sostituzione in un altro veicolo.

Emendamento 33
Proposta di regolamento
Considerando 31

Testo della Commissione	*Emendamento*
(31) Per agevolare il trattamento dei veicoli fuori uso, i costruttori dovrebbero fornire, tramite strumenti digitali, informazioni accurate, complete e aggiornate su come rimuovere e sostituire in sicurezza le parti e i componenti dei veicoli. È pertanto opportuno elaborare un passaporto di circolarità del veicolo, che dovrebbe essere messo a disposizione come vettore di dati per queste informazioni in modo coerente con altri strumenti e	(31) Per agevolare il trattamento dei veicoli fuori uso, i costruttori dovrebbero fornire, tramite strumenti digitali, informazioni accurate, complete e aggiornate su come rimuovere e sostituire in sicurezza le parti e i componenti dei veicoli. È pertanto opportuno elaborare un passaporto ***digitale*** di circolarità del veicolo, che dovrebbe essere messo a disposizione come vettore di dati per queste informazioni in modo coerente con altri strumenti e

piattaforme di informazione digitali già esistenti o in fase di ulteriore sviluppo nel settore automobilistico e relativi alle prestazioni ambientali dei veicoli, e in modo conforme alle corrispondenti disposizioni del regolamento (UE) 2023/1542 ***relativo alle batterie***, del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio ***sulla progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili***[54] e del regolamento ***Euro 7*** del Parlamento europeo e del Consiglio[55]. Per garantire condizioni uniformi per l'attuazione del presente regolamento, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione perché stabilisca le specifiche tecniche di progettazione e funzionamento del passaporto e le norme sull'ubicazione del supporto dati o altro identificativo che consenta l'accesso al passaporto del veicolo.

piattaforme di informazione digitali già esistenti o in fase di ulteriore sviluppo nel settore automobilistico e relativi alle prestazioni ambientali dei veicoli, e in modo conforme alle corrispondenti disposizioni del regolamento (UE) 2023/1542, del regolamento ***(UE) 2024/1781*** del Parlamento europeo e del Consiglio[54] e del regolamento ***(UE) 2024/1257*** del Parlamento europeo e del Consiglio[55]. Per garantire condizioni uniformi per l'attuazione del presente regolamento, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione perché stabilisca le specifiche tecniche di progettazione e funzionamento del passaporto e le norme sull'ubicazione del supporto dati o altro identificativo che consenta l'accesso al passaporto del veicolo. ***Nel definire le norme relative al passaporto digitale di circolarità del veicolo, la Commissione dovrebbe tenere conto della necessità di un elevato livello di sicurezza e di tutela della vita privata, anche in merito ai dati operativi di un veicolo al fine di prevenire le minacce informatiche.***

---

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

---

[54] ***Regolamento (UE) 2024/1781 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, che stabilisce il quadro per la definizione dei requisiti di progettazione ecocompatibile per prodotti sostenibili, modifica la direttiva (UE) 2020/1828 e il regolamento (UE) 2023/1542 e abroga la direttiva 2009/125/CE (GU L, 2024/1781, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2***

	024/1781/oj).
55 Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'omologazione di veicoli a motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7), che abroga i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009.	55 ***Regolamento (UE) 2024/1257 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 aprile 2024, sull'omologazione di veicoli a motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7), che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, e che abroga i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione, il regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, il regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione e il regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 della Commissione (GU L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).***.

Emendamento 34
Proposta di regolamento
Considerando 33

Testo della Commissione	*Emendamento*
(33) Per garantire che i veicoli fuori uso siano trattati in modo sicuro e compatibile con l'ambiente, gli enti o le imprese che intendono effettuare operazioni di trattamento di tali veicoli dovrebbero ottenere un'autorizzazione dall'autorità competente. L'autorizzazione dovrebbe essere rilasciata solo se	(33) ***Il presente regolamento si basa sulle norme e sui principi generali in materia di gestione dei rifiuti di cui alla direttiva 2008/98/CE, che dovrebbero essere adattati per rispecchiare la natura specifica dei veicoli fuori uso.*** Per garantire che i veicoli fuori uso siano trattati in modo sicuro e

l'ente o l'impresa dispone della capacità tecnica, finanziaria e organizzativa necessaria per effettuare le operazioni di trattamento dei veicoli in maniera conforme al diritto applicabile, nazionale e dell'Unione, ivi comprese le prescrizioni specifiche sul trattamento stabilite nel presente regolamento. Inoltre gli impianti di trattamento autorizzati dovrebbero essere competenti per il rilascio di certificati di rottamazione a norma del presente regolamento.	compatibile con l'ambiente, gli enti o le imprese che intendono effettuare operazioni di trattamento***, comprese la raccolta, la depurazione e la rimozione delle parti e dei componenti*** di tali veicoli, dovrebbero ottenere un'autorizzazione dall'autorità competente. L'autorizzazione dovrebbe essere rilasciata solo se l'ente o l'impresa dispone della capacità tecnica, finanziaria e organizzativa necessaria per effettuare le operazioni di trattamento dei veicoli in maniera conforme al diritto applicabile, nazionale e dell'Unione, ivi comprese le prescrizioni specifiche sul trattamento stabilite nel presente regolamento. Inoltre gli impianti di trattamento autorizzati dovrebbero essere ***gli unici*** competenti per il rilascio di certificati di rottamazione a norma del presente regolamento.

Emendamento 35
Proposta di regolamento
Considerando 33 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(33 bis) Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad adottare misure a norma delle rispettive legislazioni nazionali per imporre ai produttori o alle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore di stipulare contratti con impianti di trattamento autorizzati al fine di adempiere i loro obblighi in materia di responsabilità del

	produttore. Al fine di conseguire gli obiettivi del presente regolamento, compresa la promozione di un'economia circolare, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per la definizione di norme volte a garantire che tali contratti possano funzionare a condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie con riguardo a diverse categorie di produttori e organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore.

Emendamento 36
Proposta di regolamento
Considerando 35

Testo della Commissione	*Emendamento*
(35) Gli Stati membri dovrebbero istituire un registro dei produttori affinché sia più facile monitorare il rispetto degli obblighi di responsabilità estesa del produttore. Gli obblighi di registrazione dovrebbero essere armonizzati in tutta l'Unione per facilitare questa operazione, in particolare nei casi in cui i produttori mettono a disposizione veicoli in diversi Stati membri. Il registro dovrebbe essere usato anche per riferire alle autorità competenti in merito all'adempimento degli obblighi di responsabilità estesa del produttore. Le caratteristiche e gli aspetti procedurali connessi al registro dovrebbero inoltre essere coerenti con il registro dei produttori istituito dal regolamento (UE) 2023/1542, in modo che i produttori dei veicoli e	(35) Gli Stati membri dovrebbero istituire un registro dei produttori affinché sia più facile monitorare il rispetto degli obblighi di responsabilità estesa del produttore***, oppure utilizzare uno dei registri esistenti***. Gli obblighi di registrazione dovrebbero essere armonizzati in tutta l'Unione per facilitare questa operazione, in particolare nei casi in cui i produttori mettono a disposizione veicoli in diversi Stati membri. Il registro dovrebbe essere usato anche per riferire alle autorità competenti in merito all'adempimento degli obblighi di responsabilità estesa del produttore. Le caratteristiche e gli aspetti procedurali connessi al registro dovrebbero inoltre essere coerenti con il registro dei produttori istituito dal

i produttori di batterie possano usare un unico registro.	regolamento (UE) 2023/1542, in modo che i produttori dei veicoli e i produttori di batterie possano usare un unico registro. ***Per facilitare la registrazione dei produttori in tutti gli Stati membri, è opportuno altresì che la Commissione istituisca un portale unico contenente i link a tutti i registri nazionali.***

Emendamento 37
Proposta di regolamento
Considerando 36

Testo della Commissione	*Emendamento*
(36) Se mette a disposizione veicoli sul mercato per la prima volta nel territorio di uno Stato membro in cui non è stabilito, il produttore dovrebbe nominare un rappresentante ***designato*** per la responsabilità estesa del produttore.	(36) Se mette a disposizione veicoli sul mercato per la prima volta nel territorio di uno Stato membro in cui non è stabilito, il produttore dovrebbe nominare un rappresentante ***autorizzato*** per la responsabilità estesa del produttore.

Emendamento 38
Proposta di regolamento
Considerando 37

Testo della Commissione	*Emendamento*
(37) I produttori dovrebbero poter scegliere se esercitare gli obblighi di responsabilità estesa del produttore individualmente o collettivamente, attraverso organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore che si assumano la responsabilità per loro conto. Tali organizzazioni dovrebbero garantire la riservatezza dei dati forniti dai produttori. Per fare sì che gli interessi di tutti gli operatori economici siano tenuti in debito conto ed evitare che i	(37) I produttori dovrebbero poter scegliere se esercitare gli obblighi di responsabilità estesa del produttore individualmente o collettivamente, attraverso organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore che si assumano la responsabilità per loro conto. Tali organizzazioni dovrebbero garantire la riservatezza dei dati forniti dai produttori. Per fare sì che gli interessi di tutti gli operatori economici siano tenuti in debito conto ed evitare che i

gestori di rifiuti siano svantaggiati nelle decisioni adottate nell'ambito dei regimi di responsabilità estesa del produttore, è opportuno garantire un'equa rappresentanza dei produttori e dei gestori di rifiuti negli organi direttivi delle organizzazioni.	gestori di rifiuti siano svantaggiati nelle decisioni adottate nell'ambito dei regimi di responsabilità estesa del produttore, è opportuno garantire un'equa rappresentanza dei produttori e dei gestori di rifiuti negli organi direttivi delle organizzazioni. ***In particolare, i gestori dei rifiuti dovrebbero essere selezionati mediante una procedura non discriminatoria basata su criteri di aggiudicazione trasparenti.***

Emendamento 39
Proposta di regolamento
Considerando 39

Testo della Commissione	*Emendamento*
(39) I contributi finanziari dei produttori dovrebbero coprire ***anche*** i costi delle campagne educative volte ad aumentare la raccolta dei veicoli fuori uso***, dell'istituzione del sistema di notifica per il rilascio e il trasferimento dei certificati di rottamazione,*** della raccolta dei dati e della comunicazione degli stessi alle autorità competenti. ***Tutte queste azioni sono indispensabili per garantire la corretta gestione dei veicoli fuori uso, in particolare per tener traccia dei veicoli dei quali i produttori sono responsabili a norma del presente regolamento.***	(39) I contributi finanziari dei produttori dovrebbero coprire***, tra gli altri,*** i costi delle campagne educative volte ***a informare il pubblico e*** ad aumentare la raccolta dei veicoli fuori uso ***o*** della raccolta dei dati e della comunicazione degli stessi alle autorità competenti.

Emendamento 40
Proposta di regolamento
Considerando 42

Testo della Commissione	*Emendamento*
(42) Dato che i veicoli diventano spesso veicoli fuori uso in uno Stato membro diverso da quello di prima immatricolazione, è necessario introdurre norme sulla responsabilità estesa del produttore transfrontaliera. Tali norme dovrebbero garantire che la responsabilità del produttore copra adeguatamente i costi di raccolta e di trattamento sostenuti dai gestori di rifiuti nello Stato membro in cui il veicolo diventa un veicolo fuori uso. A tal fine i produttori dovrebbero nominare un rappresentante per la responsabilità estesa del produttore in ciascuno Stato membro e istituire meccanismi di cooperazione transfrontaliera con i pertinenti gestori di rifiuti. L'introduzione di tale meccanismo contribuisce a creare condizioni di parità tra gli impianti di trattamento autorizzati in tutta l'Unione e facilita lo sviluppo di approcci a livello di Unione in caso di responsabilità individuale del produttore.	(42) Dato che i veicoli diventano spesso veicoli fuori uso in uno Stato membro diverso da quello di prima immatricolazione, è necessario introdurre norme sulla responsabilità estesa del produttore transfrontaliera. Tali norme dovrebbero garantire che la responsabilità del produttore copra adeguatamente i costi di raccolta e di trattamento sostenuti dai gestori di rifiuti nello Stato membro in cui il veicolo diventa un veicolo fuori uso***, ma dovrebbero allo stesso tempo garantire che il produttore non paghi due volte il contributo***. A tal fine i produttori dovrebbero nominare un rappresentante per la responsabilità estesa del produttore in ciascuno Stato membro e istituire meccanismi di cooperazione transfrontaliera ***e trasferimento dei costi*** con i pertinenti gestori di rifiuti. L'introduzione di tale meccanismo contribuisce a creare condizioni di parità tra gli impianti di trattamento autorizzati in tutta l'Unione e facilita lo sviluppo di approcci a livello di Unione in caso di responsabilità individuale del produttore.

Emendamento 41
Proposta di regolamento
Considerando 44

Testo della Commissione	*Emendamento*
(44) Un presupposto fondamentale per il corretto trattamento dei veicoli fuori uso è che vengano raccolti tutti. Pertanto il presente regolamento	(44) Un presupposto fondamentale per il corretto trattamento dei veicoli fuori uso è che vengano raccolti tutti. Pertanto il presente regolamento

dovrebbe imporre determinati obblighi connessi alla raccolta, in primo luogo ai produttori e in secondo luogo agli Stati membri. I produttori dovrebbero istituire i sistemi di raccolta o partecipare alla loro istituzione e gli Stati membri dovrebbero adottare tutte le misure necessarie per fare sì che i sistemi siano operativi e che consentano di conseguire gli obiettivi del presente regolamento. I sistemi di raccolta dovrebbero permettere ai proprietari dei veicoli e agli altri titolari di veicoli di conferire il veicolo a un impianto autorizzato senza inutili sforzi o costi. All'atto pratico questo significa che i sistemi dovrebbero coprire adeguatamente tutto il territorio di ciascuno Stato membro. Essi dovrebbero inoltre consentire la raccolta di tutte le marche di veicoli fuori uso, e delle parti scartate in seguito alla riparazione dei veicoli.

dovrebbe imporre determinati obblighi connessi alla raccolta, in primo luogo ai produttori e in secondo luogo agli Stati membri. I produttori dovrebbero ***garantire la raccolta di tutti i veicoli fuori uso che hanno messo a disposizione sul mercato nel territorio di uno Stato membro. A tal fine i produttori o le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore dovrebbero*** istituire i sistemi di raccolta***, compresi i punti di raccolta,*** o partecipare alla loro istituzione e gli Stati membri dovrebbero adottare tutte le misure necessarie per fare sì che i sistemi siano operativi e che consentano di conseguire gli obiettivi del presente regolamento. I sistemi di raccolta dovrebbero permettere ai proprietari dei veicoli e agli altri titolari di veicoli di conferire il veicolo a un impianto autorizzato senza inutili sforzi o costi. All'atto pratico questo significa che i sistemi dovrebbero coprire adeguatamente tutto il territorio di ciascuno Stato membro ***e garantire una sufficiente disponibilità di impianti di trattamento e di punti di raccolta autorizzati***. Essi dovrebbero inoltre consentire la raccolta di tutte le marche di veicoli fuori uso, e delle parti scartate in seguito alla riparazione dei veicoli.

Emendamento 42
Proposta di regolamento
Considerando 46

Testo della Commissione	*Emendamento*
(46) Al fine di raccogliere efficacemente tutti i veicoli fuori uso è necessario informare il pubblico in merito all'esistenza di sistemi di raccolta. I proprietari dei veicoli dovrebbero essere consapevoli di potere, in linea di principio, conferire gratuitamente un veicolo fuori uso, con o senza batteria per veicoli elettrici, a un punto di raccolta o un impianto di trattamento autorizzato. La campagna educativa condotta dai produttori o dalle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore dovrebbe illustrare le conseguenze che una raccolta e un trattamento non adeguati dei veicoli fuori uso hanno sull'ambiente e sulla salute umana.	(46) Al fine di raccogliere efficacemente tutti i veicoli fuori uso è necessario informare il pubblico in merito all'esistenza di sistemi di raccolta. I proprietari dei veicoli dovrebbero essere consapevoli di potere, in linea di principio, conferire gratuitamente un veicolo fuori uso, con o senza batteria per veicoli elettrici, a un punto di raccolta o un impianto di trattamento autorizzato. ***Nel caso di una batteria per veicoli elettrici mancante, la consegna del veicolo fuori uso dovrebbe rimanere gratuita se l'ultimo proprietario fornisce la documentazione attestante che la batteria è stata gestita da un operatore professionale in conformità del regolamento (UE) 2023/1542.*** La campagna educativa condotta dai produttori o dalle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore dovrebbe illustrare le conseguenze che una raccolta e un trattamento non adeguati dei veicoli fuori uso hanno sull'ambiente e sulla salute umana.

Emendamento 43
Proposta di regolamento
Considerando 47

Testo della Commissione	*Emendamento*
(47) L'impianto di trattamento autorizzato dovrebbe ***rilasciare*** un certificato di rottamazione per documentare il trattamento del veicolo fuori uso. Si tratta di un'operazione necessaria per	(47) L'impianto di trattamento autorizzato dovrebbe ***essere responsabile del rilascio di*** un certificato di rottamazione per documentare il trattamento del veicolo fuori uso. Si tratta di

garantire un'adeguata supervisione della gestione dei veicoli fuori uso. I requisiti minimi per tale certificato sono attualmente stabiliti dalla decisione 2002/151/CE della Commissione[57], il cui contenuto dovrebbe essere incluso nel presente regolamento con i dovuti adeguamenti. Il certificato dovrebbe essere rilasciato in formato elettronico all'ultimo proprietario del veicolo fuori uso, che insieme all'impianto di trattamento autorizzato dovrebbe trasmetterlo alle autorità competenti dello Stato membro, in quanto la sua presentazione consente di annullare l'immatricolazione del veicolo. È opportuno che il sistema elettronico di notifica consenta di trasmettere sia il documento attestante la raccolta del veicolo fuori uso, sia il certificato di rottamazione.

un'operazione necessaria per garantire un'adeguata supervisione della gestione dei veicoli fuori uso. I requisiti minimi per tale certificato sono attualmente stabiliti dalla decisione 2002/151/CE della Commissione[57], il cui contenuto dovrebbe essere incluso nel presente regolamento con i dovuti adeguamenti. Il certificato dovrebbe essere rilasciato in formato elettronico all'ultimo proprietario del veicolo fuori uso, che insieme all'impianto di trattamento autorizzato dovrebbe trasmetterlo alle autorità competenti dello Stato membro, in quanto la sua presentazione consente di annullare l'immatricolazione del veicolo. È opportuno che il sistema elettronico di notifica consenta di trasmettere sia il documento attestante la raccolta del veicolo fuori uso, sia il certificato di rottamazione.

---

[57] Decisione 2002/151/CE della Commissione, del 19 febbraio 2002, relativa ai requisiti minimi per il certificato di rottamazione rilasciato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, della direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai veicoli fuori uso (GU L 50 del 21.2.2002, pag. 94).

[57] Decisione 2002/151/CE della Commissione, del 19 febbraio 2002, relativa ai requisiti minimi per il certificato di rottamazione rilasciato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, della direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai veicoli fuori uso (GU L 50 del 21.2.2002, pag. 94).

Emendamento 44
Proposta di regolamento
Considerando 48

Testo della Commissione	*Emendamento*
(48) Benché la direttiva 2000/53/CE preveda l'obbligo di consegnare tutti i veicoli fuori uso agli impianti di trattamento	(48) Benché la direttiva 2000/53/CE preveda l'obbligo di consegnare tutti i veicoli fuori uso agli impianti di trattamento

autorizzati, vi è una percentuale molto cospicua di veicoli dei quali non si ha traccia, che potrebbero essere stati trattati illegalmente o esportati come veicoli fuori uso, o la cui condizione non viene adeguatamente comunicata alle autorità di immatricolazione degli Stati membri. Tali veicoli sono noti come "veicoli scomparsi". Gli Stati membri dovrebbero rafforzare la collaborazione per ridurre il numero di tali veicoli. Il riconoscimento dei certificati di rottamazione rilasciati in un altro Stato membro e l'obbligo di informare le autorità dello Stato membro di immatricolazione del veicolo in merito al rilascio di un certificato di rottamazione dovrebbero consentire un migliore tracciamento dei veicoli fuori uso.	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". Tuttavia gli Stati membri dovrebbero rafforzare ***anche le misure nazionali e*** la collaborazione per ridurre il numero di tali veicoli. Il riconoscimento dei certificati di rottamazione rilasciati in un altro Stato membro e l'obbligo di informare le autorità dello Stato membro di immatricolazione del veicolo in merito al rilascio di un certificato di rottamazione dovrebbero consentire un migliore tracciamento dei veicoli fuori uso.

Emendamento 45
Proposta di regolamento
Considerando 49 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(49 bis) Per migliorare il flusso di informazioni, combattere la questione dei veicoli scomparsi e chiarire le responsabilità dei proprietari dei veicoli, è essenziale rafforzare i sistemi di radiazione dal registro automobilistico. Ciò garantirà che i veicoli rimangano tracciabili e il loro stato verificabile fino al rilascio di un certificato di distruzione o all'esportazione del veicolo. A tal fine gli Stati membri che consentono la radiazione

	temporanea dei veicoli dal registro automobilistico dovrebbero stabilire un periodo massimo di durata di tale radiazione e garantire che eventuali rinnovi di tale radiazione siano concessi solo per un periodo definito e limitato e solo se è possibile accertare che il veicolo cancellato esiste ancora. Inoltre la Commissione dovrebbe valutare la necessità di requisiti minimi armonizzati per la radiazione dei veicoli dai registri in tutta l'Unione al fine di rafforzare la responsabilità per i veicoli e prevenirne il trattamento illegale.

Emendamento 46
Proposta di regolamento
Considerando 51

Testo della Commissione	*Emendamento*
(51) Tenuto conto del ruolo fondamentale degli impianti di trattamento autorizzati nel gestire i veicoli fuori uso in modo da non incidere negativamente sull'ambiente o sulla salute umana e contribuire al conseguimento degli obiettivi dell'Unione in materia di economica circolare, è necessario stabilire obblighi che si applichino a tali impianti e riguardino tutte le loro attività, dall'accettazione allo stoccaggio al trattamento finale del veicolo fuori uso.	(51) Tenuto conto del ruolo fondamentale degli impianti di trattamento autorizzati nel gestire i veicoli fuori uso in modo da non incidere negativamente sull'ambiente o sulla salute umana e contribuire al conseguimento degli obiettivi dell'Unione in materia di economia circolare ***e in una modalità che sia economicamente giustificabile***, è necessario stabilire obblighi che si applichino a tali impianti e riguardino tutte le loro attività, dall'accettazione allo stoccaggio al trattamento finale del veicolo fuori uso.

Emendamento 47
Proposta di regolamento
Considerando 52

Testo della Commissione	*Emendamento*
(52) Per garantire la tracciabilità delle loro attività, gli impianti di trattamento autorizzati dovrebbero documentare le operazioni di trattamento effettuate, conservare la documentazione in formato elettronico per almeno tre anni ed essere in grado di presentarla, su richiesta, alle autorità nazionali competenti.	(52) Per garantire la tracciabilità delle loro attività***, compresa la qualità dei rottami o di altri materiali in entrata pertinenti***, gli impianti di trattamento autorizzati dovrebbero documentare le operazioni di trattamento effettuate, conservare la documentazione in formato elettronico per almeno tre anni ed essere in grado di presentarla, su richiesta, alle autorità nazionali competenti.

Emendamento 48
Proposta di regolamento
Considerando 53

Testo della Commissione	*Emendamento*
(53) La depurazione del veicolo fuori uso è il primo passo per prevenire i danni all'ambiente, alla salute umana e i rischi per la sicurezza sul lavoro. Pertanto è fondamentale sottoporre i veicoli fuori uso alle necessarie operazioni di depurazione il prima possibile dopo il conferimento all'impianto di trattamento autorizzato, prima di effettuare ulteriori trattamenti. In questa fase gli oli usati dovrebbero essere raccolti e conservati separatamente dagli altri fluidi e liquidi e trattati conformemente alla direttiva 2008/98/CE. Inoltre le parti, i componenti e i materiali che contengono piombo, cadmio, mercurio e cromo esavalente dovrebbero essere rimossi dai veicoli fuori uso per evitare effetti nocivi per le persone e	(53) La depurazione del veicolo fuori uso è il primo passo per prevenire i danni all'ambiente, alla salute umana e i rischi per la sicurezza sul lavoro. Pertanto è fondamentale sottoporre i veicoli fuori uso alle necessarie operazioni di depurazione il prima possibile dopo il conferimento all'impianto di trattamento autorizzato, prima di effettuare ulteriori trattamenti. In questa fase gli oli usati dovrebbero essere raccolti e conservati separatamente dagli altri fluidi e liquidi e trattati conformemente alla direttiva 2008/98/CE. ***I fluidi dei sistemi di condizionamento d'aria utilizzati nei sistemi di gestione termica dovrebbero essere anch'essi raccolti e***

l'ambiente.	***conservati separatamente dagli altri fluidi e, se possibile, riciclati o rigenerati e riutilizzati.*** Inoltre le parti, i componenti e i materiali che contengono piombo, cadmio, mercurio e cromo esavalente dovrebbero essere rimossi dai veicoli fuori uso per evitare effetti nocivi per le persone e l'ambiente.

Emendamento 49
Proposta di regolamento
Considerando 54

Testo della Commissione	*Emendamento*
(54) Per garantire una corretta attuazione del regolamento (UE) 2023/1542, tutte le batterie incorporate nei veicoli devono essere rimosse separatamente dai veicoli fuori uso e conservate in un'area apposita per un ulteriore trattamento.	(54) *(Non concerne la versione italiana)*

Emendamento 50
Proposta di regolamento
Considerando 55

Testo della Commissione	*Emendamento*
(55) Per sfruttare al massimo il potenziale di riutilizzo, rifabbricazione e ricondizionamento delle parti e dei componenti e mantenere un valore elevato per le materie prime secondarie ottenute dai veicoli fuori uso, alcune parti e alcuni componenti dovrebbero essere obbligatoriamente rimossi dal veicolo prima della frantumazione. Le parti e i componenti in questione dovrebbero essere rimossi	(55) Per sfruttare al massimo il potenziale di riutilizzo, rifabbricazione e ricondizionamento delle parti e dei componenti e mantenere un valore elevato per le materie prime secondarie ottenute dai veicoli fuori uso, alcune parti e alcuni componenti dovrebbero essere obbligatoriamente rimossi dal veicolo prima della frantumazione. Le parti e i componenti in questione dovrebbero essere rimossi

mediante un processo di demolizione manuale o un processo di smontaggio semiautomatizzato. ***Per favorire il progresso nelle tecnologie di demolizione, cernita, frantumazione e post-frantumazione,*** in alcuni casi eccezionali dovrebbe essere possibile derogare all'obbligo di rimozione di parti e componenti***. Occorre*** dimostrare che tali tecnologie consentono di rimuovere le parti e i componenti in questione con la stessa efficacia dei processi manuali o semiautomatizzati e senza abbassare la qualità delle frazioni ottenute dal trattamento. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato VII.	mediante un processo di demolizione manuale o un processo di smontaggio semiautomatizzato. In alcuni casi eccezionali dovrebbe essere possibile derogare all'obbligo di rimozione di parti e componenti***, tra l'altro se non vi è alcun potenziale di mercato per il riutilizzo, la rifabbricazione o il ricondizionamento o se l'impianto di trattamento autorizzato può*** dimostrare che le parti e i componenti in questione possono essere rimossi con la stessa efficacia dei processi manuali o semiautomatizzati e senza abbassare la qualità delle frazioni ottenute dal trattamento***. A tal fine la Commissione dovrebbe definire i criteri per la frantumazione insieme con altri rifiuti e i valori limite per migliorare la qualità delle frazioni in uscita***. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato VII ***e di integrare il presente regolamento stabilendo requisiti in materia di qualità della frantumazione delle frazioni in uscita***.

Emendamento 51
Proposta di regolamento
Considerando 57

Testo della Commissione	*Emendamento*
(57) Il regolamento (UE) 2023/1542 stabilisce norme sulla sostenibilità, le prestazioni, la	(57) Il regolamento (UE) 2023/1542 stabilisce norme sulla sostenibilità, le prestazioni, la

sicurezza, la raccolta, il riciclaggio e la seconda vita delle batterie, nonché sulle informazioni da fornire agli operatori economici per poter rimuovere le batterie. Il presente regolamento dovrebbe tenere conto del potenziale di seconda vita delle batterie escludendo quelle per veicoli elettrici dalle parti o componenti essenziali, in modo da consentire il conferimento gratuito del veicolo per il trattamento senza di esse.	sicurezza, la raccolta, il riciclaggio e la seconda vita delle batterie, nonché sulle informazioni da fornire agli operatori economici per poter rimuovere le batterie. Il presente regolamento dovrebbe tenere conto del potenziale di seconda vita delle batterie escludendo quelle per veicoli elettrici dalle parti o componenti essenziali, in modo da consentire il conferimento gratuito del veicolo per il trattamento senza di esse ***se l'ultimo proprietario fornisce la documentazione attestante che la batteria è stata gestita da un operatore professionale in conformità del regolamento (UE) 2023/1542***.

Emendamento 52
Proposta di regolamento
Considerando 58

Testo della Commissione	*Emendamento*
(58) In considerazione del potenziale di rifabbricazione e ricondizionamento nel settore automobilistico e del contributo di queste operazioni all'economia circolare, è necessario fornire chiarezza giuridica agli operatori economici del settore. È pertanto opportuno precisare che le parti e i componenti rimossi dal veicolo fuori uso che sono idonei al riutilizzo, alla rifabbricazione o al ricondizionamento non dovrebbero essere considerati rifiuti. Questa disposizione è necessaria per facilitare la spedizione, il trasporto o qualsiasi altro trasferimento di tali parti e componenti. Le autorità nazionali competenti dovrebbero poter	(58) In considerazione del potenziale di rifabbricazione e ricondizionamento nel settore automobilistico e del contributo di queste operazioni all'economia circolare, è necessario fornire chiarezza giuridica agli operatori economici del settore. È pertanto opportuno precisare che le parti e i componenti rimossi dal veicolo fuori uso ***o durante la fase di utilizzo di un veicolo, compresi quelli rimossi nel contesto di un'operazione di riparazione e manutenzione*** che sono idonei al riutilizzo, alla rifabbricazione o al ricondizionamento non dovrebbero essere considerati rifiuti. Questa disposizione è necessaria per facilitare la

esigere dall'impianto di trattamento autorizzato che ha rimosso la parte o il componente la documentazione che ne attesti, mediante un'apposita valutazione, l'idoneità tecnica al riutilizzo, al ricondizionamento o alla rifabbricazione.	spedizione, il trasporto o qualsiasi altro trasferimento di tali parti e componenti***. D'altro canto, le parti e i componenti non idonei al riutilizzo, alla rifabbricazione o al ricondizionamento dovrebbero essere considerati rifiuti e la loro esportazione dovrebbe essere soggetta al regolamento (UE) 2024/1157 del Parlamento europeo e del Consiglio[1 bis]***. Le autorità nazionali competenti dovrebbero poter esigere dall'impianto di trattamento autorizzato che ha rimosso la parte o il componente la documentazione che ne attesti, mediante un'apposita valutazione, l'idoneità tecnica al riutilizzo, al ricondizionamento o alla rifabbricazione.
	[1 bis] Regolamento (UE) 2024/1157 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 aprile 2024, relativo alle spedizioni di rifiuti, che modifica i regolamenti (UE) n. 1257/2013 e (UE) 2020/1056 e abroga il regolamento (CE) n. 1013/2006 (GU L, 2024/1157, 30.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1157/oj).

Emendamento 53
Proposta di regolamento
Considerando 61

Testo della Commissione	*Emendamento*
(61) Per favorire lo sviluppo e il corretto funzionamento del mercato delle parti e dei componenti riutilizzabili,	(61) Per favorire lo sviluppo e il corretto funzionamento del mercato delle parti e dei componenti riutilizzabili,

rifabbricati e ricondizionati nell'Unione, è opportuno incoraggiare gli Stati membri a introdurre incentivi a livello nazionale per promuovere il riutilizzo, il ricondizionamento e la rifabbricazione delle parti e dei componenti, indipendentemente dal fatto che siano rimossi durante la fase di utilizzo dei veicoli o quando diventano fuori uso. La Commissione dovrebbe facilitare lo scambio di informazioni tra Stati membri condividendo le migliori pratiche sugli incentivi introdotti a livello nazionale, al fine di monitorarne l'efficacia.	rifabbricati***, ammodernati*** e ricondizionati nell'Unione, è opportuno incoraggiare gli Stati membri a introdurre incentivi a livello nazionale per promuovere il riutilizzo, il ricondizionamento***, l'ammodernamento*** e la rifabbricazione delle parti e dei componenti, indipendentemente dal fatto che siano rimossi durante la fase di utilizzo dei veicoli o quando diventano fuori uso. La Commissione dovrebbe facilitare lo scambio di informazioni tra Stati membri condividendo le migliori pratiche sugli incentivi introdotti a livello nazionale, al fine di monitorarne l'efficacia. ***Lo scambio di dati dovrebbe avvenire senza indebito ritardo.***

Emendamento 54
Proposta di regolamento
Considerando 63

Testo della Commissione	*Emendamento*
(63) È opportuno continuare a perfezionare il riciclaggio di tutta la plastica ricavata dai veicoli fuori uso, importante per garantire un'offerta sufficiente di materiali riciclati e soddisfare così la domanda di plastica riciclata nei veicoli. È dunque necessario fissare un obiettivo specifico di riciclaggio del 30 % della plastica contenuta nei veicoli fuori uso. L'obiettivo sarebbe complementare agli obiettivi di riutilizzo e riciclaggio (85 %) e di riutilizzo e recupero (95 %) dei veicoli fuori uso in peso medio per veicolo e anno. Per facilitare l'attuazione di tali prescrizioni da parte dei gestori di rifiuti è necessario un periodo	(63) È opportuno continuare a perfezionare il riciclaggio di tutta la plastica ricavata dai veicoli fuori uso, importante per garantire un'offerta sufficiente di materiali riciclati e soddisfare così la domanda di plastica riciclata nei veicoli. È dunque necessario fissare un obiettivo specifico di riciclaggio del 30 % della plastica contenuta nei veicoli fuori uso. L'obiettivo sarebbe complementare agli obiettivi di riutilizzo e riciclaggio (85 %) e di riutilizzo e recupero (95 %) dei veicoli fuori uso in peso medio per veicolo e anno. Per facilitare l'attuazione di tali prescrizioni da parte dei gestori di rifiuti è necessario un periodo

transitorio di tre anni. Nel frattempo dovrebbero continuare ad applicarsi gli attuali obiettivi di riutilizzo e riciclaggio (85 %) e di riutilizzo e recupero (95 %) dei veicoli fuori uso, stabiliti dalla direttiva 2000/53/CE e basati sulla definizione di riciclaggio ivi contenuta.	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. ***Il peso della plastica riciclata e il peso totale della plastica dovrebbero escludere gli elastomeri e i termoindurenti diversi dalle schiume di poliuretano.***

Emendamento 55
Proposta di regolamento
Considerando 64

Testo della Commissione	*Emendamento*
(64) È importante aumentare il recupero di materiali secondari di alta qualità migliorando i processi di frantumazione dei veicoli fuori uso. Pertanto è opportuno ***evitare*** che i veicoli fuori uso, le loro parti e i loro componenti e materiali siano frantumati insieme ai rifiuti di imballaggio e ai rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche***, in particolare per migliorare la separazione del rame dalle frazioni di acciaio***.	(64) È importante aumentare il recupero di materiali secondari di alta qualità migliorando i processi di frantumazione dei veicoli fuori uso. Pertanto è opportuno ***consentire*** che i veicoli fuori uso, le loro parti e i loro componenti e materiali siano frantumati insieme ai rifiuti di imballaggio e ai rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche ***soltanto qualora siano soddisfatti taluni criteri in materia di qualità del materiale in uscita***.

Emendamento 56
Proposta di regolamento
Considerando 66

Testo della Commissione	*Emendamento*
(66) I veicoli fuori uso sono classificati come rifiuti pericolosi e non possono essere esportati verso paesi non appartenenti	(66) I veicoli fuori uso sono classificati come rifiuti pericolosi e non possono essere esportati verso paesi non appartenenti

all'OCSE. I veicoli fuori uso depurati possono comunque essere trattati fuori dall'Unione, a condizione che siano spediti in modo conforme al regolamento ***(CE) n. 1013/2006***.	all'OCSE. I veicoli fuori uso depurati possono comunque essere trattati fuori dall'Unione, a condizione che siano spediti in modo conforme al regolamento ***(UE) 2024/1157***.

Emendamento 57
Proposta di regolamento
Considerando 67

Testo della Commissione	*Emendamento*
(67) Nel caso in cui il veicolo fuori uso sia spedito dall'Unione verso un paese terzo, l'esportatore dovrebbe fornire prove documentali approvate dall'autorità competente del paese di destinazione, attestanti che le condizioni di trattamento sono ***sostanzialmente*** equivalenti alle prescrizioni del presente regolamento e alle prescrizioni in materia di protezione della salute umana e dell'ambiente stabilite in altra normativa dell'Unione, in linea con il regolamento (UE) ***[nuovo regolamento sulle spedizioni di rifiuti]***.	(67) Nel caso in cui il veicolo fuori uso sia spedito dall'Unione verso un paese terzo, l'esportatore dovrebbe fornire prove documentali approvate dall'autorità competente del paese di destinazione, attestanti che le condizioni di trattamento sono ***considerate*** equivalenti alle prescrizioni del presente regolamento e alle prescrizioni in materia di protezione della salute umana e dell'ambiente stabilite in altra normativa dell'Unione, in linea con il regolamento (UE) ***2024/1157. Al fine di distinguere tra spedizioni di veicoli usati e di veicoli fuori uso, le autorità competenti degli Stati membri dovrebbero poter effettuare ispezioni quando sospettano che i veicoli dichiarati come usati siano in realtà veicoli fuori uso. Laddove tali ispezioni confermino che i veicoli in questione sono da considerarsi veicoli fuori uso, i costi dell'ispezione e del relativo stoccaggio possono essere addebitati all'operatore economico responsabile della spedizione***.

Emendamento 58
Proposta di regolamento
Considerando 68

Testo della Commissione	*Emendamento*
(68) Per garantire il trattamento ecosostenibile dei veicoli fuori uso è importante fare chiarezza sulla condizione del veicolo durante tutto il suo ciclo di vita, in particolare nelle situazioni in cui è necessario distinguere i veicoli usati da quelli fuori uso. ***Il proprietario di un veicolo usato che intenda trasferirne*** la proprietà dovrebbe ***in particolare essere tenuto a dimostrare*** che il veicolo non è un veicolo fuori uso. Per valutare la condizione del veicolo usato, il proprietario, altri operatori economici e le autorità competenti dovrebbero verificare se risponde a determinati criteri che ne fanno un veicolo fuori uso. ***Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato I, che stabilisce i criteri in base ai quali un veicolo è considerato un veicolo fuori uso.***	(68) Per garantire il trattamento ecosostenibile dei veicoli fuori uso è importante fare chiarezza sulla condizione del veicolo durante tutto il suo ciclo di vita, in particolare nelle situazioni in cui è necessario distinguere i veicoli usati da quelli fuori uso. ***Laddove*** la proprietà ***di un veicolo usato sia trasferita da un operatore economico all'interno dell'Unione, quest'ultimo*** dovrebbe ***informare l'acquirente che*** il veicolo non è un veicolo fuori uso ***presentando un certificato di revisione o dichiarando che il veicolo soddisfa i criteri di riparabilità stabiliti. Il proprietario di un veicolo usato che intenda esportare tale veicolo al di fuori dell'Unione dovrebbe essere tenuto a presentare una documentazione attestante che il veicolo non è un veicolo fuori uso. Tale documentazione dovrebbe consistere in un certificato di revisione valido o, se non disponibile, in una valutazione condotta dalle autorità competenti responsabili del rilascio dei certificati di revisione***. Per valutare la condizione del veicolo usato, il proprietario, altri operatori economici e le autorità competenti dovrebbero verificare se risponde a determinati criteri che ne fanno un veicolo fuori uso.

Emendamento 59
Proposta di regolamento
Considerando 68 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(68 bis) È altresì importante preservare il diritto di ciascun proprietario di decidere liberamente dei propri beni. Il proprietario di un veicolo usato dovrebbe poter decidere liberamente, previa valutazione dei criteri indicativi per i veicoli, se il veicolo debba essere dichiarato fuori uso e consegnato a un punto di raccolta o a un impianto di trattamento autorizzato o se sia opportuno ripararlo.

Emendamento 60
Proposta di regolamento
Considerando 69

Testo della Commissione	*Emendamento*
(69) Nel piano d'azione dell'UE "Verso l'inquinamento zero per l'aria, l'acqua e il suolo"[59] è stata sottolineata l'esigenza che la Commissione proponga nuove misure per affrontare l'impronta ambientale esterna dell'UE connessa alle esportazioni di veicoli fuori uso e usati. Dato che l'esportazione di veicoli usati pone importanti problemi ambientali e di salute pubblica, come documentato dal programma delle Nazioni Unite per l'ambiente[60] e che l'Unione è il principale esportatore di veicoli usati nel mondo, è necessario stabilire prescrizioni specifiche a livello dell'UE che disciplinino l'esportazione di veicoli usati dal	(69) Nel piano d'azione dell'UE "Verso l'inquinamento zero per l'aria, l'acqua e il suolo"[59] è stata sottolineata l'esigenza che la Commissione proponga nuove misure per affrontare l'impronta ambientale esterna dell'UE connessa alle esportazioni di veicoli fuori uso e usati. Dato che l'esportazione di veicoli usati pone importanti problemi ambientali e di salute pubblica, come documentato dal programma delle Nazioni Unite per l'ambiente[60] e che l'Unione è il principale esportatore di veicoli usati nel mondo, è necessario stabilire prescrizioni specifiche a livello dell'UE che disciplinino l'esportazione di veicoli usati dal

suo territorio. Tali prescrizioni dovrebbero fondarsi su criteri oggettivi in base ai quali un veicolo usato non è considerato un veicolo fuori uso ***ed*** è idoneo alla circolazione stradale a norma della direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio[61]. Queste misure dovrebbero garantire che solo i veicoli usati idonei a circolare sulle strade dell'Unione possano essere esportati in un paese terzo, riducendo in tal modo il rischio che i veicoli usati esportati dall'Unione contribuiscano all'inquinamento atmosferico o causino incidenti stradali nei paesi terzi. Per consentire alle autorità doganali di verificare che le esportazioni avvengano nel rispetto delle prescrizioni, chiunque esporti un veicolo usato dovrebbe essere tenuto a presentare a tali autorità il numero di identificazione del veicolo e una dichiarazione attestante che il veicolo usato non è un veicolo fuori uso ***ed*** è idoneo alla circolazione stradale.

suo territorio. Tali prescrizioni dovrebbero fondarsi su criteri oggettivi in base ai quali un veicolo usato non è considerato un veicolo fuori uso ***o*** è idoneo alla circolazione stradale a norma della direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio[61] ***e devono essere inserite in un registro automobilistico nazionale***. Queste misure dovrebbero garantire che solo i veicoli usati idonei a circolare sulle strade dell'Unione possano essere esportati in un paese terzo, riducendo in tal modo il rischio che i veicoli usati esportati dall'Unione contribuiscano all'inquinamento atmosferico o causino incidenti stradali nei paesi terzi. Per consentire alle autorità doganali di verificare che le esportazioni avvengano nel rispetto delle prescrizioni, chiunque esporti un veicolo usato dovrebbe essere tenuto a presentare a tali autorità il numero di identificazione del veicolo e una dichiarazione attestante che il veicolo usato non è un veicolo fuori uso ***o*** è idoneo alla circolazione stradale.

---

[59] COM(2021) 400 final.

[60] https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report

[61] Direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE (GU L 127 del

---

[59] COM(2021)0400 final.

[60] https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report.

[61] Direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE (GU L 127 del

29.4.2014, pag. 51).

29.4.2014, pag. 51).

Emendamento 61
Proposta di regolamento
Considerando 70

Testo della Commissione	*Emendamento*
(70) È importante istituire un meccanismo che consenta di verificare in modo efficace la conformità dei veicoli usati alle prescrizioni in materia di esportazione senza ostacolare gli scambi tra l'Unione e i paesi terzi. La Commissione dovrebbe pertanto introdurre un sistema elettronico che consenta alle autorità degli Stati membri di scambiarsi informazioni in tempo reale sul numero di identificazione e sul controllo tecnico dei veicoli usati destinati all'esportazione. In considerazione delle sue attuali caratteristiche e funzionalità legate alla condivisione di informazioni sui veicoli immatricolati nell'Unione tra le autorità di immatricolazione, la Commissione ha sviluppato MOVE-HUB, una piattaforma che consente lo scambio di messaggi per interconnettere i registri elettronici nazionali degli Stati membri. La piattaforma ospita attualmente l'interconnessione dei registri europei delle imprese di trasporto su strada (ERRU), la rete europea delle patenti di guida (RESPER), l'interconnessione dei registri di formazione dei conducenti professionisti (ProDriveNet), la notifica del mancato superamento dei controlli tecnici su strada dei veicoli (RSI) e l'interconnessione dei registri delle carte	(70) È importante istituire un meccanismo che consenta di verificare in modo efficace la conformità dei veicoli usati alle prescrizioni in materia di esportazione senza ostacolare gli scambi tra l'Unione e i paesi terzi. La Commissione dovrebbe pertanto introdurre un sistema elettronico che consenta alle autorità degli Stati membri di scambiarsi ***e verificare*** le informazioni in tempo reale sul numero di identificazione e sul controllo tecnico dei veicoli usati destinati all'esportazione. In considerazione delle sue attuali caratteristiche e funzionalità legate alla condivisione di informazioni sui veicoli immatricolati nell'Unione tra le autorità di immatricolazione, la Commissione ha sviluppato MOVE-HUB, una piattaforma che consente lo scambio di messaggi per interconnettere i registri elettronici nazionali degli Stati membri. ***Gli Stati membri dovrebbero potersi avvalere del sistema europeo d'informazione sui veicoli e le patenti di guida (EUCARIS) per connettersi al sistema elettronico MOVE-HUB.*** La piattaforma ospita attualmente l'interconnessione dei registri europei delle imprese di trasporto su strada (ERRU), la rete europea delle patenti di guida (RESPER), l'interconnessione dei registri di

tachigrafiche del conducente (TACHOnet). Pertanto le funzionalità di MOVE-HUB dovrebbero essere ulteriormente ampliate per consentire lo scambio di informazioni sul numero di identificazione e sul controllo tecnico dei veicoli usati destinati all'esportazione. Per consentire alle autorità doganali di verificare elettronicamente e automaticamente se un veicolo usato destinato all'esportazione è conforme alle prescrizioni sull'esportazione, il sistema elettronico gestito da MOVE-HUB dovrebbe essere interconnesso all'ambiente dello sportello unico dell'Unione europea per le dogane, in conformità del regolamento (UE) 2022/2399 del Parlamento europeo e del Consiglio[62]. Il regolamento istituisce un quadro completo di controlli automatici che si applicano a una specifica formalità non doganale dell'Unione. Il presente regolamento dovrebbe pertanto stabilire i principali elementi da controllare, mentre gli aspetti tecnici dell'attuazione dei controlli sarebbero stabiliti dal regolamento (UE) 2022/2399.

[62] Regolamento (UE) 2022/2399 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 novembre 2022, che istituisce l'ambiente dello sportello unico dell'Unione europea per le dogane e modifica il regolamento (UE) n. 952/2013

formazione dei conducenti professionisti (ProDriveNet), la notifica del mancato superamento dei controlli tecnici su strada dei veicoli (RSI) e l'interconnessione dei registri delle carte tachigrafiche del conducente (TACHOnet). Pertanto le funzionalità di MOVE-HUB dovrebbero essere ulteriormente ampliate per consentire lo scambio ***e la verifica*** di informazioni sul numero di identificazione e sul controllo tecnico dei veicoli usati destinati all'esportazione. Per consentire alle autorità doganali di verificare elettronicamente e automaticamente se un veicolo usato destinato all'esportazione è conforme alle prescrizioni sull'esportazione, il sistema elettronico gestito da MOVE-HUB dovrebbe essere interconnesso all'ambiente dello sportello unico dell'Unione europea per le dogane, in conformità del regolamento (UE) 2022/2399 del Parlamento europeo e del Consiglio[62]. Il regolamento istituisce un quadro completo di controlli automatici che si applicano a una specifica formalità non doganale dell'Unione. Il presente regolamento dovrebbe pertanto stabilire i principali elementi da controllare, mentre gli aspetti tecnici dell'attuazione dei controlli sarebbero stabiliti dal regolamento (UE) 2022/2399.

[62] Regolamento (UE) 2022/2399 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 novembre 2022, che istituisce l'ambiente dello sportello unico dell'Unione europea per le dogane e modifica il regolamento (UE) n. 952/2013

(GU L 317 del 9.12.2022, pag. 1).	(GU L 317 del 9.12.2022, pag. 1).

Emendamento 62
Proposta di regolamento
Considerando 73

Testo della Commissione	*Emendamento*
(73) È importante che le autorità doganali possano effettuare controlli sui veicoli usati destinati all'esportazione a norma del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio[63]. Una quota considerevole dei veicoli usati esportati dall'Unione sono destinati a paesi in cui sono o potrebbero essere stabilite prescrizioni per l'importazione, ad esempio in base all'età o alle emissioni del veicolo. È importante che, quando i paesi terzi comunicano ufficialmente alla Commissione le informazioni in merito a tali prescrizioni, le autorità doganali possano verificare elettronicamente e automaticamente, attraverso l'ambiente dello sportello unico dell'Unione europea per le dogane, se un veicolo usato destinato all'esportazione è conforme alle prescrizioni. Per tutelare l'ambiente e contribuire alla sicurezza stradale nei paesi terzi è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di stabilire le suddette prescrizioni.	(73) È importante che le autorità doganali possano effettuare controlli sui veicoli usati destinati all'esportazione a norma del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio[63]. Una quota considerevole dei veicoli usati esportati dall'Unione sono destinati a paesi in cui sono o potrebbero essere stabilite prescrizioni per l'importazione, ad esempio in base all'età o alle emissioni del veicolo. È importante che, quando i paesi terzi comunicano ufficialmente alla Commissione le informazioni in merito a tali prescrizioni, le autorità doganali possano verificare elettronicamente e automaticamente, attraverso l'ambiente dello sportello unico dell'Unione europea per le dogane, se un veicolo usato destinato all'esportazione è conforme alle prescrizioni. ***Per favorire la conformità la Commissione dovrebbe pubblicare e aggiornare su un apposito portale online le condizioni specifiche notificate connesse alla protezione dell'ambiente o alla sicurezza stradale imposte da paesi terzi.*** Per tutelare l'ambiente e contribuire alla sicurezza stradale nei paesi terzi è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290

del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di stabilire le suddette prescrizioni.

_____

[63] 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).

_____

[63] 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).

Emendamento 63
Proposta di regolamento
Considerando 76

Testo della Commissione	*Emendamento*
(76) Le ispezioni dovrebbero essere incentrate sul rispetto delle disposizioni relative all'esportazione dei veicoli usati e al trattamento dei veicoli fuori uso. Ogni anno le ispezioni dovrebbero riguardare almeno il 10 % degli impianti di trattamento e degli operatori autorizzati. Anche i siti dei riparatori-manutentori dovrebbero essere sottoposti a ispezione. Le ispezioni effettuate a norma del presente regolamento dovrebbero essere complementari a quelle sulla spedizione dei veicoli fuori uso, che sono disciplinate in modo esaustivo nel regolamento ***[OP: nuovo regolamento sulle spedizioni di rifiuti]***.	(76) ***Gli Stati membri dovrebbero elaborare un piano di ispezioni allo scopo di monitorare il trattamento illecito di veicoli.*** Le ispezioni dovrebbero essere incentrate sul rispetto delle disposizioni relative all'esportazione dei veicoli usati e al trattamento dei veicoli fuori uso. Ogni anno le ispezioni dovrebbero riguardare almeno il 10 % degli impianti di trattamento e degli operatori autorizzati. Anche i siti dei riparatori-manutentori***, i punti di raccolta e altri impianti e operatori economici che possono trattare veicoli fuori uso o vendere veicoli usati o loro pezzi di ricambio e componenti*** dovrebbero essere sottoposti a ispezione. Le ispezioni effettuate a norma del presente regolamento dovrebbero essere complementari a quelle sulla spedizione dei veicoli fuori uso, che sono disciplinate in modo esaustivo nel regolamento ***(UE) 2024/1157***.

Emendamento 64
Proposta di regolamento
Considerando 77

Testo della Commissione	*Emendamento*
(77) Gli Stati membri dovrebbero istituire meccanismi di cooperazione a livello nazionale e internazionale per poter svolgere le ispezioni in modo efficiente. I meccanismi dovrebbero consentire lo scambio dei dati di immatricolazione dei veicoli, necessari per rintracciare i veicoli e verificare se essi sono stati trattati in modo adeguato quando diventano fuori uso.	(77) Gli Stati membri dovrebbero istituire meccanismi di cooperazione a livello nazionale e internazionale per poter svolgere le ispezioni in modo efficiente***, con l'obiettivo di facilitare la prevenzione e il rilevamento del trattamento illegale e l'esportazione di veicoli fuori uso e affrontare in modo permanente il problema dei veicoli scomparsi***. I meccanismi dovrebbero consentire lo scambio dei dati di immatricolazione dei veicoli, necessari per rintracciare i veicoli e verificare se essi sono stati trattati in modo adeguato quando diventano fuori uso. ***Al fine di agevolare la cooperazione tra gli Stati membri, la Commissione dovrebbe istituire una rete dedicata per garantire un coordinamento efficace delle politiche di esecuzione a livello nazionale.***

Emendamento 65
Proposta di regolamento
Considerando 86

Testo della Commissione	*Emendamento*
(86) I veicoli scomparsi costituiscono uno dei principali problemi che ostacolano l'attuazione della direttiva 2000/53/CE. L'assenza di un sistema efficiente che consenta lo scambio di informazioni in tempo reale tra gli Stati membri sullo	(86) I veicoli scomparsi costituiscono uno dei principali problemi che ostacolano l'attuazione della direttiva 2000/53/CE. L'assenza di un sistema efficiente che consenta lo scambio di informazioni in tempo reale tra gli Stati membri sullo

stato di immatricolazione dei veicoli rende più difficile la tracciabilità ed è considerata la causa dell'elevato numero di veicoli scomparsi nell'Unione. A tal fine la Commissione ***dovrebbe proporre*** una revisione della direttiva 1999/37/CE del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli[67]. La revisione dovrebbe imporre agli Stati membri di registrare in formato elettronico, per i veicoli immatricolati nel loro territorio, i dati che consentono di documentare adeguatamente i motivi dell'annullamento dell'immatricolazione del veicolo, specialmente se è stato trattato come veicolo fuori uso in un impianto di trattamento autorizzato, reimmatricolato in un altro Stato membro, esportato in un paese terzo o rubato. Inoltre, per prevenire la demolizione o l'esportazione illegali di veicoli la cui immatricolazione è stata temporaneamente annullata, i proprietari dovrebbero essere tenuti a comunicare tempestivamente qualunque cambiamento della proprietà all'autorità nazionale d'immatricolazione. Queste modifiche integrano e sviluppano le attuali prescrizioni, che obbligano gli Stati membri a registrare in formato elettronico i dati su tutti i veicoli immatricolati nel loro territorio.

---

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

stato di immatricolazione dei veicoli rende più difficile la tracciabilità ed è considerata la causa dell'elevato numero di veicoli scomparsi nell'Unione. A tal fine la Commissione ***ha proposto*** una revisione della direttiva 1999/37/CE del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli[67]. La revisione dovrebbe imporre agli Stati membri di registrare in formato elettronico, per i veicoli immatricolati nel loro territorio, i dati che consentono di documentare adeguatamente i motivi dell'annullamento dell'immatricolazione del veicolo, specialmente se è stato trattato come veicolo fuori uso in un impianto di trattamento autorizzato, reimmatricolato in un altro Stato membro, esportato in un paese terzo o rubato. Inoltre, per prevenire la demolizione o l'esportazione illegali di veicoli la cui immatricolazione è stata temporaneamente annullata, i proprietari dovrebbero essere tenuti a comunicare tempestivamente qualunque cambiamento della proprietà all'autorità nazionale d'immatricolazione. Queste modifiche integrano e sviluppano le attuali prescrizioni, che obbligano gli Stati membri a registrare in formato elettronico i dati su tutti i veicoli immatricolati nel loro territorio.

---

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

Emendamento 66
Proposta di regolamento
Considerando 87

Testo della Commissione	*Emendamento*
(87) Vista la necessità di garantire un livello elevato di protezione ambientale e di tenere conto dei progressi scientifici, è opportuno che la Commissione presenti al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione del presente regolamento e sul suo impatto sul funzionamento del mercato interno e sull'ambiente. Nella relazione la Commissione dovrebbe includere una valutazione delle disposizioni relative alla progettazione dei nuovi veicoli, compresi gli obiettivi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, la gestione dei veicoli fuori uso, inclusi gli obiettivi di riciclaggio, e delle sanzioni, come anche una valutazione della necessità e della fattibilità di ampliare l'ambito di applicazione del presente regolamento a determinati veicoli ***di categoria L***, ai veicoli pesanti e ai loro rimorchi. La valutazione dovrebbe concentrarsi non solo sugli aspetti riguardanti il trattamento dei veicoli fuori uso, ma anche sulla rilevanza e sul valore aggiunto della definizione di specifiche di progettazione.	(87) Vista la necessità di garantire un livello elevato di protezione ambientale e di tenere conto dei progressi scientifici, è opportuno che la Commissione presenti al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione del presente regolamento e sul suo impatto sul funzionamento del mercato interno e sull'ambiente. Nella relazione la Commissione dovrebbe includere una valutazione delle disposizioni relative alla progettazione dei nuovi veicoli, compresi gli obiettivi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, la gestione dei veicoli fuori uso, inclusi gli obiettivi di riciclaggio, e delle sanzioni, come anche una valutazione della necessità e della fattibilità di ampliare l'ambito di applicazione del presente regolamento a determinati veicoli ***quali caravan***, ***veicoli omologati in più fasi o*** ai veicoli pesanti e ai loro rimorchi. La valutazione dovrebbe concentrarsi non solo sugli aspetti riguardanti il trattamento dei veicoli fuori uso, ma anche sulla rilevanza e sul valore aggiunto della definizione di specifiche di progettazione ***e sull'impatto delle misure relative alle disposizioni sui processi che possono incidere sul riciclaggio di alta qualità dei veicoli alla fine del loro ciclo di vita, delle misure volte a far fronte al problema dei "veicoli scomparsi" e in particolare sul trattamento***

	illegale e l'esportazione dei veicoli fuori uso, nonché sull'impatto delle differenze nei criteri di controllo tecnico nazionali applicati all'esportazione di veicoli usati e al mercato interno.

Emendamento 67
Proposta di regolamento
Considerando 88

Testo della Commissione	*Emendamento*
(88) La relazione della Commissione dovrebbe includere una valutazione delle misure riguardanti la comunicazione di informazioni sulle sostanze che destano preoccupazione presenti nei veicoli e sull'eventuale necessità di migliorare la tracciabilità di queste sostanze. Dovrebbe valutare anche se sia necessario introdurre misure riguardanti le sostanze che possono incidere sul trattamento dei veicoli quando diventano fuori uso nell'ottica di un maggiore allineamento al regolamento (UE) ***[progettazione ecocompatibile di prodotti sostenibili]***.	(88) La relazione della Commissione dovrebbe includere una valutazione delle misure riguardanti la comunicazione di informazioni sulle sostanze che destano preoccupazione presenti nei veicoli e sull'eventuale necessità di migliorare la tracciabilità di queste sostanze. Dovrebbe valutare anche se sia necessario introdurre misure riguardanti le sostanze che possono incidere sul trattamento dei veicoli quando diventano fuori uso nell'ottica di un maggiore allineamento al regolamento (UE) ***2024/1781***.

Emendamento 68
Proposta di regolamento
Considerando 88 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(88 bis) La Commissione dovrebbe inoltre valutare, sulla base delle dichiarazioni dei costruttori, se questi ultimi siano sulla buona strada per rispettare gli obiettivi in materia di plastica riciclata. La valutazione dovrebbe

	valutare in particolare la disponibilità di tecnologie adeguate per il riciclaggio della plastica, la disponibilità sufficiente di plastica riciclata, il livello di qualità della plastica riciclata rispetto al livello di sicurezza richiesto e le difficoltà tecniche ed economiche per raggiungere l'obiettivo. Se del caso, la valutazione dovrebbe essere accompagnata da una proposta legislativa della Commissione di modifica delle pertinenti disposizioni del presente regolamento.

Emendamento 69
Proposta di regolamento
Considerando 95

Testo della Commissione	*Emendamento*
(95) È opportuno rinviare l'applicazione di tutte le disposizioni relative ai veicoli delle categorie L***3e-L7e***, M_2, M_3, N_2, N_3 e O per concedere agli operatori tempo sufficiente per conformarsi alle nuove prescrizioni. Ciò è particolarmente importante per quanto riguarda le autorizzazioni degli impianti di trattamento autorizzati che sono in grado di effettuare la depurazione e l'ulteriore trattamento di tali veicoli.	(95) È opportuno rinviare l'applicazione di tutte le disposizioni relative ai veicoli delle categorie L, M_2, M_3, N_2, N_3 e O per concedere agli operatori tempo sufficiente per conformarsi alle nuove prescrizioni. Ciò è particolarmente importante per quanto riguarda le autorizzazioni degli impianti di trattamento autorizzati che sono in grado di effettuare la depurazione e l'ulteriore trattamento di tali veicoli.

Emendamento 70
Proposta di regolamento
Articolo 2 – paragrafo 1 – lettera c

Testo della Commissione	*Emendamento*
(c) Dal [OP: inserire la data	(c) Dal [OP: inserire la data

corrispondente al primo giorno del mese successivo a 60 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] ai veicoli e ai veicoli fuori uso delle categorie L***3e, L4e, L5e, L6e e L7e*** precisate all'articolo 4, paragrafo 2***, lettere da c) a g)***, del regolamento (UE) 168/2013.	corrispondente al primo giorno del mese successivo a 60 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] ai veicoli e ai veicoli fuori uso delle categorie L precisate all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 168/2013.

Emendamento 71
Proposta di regolamento
Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera c bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(c bis) ai veicoli per uso speciale definiti all'articolo 3, punto 31), del regolamento (UE) 2018/858 prodotti da un costruttore di piccole serie;

Emendamento 72
Proposta di regolamento
Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera c ter (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(c ter) ai veicoli delle categorie L prodotti in piccole serie di cui all'articolo 42 del regolamento (UE) n. 168/2013;

Emendamento 73
Proposta di regolamento
Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera c quater (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(c quater) ai veicoli progettati e costruiti o adattati per essere utilizzati esclusivamente dalle forze armate di cui all'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), del regolamento (UE) 2018/858;

Emendamento 74
Proposta di regolamento
Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera c quinquies (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(c quinquies) ai veicoli progettati e fabbricati per essere utilizzati da forze armate, difesa civile, servizi antincendio, forze responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico e servizi medici di emergenza, di cui all'articolo 2, paragrafo 2, lettera e), del regolamento (UE) n. 168/2013;

Emendamento 75
Proposta di regolamento
Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera c sexies (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(c sexies) ai cicli a pedali della categoria di veicoli L1e-B di cui al punto 1.1.2. dell'allegato XIX del regolamento delegato (UE) n. 3/2014;

Emendamento 76
Proposta di regolamento
Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera d

Testo della Commissione	*Emendamento*
(d) ai veicoli di interesse storico definiti all'articolo 3, punto 7), della direttiva 2014/45/UE***.***	(d) ai veicoli di interesse storico definiti all'articolo 3, punto 7), della direttiva 2014/45/UE ***e a tutte le loro parti, componenti e pezzi di ricambio necessari per le attività di manutenzione al fine di preservarne il carattere storico;***

Emendamento 77
Proposta di regolamento
Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera d bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(d bis) ai veicoli di particolare interesse culturale ufficialmente riconosciuti come tali dall'autorità competente dello Stato membro in cui sono immatricolati, alle condizioni di cui all'allegato X bis del presente regolamento.

Emendamento 78
Proposta di regolamento
Articolo 2 – paragrafo 4 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
4. In deroga al paragrafo 1, lettera c), ai veicoli e ai veicoli fuori uso delle categorie L***3e, L4e, L5e, L6e e L7e*** non si applicano le disposizioni seguenti:	4. In deroga al paragrafo 1, lettera c), ai veicoli e ai veicoli fuori uso delle categorie L non si applicano le disposizioni seguenti:

Emendamento 79
Proposta di regolamento
Articolo 2 – paragrafo 4 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
(a) gli articoli elencati al paragrafo 3;	***soppresso***

Emendamento 80
Proposta di regolamento
Articolo 2 – paragrafo 4 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
(a) ***gli articoli elencati al***	(a) ***l'articolo 4 sulla***

paragrafo 3;	***riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dei veicoli***;

Emendamento 81
Proposta di regolamento
Articolo 2 – paragrafo 4 – lettera a bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(a bis) l'articolo 5 sulle prescrizioni relative alle sostanze presenti nei veicoli;

Emendamento 82
Proposta di regolamento
Articolo 2 – paragrafo 4 – lettera a ter (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(a ter) l'articolo 6 sul contenuto riciclato minimo nei veicoli;

Emendamento 83
Proposta di regolamento
Articolo 2 – paragrafo 4 – lettera a quater (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(a quater) l'articolo 9 sulla strategia di circolarità;

Emendamento 84
Proposta di regolamento
Articolo 2 – paragrafo 4 – lettera a quinquies (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(a quinquies) l'articolo 10 sulla dichiarazione sul contenuto riciclato presente nei veicoli;

Emendamento 85
Proposta di regolamento
Articolo 2 – paragrafo 4 – lettera a sexies (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(a sexies) l'articolo 13 sul passaporto di circolarità del veicolo;

Emendamento 86
Proposta di regolamento
Articolo 2 – paragrafo 4 – lettera a septies (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(a septies) l'articolo 21 sulla modulazione delle tariffe;

Emendamento 87
Proposta di regolamento
Articolo 2 – paragrafo 4 – lettera a octies (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(a octies) l'articolo 22 sul meccanismo di ripartizione dei costi per i veicoli divenuti veicoli fuori uso in un altro Stato membro;

Emendamento 88
Proposta di regolamento
Articolo 2 - paragrafo 4 - lettera a nonies (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(a nonies) l'articolo 28 sulle prescrizioni generali per la frantumazione;

Emendamento 89
Proposta di regolamento
Articolo 2 – paragrafo 4 – lettera a decies (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(a decies) l'articolo 34 sugli obiettivi di riutilizzo, riciclaggio e recupero;

Emendamento 90
Proposta di regolamento
Articolo 2 – paragrafo 4 – lettera a undecies (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(a undecies) l'articolo 35 sul divieto di collocamento in discarica di rifiuti non inerti;

Emendamento 91
Proposta di regolamento
Articolo 2 – paragrafo 4 – lettera a duodecies (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(a duodecies) l'articolo 36 sulla spedizione di veicoli fuori uso;

Emendamento 92
Proposta di regolamento
Articolo 2 – paragrafo 5 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
5. In deroga al paragrafo 2, lettera a), ***ai*** veicoli per uso speciale si applicano le disposizioni seguenti:	5. In deroga al paragrafo 2, lettera a), ***a tutti i*** veicoli per uso speciale***, ad eccezione dei camper e dei caravan come definiti nell'allegato I, parte A, punti 5.1 e 5.6, del regolamento (UE) 2018/858,*** si applicano le disposizioni seguenti:

Emendamento 93
Proposta di regolamento
Articolo 2 – paragrafo 6 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
6. In deroga al paragrafo 1, lettere b) e c), ai veicoli e ai veicoli fuori uso delle categorie L***3, L4, L5, L6 L7***, M_2, M_3, N_2, N_3 e O gli articoli 16, 19, 20, 27 e dal 46 al 49 si applicano con le modifiche seguenti:	6. In deroga al paragrafo 1, lettere b) e c), ai veicoli e ai veicoli fuori uso delle categorie L, M_2, M_3, N_2, N_3 e O gli articoli 16, 19, 20, 27 e dal 46 al 49 si applicano con le modifiche seguenti:

Emendamento 94
Proposta di regolamento
Articolo 2 – paragrafo 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	6 bis. In deroga al paragrafo 1, lettera c), del presente articolo, ai veicoli e ai veicoli fuori uso della categoria L gli articoli 7 e 30 si applicano con le modifiche seguenti:
	(a) l'articolo 7 si applica ai veicoli della categoria L solo in riferimento all'allegato VII, parte C, voci 1, 3, 5, 8 e 9;
	(b) l'articolo 30 si applica ai veicoli della categoria L solo in riferimento all'allegato VII, parte C, voci 1, 3, 5, 8 e 9.

Emendamento 95
Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – punto 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
(1) "veicolo": veicolo secondo la definizione dell'articolo 3, punto 15), del regolamento (UE) 2018/858 o elencato all'articolo 4, paragrafo 2***, lettere da c) a g)***, del regolamento (UE) n. 168/2013;	(1) "veicolo": veicolo secondo la definizione dell'articolo 3, punto 15), del regolamento (UE) 2018/858 o elencato all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 168/2013;

Emendamento 96
Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – punto 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
(2) "veicolo fuori uso": veicolo che è rifiuto ai sensi dell'articolo 3, punto 1), della direttiva 2008/98/CE o veicolo non riparabile secondo i criteri di cui all'allegato I, parte A, ***punti*** 1 ***e 2***;	(2) "veicolo fuori uso": veicolo che è rifiuto ai sensi dell'articolo 3, punto 1), della direttiva 2008/98/CE o veicolo non riparabile secondo i criteri di cui all'allegato I, parte A, ***punto*** 1***, del presente regolamento***;

Emendamento 97
Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – punto 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(7 bis) "rigenerazione": il ritrattamento dei fluidi dei sistemi di condizionamento recuperati per ottenere prestazioni equivalenti a quelle di una sostanza vergine, tenendo conto dell'uso previsto, in impianti di rigenerazione autorizzati che dispongono di attrezzature e procedure adeguate per consentire il recupero di tali fluidi e possono valutare e attestare il livello di qualità richiesto;

Emendamento 98
Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – punto 9

Testo della Commissione	*Emendamento*
(9) "plastica": polimero ai sensi dell'articolo 3, ***punto 5)***, del regolamento ***(CE) n. 1907/2006***, al quale possono essere stati aggiunti additivi o altre sostanze;	(9) "plastica": polimero ai sensi dell'articolo 3, ***punti 2) e 3)***, del regolamento ***(UE) n. 10/2011 della Commissione[1 bis]***, al quale possono essere stati aggiunti

	additivi o altre sostanze***, in grado di funzionare come componente strutturale principale di materiali e oggetti finiti***;
	_____
	1 bis Regolamento (UE) n. 10/2011 della Commissione, del 14 gennaio 2011, riguardante i materiali e gli oggetti di materia plastica destinati a venire a contatto con i prodotti alimentari (GU L 12 del 15.1.2011, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/10/oj).

Emendamento 99
Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – punto 9 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(9 bis) "plastica riciclata": plastica che prima del riciclaggio quale definito all'articolo 3, punto 17), della direttiva 2008/98/CE era un rifiuto e che è stata prodotta mediante riciclaggio;

Emendamento 100
Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – punto 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(10 bis) "rifiuti pre-consumo": materiale sottratto al flusso dei rifiuti durante un processo di fabbricazione, escluso il riutilizzo di materiali quali rilavorati, rimacinati o residui generati in un processo e che possono

	essere recuperati nello stesso processo che ha generato il materiale;

Emendamento 101
Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – punto 11 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(11 bis) "flusso di rifiuti di plastica post-consumo": un flusso che comprende, tra l'altro, i rifiuti termoplastici, termoindurenti ed elastomerici, quali definiti all'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 2008/98/CE, generati da prodotti contenenti plastica dopo la loro immissione sul mercato;

Emendamento 102
Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – punto 14

Testo della Commissione	*Emendamento*
(14) "batteria per veicoli elettrici": batteria per veicoli elettrici quale definita all'articolo 3, punto 14), del regolamento (UE) 2023/1542 ***relativo alle batterie e ai rifiuti di batterie***;	(14) "batteria per veicoli elettrici": batteria per veicoli elettrici quale definita all'articolo 3, punto 14), del regolamento (UE) 2023/1542;

Emendamento 103
Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – punto 14 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(14 bis) "batteria per mezzi di trasporto leggeri": una batteria per mezzi di trasporto leggeri secondo la definizione dell'articolo 3, punto 11), del

regolamento (UE) 2023/1542;

Emendamento 104
Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – punto 15

Testo della Commissione	*Emendamento*
(15) "impianto di trattamento autorizzato": stabilimento o impresa autorizzati a norma della direttiva 2008/98/CE e del presente regolamento a effettuare la raccolta e il trattamento dei veicoli fuori uso;	(15) "impianto di trattamento autorizzato": stabilimento o impresa autorizzati a norma della direttiva 2008/98/CE e del presente regolamento a effettuare***, autonomamente o in cooperazione con altri impianti di trattamento,*** la raccolta***, lo stoccaggio*** e il trattamento dei veicoli fuori uso ***o di loro parti o componenti***;

Emendamento 105
Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – punto 18

Testo della Commissione	*Emendamento*
(18) "riparatore-manutentore": persona fisica o giuridica che***, in relazione alla sua attività commerciale, economica, artigianale o professionale, fornisce*** servizi di riparazione ***o*** manutenzione***, in maniera indipendente dai costruttori oppure da essi autorizzata***;	(18) "riparatore-manutentore": persona fisica o giuridica ***coinvolta direttamente o indirettamente nella riparazione e manutenzione di veicoli, compresi riparatori, costruttori o distributori di utensili, apparecchiature per la riparazione o pezzi di ricambio, editori di informazioni tecniche, club automobilistici, addetti al soccorso stradale, addetti a servizi d'ispezione e di prova e alla formazione di installatori, costruttori e riparatori di equipaggiamenti per veicoli alimentati da carburanti alternativi, nonché i riparatori, i concessionari e i distributori autorizzati in seno***

	al sistema di distribuzione di un certo costruttore di veicoli nella misura in cui forniscono servizi di riparazione ***e*** manutenzione ***di veicoli relativamente ai quali non sono membri del sistema di distribuzione del costruttore del veicolo***;

Emendamento 106
Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – punto 21

Testo della Commissione	*Emendamento*
(21) "gestore di rifiuti": persona fisica o giuridica che, a titolo professionale, si occupa della raccolta o del trattamento dei veicoli fuori uso;	(21) "gestore di rifiuti": persona fisica o giuridica che, a titolo professionale, si occupa della raccolta o del trattamento dei veicoli fuori uso ***o di loro parti e componenti***;

Emendamento 107
Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – punto 22

Testo della Commissione	*Emendamento*
(22) "produttore": il costruttore, l'importatore o il distributore che, indipendentemente dalla tecnica di vendita utilizzata e anche mediante contratti a distanza quali definiti all'articolo 2, punto 7), della direttiva 2011/83/UE, fornisce per la prima volta il veicolo, per distribuzione o per uso, nel territorio di uno Stato membro a titolo professionale;	(22) "produttore": il costruttore, l'importatore o il distributore che, indipendentemente dalla tecnica di vendita utilizzata e anche mediante contratti a distanza quali definiti all'articolo 2, punto 7), della direttiva 2011/83/UE, fornisce per la prima volta il veicolo, per distribuzione o per uso, nel territorio di uno Stato membro a titolo professionale; ***per i veicoli omologati in più fasi, il produttore è il costruttore del veicolo di base;***

Emendamento 108
Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – punto 23

Testo della Commissione	*Emendamento*
(23) "organizzazione per l'adempimento della responsabilità dei produttori": persona giuridica che organizza finanziariamente, o finanziariamente ed operativamente, l'adempimento degli obblighi di responsabilità estesa del produttore per conto di più produttori;	(23) "organizzazione per l'adempimento della responsabilità dei produttori": persona giuridica che organizza finanziariamente, o finanziariamente ed operativamente***, senza scopo di lucro,*** l'adempimento degli obblighi di responsabilità estesa del produttore per conto di più produttori;

Emendamento 109
Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – punto 24

Testo della Commissione	*Emendamento*
(24) "rappresentante ***designato*** per la responsabilità estesa del produttore": persona fisica o giuridica, stabilita nello Stato membro in cui il produttore mette a disposizione sul mercato per la prima volta il veicolo, diverso dallo Stato membro in cui il produttore è stabilito, designata dal produttore a norma dell'articolo 8 bis, paragrafo 5, terzo comma, della direttiva 2008/98/CE per l'adempimento dei propri obblighi a norma del capo IV del presente regolamento;	(24) "rappresentante ***autorizzato*** per la responsabilità estesa del produttore": persona fisica o giuridica, stabilita nello Stato membro in cui il produttore mette a disposizione sul mercato per la prima volta il veicolo, diverso dallo Stato membro in cui il produttore è stabilito, designata dal produttore a norma dell'articolo 8 bis, paragrafo 5, terzo comma, della direttiva 2008/98/CE per l'adempimento dei propri obblighi a norma del capo IV del presente regolamento;

Emendamento 110
Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – punto 27

Testo della Commissione	*Emendamento*
(27) "tecnologia post frantumazione": tecniche e tecnologie utilizzate per il trattamento dei materiali ottenuti dai veicoli fuori uso, dopo la frantumazione, per ulteriore recupero;	(27) "tecnologia post frantumazione": tecniche e tecnologie utilizzate per il trattamento dei materiali ottenuti dai veicoli fuori uso, dopo la frantumazione, per ulteriore recupero ***e riciclaggio***;

Emendamento 111
Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – punto 28

Testo della Commissione	*Emendamento*
(28) "rifabbricazione": operazione con cui una parte o componente nuovo è fabbricato a partire da parti e componenti rimossi da veicoli o da veicoli fuori uso e con cui è apportata almeno una modifica alla parte o al componente tale da incidere sulla sicurezza, sulle prestazioni, sulla finalità o sul tipo della parte o del componente;	(28) "rifabbricazione": operazione ***industriale standardizzata e documentata*** con cui una parte o componente nuovo è fabbricato ***per tornare alle stesse condizioni come se fosse nuovo, o migliore,*** a partire da parti e componenti rimossi da veicoli o da veicoli fuori uso e con cui è apportata almeno una modifica alla parte o al componente tale da incidere sulla sicurezza, sulle prestazioni, sulla finalità o sul tipo della parte o del componente; ***il processo è conforme a precise specifiche tecniche, comprese norme d'ingegneria, di qualità e di prova, e genera prodotti totalmente garantiti;***

Emendamento 112
Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – punto 29

Testo della Commissione	*Emendamento*
(29) "ricondizionamento": le azioni svolte per preparare, pulire, testare e, se necessario,	(29) "ricondizionamento": le azioni svolte per preparare, pulire, testare e, se necessario,

riparare una parte o componente rimosso da veicoli ***o da veicoli fuori uso*** al fine di ripristinarne le prestazioni o la funzionalità ***nell'ambito dell'uso previsto e della gamma di prestazioni originariamente concepite nella fase di progettazione d'applicazione al momento dell'immissione sul mercato***;	riparare una parte o componente rimosso da veicoli o al fine di ripristinarne le prestazioni o la funzionalità;

Emendamento 113
Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – punto 35

Testo della Commissione	*Emendamento*
(35) "operatori economici": i produttori, gli operatori della raccolta, le compagnie di assicurazione dei veicoli, i fornitori, i riparatori-manutentori, i gestori di rifiuti e ogni altro operatore coinvolto nella progettazione dei veicoli, nel commercio di veicoli usati o nella gestione di veicoli fuori uso**.**	(35) "operatori economici": i produttori, gli operatori della raccolta***, le imprese di demolizione e di riciclaggio***, le compagnie di assicurazione dei veicoli, i fornitori, i riparatori-manutentori***, i rifabbricanti***, i gestori di rifiuti e ogni altro operatore coinvolto nella progettazione dei veicoli, nel commercio di veicoli usati o nella gestione di veicoli fuori uso ***e di loro parti, componenti, prodotti o parti costitutive e materiali;***

Emendamento 114
Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – punto 35 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(35 bis) "rifabbricante": una persona fisica o giuridica o un'entità giuridica che svolge il processo di rifabbricazione;

Emendamento 115
Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – punto 35 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(35 ter) "operatore di trasformazione": persona giuridica autorizzata a fabbricare un kit di conversione elettrica o a effettuare la conversione di veicoli con motore a combustione interna in veicoli elettrici a batteria o a celle a combustibile;

Emendamento 116
Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – punto 35 quater (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(35 quater) "punto di raccolta": un operatore economico diverso da un impianto di trattamento autorizzato che conserva temporaneamente i veicoli fuori uso e prepara il trasferimento dei veicoli fuori uso agli impianti di trattamento autorizzati;

Emendamento 117
Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – punto 35 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(35 quinquies) "immatricolazione": immatricolazione quale definita all'articolo 2, lettera b), della direttiva 1999/37/CE; per i veicoli che rientrano nelle categorie L1 e L2, ove

	non soggetti a immatricolazione amministrativa a norma della direttiva 1999/37/CE in un determinato Stato membro, per "immatricolazione" si intende la registrazione dei veicoli in un sistema che ne consente l'identificazione, anche al momento dell'immissione sul mercato, durante l'utilizzo o una volta fuori uso, al fine di garantire la conformità con il presente regolamento;

Emendamento 118
Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – punto 35 sexies (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(35 sexies) "riparabilità": la possibilità di riparare parti o componenti tolti da un veicolo.

Emendamento 119
Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 2 – lettera e

Testo della Commissione	*Emendamento*
(e) "sostanza che desta preoccupazione" e "supporto dati" di cui all'articolo 2, punti ***28)*** e ***30)***, del regolamento ***[progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili].***	(e) "sostanza che desta preoccupazione" e "supporto dati" di cui all'articolo 2, punti ***27)*** e ***29)***, del regolamento ***(UE) 2024/1781;***

Emendamento 120
Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 2 – lettera e bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(e bis) "costruttore di piccole serie" di cui all'articolo 3, punto 48), del regolamento (UE) 2024/1257.

Emendamento 121
Proposta di regolamento
Articolo 4 – paragrafo 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. Ciascun veicolo appartenente a un tipo di veicolo omologato a partire dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 72 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] a norma del regolamento (UE) 2018/858 è costruito in modo da essere:	1. Ciascun veicolo appartenente a un tipo di veicolo ***nuovo*** omologato a partire dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 72 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] a norma del regolamento (UE) 2018/858 è costruito in modo da essere:

Emendamento 122
Proposta di regolamento
Articolo 4 – paragrafo 2 – lettera c

Testo della Commissione	*Emendamento*
(c) ***verificano la correttezza e*** la completezza delle informazioni ricevute dai fornitori;	(c) ***controllano*** la completezza delle informazioni ricevute dai fornitori;

Emendamento 123
Proposta di regolamento
Articolo 4 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	2 bis. L'obbligo di cui al paragrafo 2, lettere a) e c), è subordinato alla disponibilità

	di informazioni e dati lungo la catena di approvvigionamento, tenendo conto delle dimensioni e delle caratteristiche organizzative specifiche delle PMI.

Emendamento 124
Proposta di regolamento
Articolo 4 – paragrafo 3 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
La Commissione adotta, entro il [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a 35 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento], un atto di esecuzione che stabilisce una ***nuova*** metodologia per il calcolo e la verifica dei tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità di un veicolo, tenendo conto degli elementi di cui all'allegato II.	La Commissione adotta, entro il [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a 35 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento], un atto di esecuzione che stabilisce una metodologia per il calcolo e la verifica dei tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità di un veicolo, tenendo conto degli elementi di cui all'allegato II ***e della norma ISO 22628:2002***.

Emendamento 125
Proposta di regolamento
Articolo 5 – paragrafo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. La presenza di sostanze che destano preoccupazione nei veicoli e nelle loro parti e componenti è ridotta al minimo per quanto possibile.	1. La presenza di sostanze che destano preoccupazione nei veicoli e nelle loro parti e componenti è ridotta al minimo per quanto possibile***, nella misura necessaria a prevenire effetti negativi per la salute umana o per l'ambiente durante tutto il loro ciclo di vita***. ***La Commissione, assistita dall'Agenzia europea per le sostanze chimiche istituita dal regolamento (CE)***

	n. 1907/2006, elabora entro il … [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a 18 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento] una relazione sulle sostanze che destano preoccupazione, vale a dire le sostanze che hanno effetti nocivi sulla salute o sull'ambiente o che ostacolano il riciclaggio di materie prime secondarie sicure e di alta qualità, presenti nel veicolo. La Commissione presenta tale relazione al Parlamento europeo e al Consiglio, esponendo le sue conclusioni, e tiene conto della possibilità di adottare atti delegati che istituiscano un elenco di sostanze che destano preoccupazione applicabile in maniera specifica ai veicoli, nonché opportune misure di follow-up.
	La relazione di cui al secondo paragrafo non riguarda le parti e i componenti dei veicoli per i quali un'identificazione o una valutazione è già richiesta da altre normative dell'Unione.

Emendamento 126
Proposta di regolamento
Articolo 5 – paragrafo 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. ***In aggiunta alle restrizioni di cui all'allegato XVII del regolamento (CE) n. 1907/2006 e, se del caso, alle restrizioni di cui agli allegati I e II del regolamento (UE) 2019/1021 e al***	2. Ogni ***nuovo*** tipo di veicolo omologato a partire dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 72 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] a norma del

regolamento (UE) 2023/1524, ogni tipo di veicolo omologato a partire dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 72 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] a norma del regolamento (UE) 2018/858 non contiene piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente.	regolamento (UE) 2018/858***, o ogni nuova parte o componente immesso sul mercato per tale veicolo,*** non contiene piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente.

Emendamento 127
Proposta di regolamento
Articolo 5 – paragrafo 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
5. Su richiesta della Commissione ed entro 12 mesi dalla richiesta, l'Agenzia europea per le sostanze chimiche ("l'Agenzia") elabora una relazione sulla fattibilità tecnica ed economica di alternative alle esenzioni esistenti elencate nell'allegato III e, sulla base di tale valutazione, la proposta motivata di modifica dell'esenzione.	5. Su richiesta della Commissione ed entro 12 mesi dalla richiesta, l'Agenzia europea per le sostanze chimiche ("l'Agenzia") elabora una relazione***, basata sulla consultazione dei portatori di interessi e degli esperti del settore,*** sulla fattibilità tecnica ed economica di alternative alle esenzioni esistenti elencate nell'allegato III e, sulla base di tale valutazione, la proposta motivata di modifica dell'esenzione.

Emendamento 128
Proposta di regolamento
Articolo 5 – paragrafo 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
6. Non appena riceve la richiesta della Commissione, l'Agenzia pubblica sul suo sito web l'avviso di prossima preparazione di una relazione sull'eventuale modifica di un'esenzione di cui all'allegato III	6. Non appena riceve la richiesta della Commissione, l'Agenzia pubblica sul suo sito web l'avviso di prossima preparazione di una relazione sull'eventuale modifica di un'esenzione di cui all'allegato III

e invita tutte le parti interessate a presentare osservazioni entro ***otto*** settimane dalla data di pubblicazione dell'avviso. L'Agenzia pubblica sul proprio sito web tutte le osservazioni ricevute dalle parti interessate.	e invita tutte le parti interessate a presentare osservazioni entro ***12*** settimane dalla data di pubblicazione dell'avviso. L'Agenzia pubblica sul proprio sito web tutte le osservazioni ricevute dalle parti interessate.

Emendamento 129
Proposta di regolamento
Articolo 5 – paragrafo 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
7. Entro ***nove*** mesi dalla presentazione della relazione di cui al paragrafo 4 alla Commissione, il comitato per l'analisi socioeconomica dell'Agenzia, istituito a norma dell'articolo 76, paragrafo 1, lettera d), del regolamento (CE) n. 1907/2006, adotta un parere sulla relazione e sulle modifiche proposte. L'Agenzia trasmette senza indugio tale parere alla Commissione.	7. Entro ***12*** mesi dalla presentazione della relazione di cui al paragrafo 4 alla Commissione, il comitato per l'analisi socioeconomica dell'Agenzia, istituito a norma dell'articolo 76, paragrafo 1, lettera d), del regolamento (CE) n. 1907/2006, adotta un parere sulla relazione e sulle modifiche proposte. L'Agenzia trasmette senza indugio tale parere alla Commissione.

Emendamento 130
Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
La plastica contenuta in ciascun tipo di veicolo omologato a partire dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 72 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] a norma del regolamento (UE) 2018/858 contiene non meno del ***25*** % in peso di plastica riciclata da rifiuti di plastica post-consumo.	La plastica contenuta in ciascun ***nuovo*** tipo di veicolo omologato a partire dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 72 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] a norma del regolamento (UE) 2018/858 contiene non meno del ***20*** % di contenuto di plastica riciclata recuperato da rifiuti di plastica post-consumo e da ***flussi di*** rifiuti di plastica pre-consumo

attribuiti attraverso una catena di custodia secondo la norma ISO 22095:2020*.*

Emendamento 131
Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 1 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Tutte le parti e i componenti di veicoli fuori uso rimossi per essere sostituiti durante la fase di utilizzo di un veicolo sono considerati flussi di rifiuti di plastica post-consumo che fungono da materia prima per la plastica riciclata.

Emendamento 132
Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 1 – comma 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Il peso della plastica riciclata e il peso totale della plastica di cui al primo comma escludono gli elastomeri e i termoindurenti diversi dalle schiume di poliuretano.

Emendamento 133
Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	1 bis. Ogni nuovo tipo di veicolo omologato a partire dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 120 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente

regolamento] consegue un obiettivo di almeno il 5 % superiore all'obiettivo di cui al primo comma del paragrafo 1, a meno che la mancanza di disponibilità o i prezzi eccessivi della specifica plastica riciclata rendano eccessivamente difficoltoso il raggiungimento di tale obiettivo.

Emendamento 134
Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	1 ter. I costruttori possono conseguire fino a un massimo del 50 % degli obiettivi di cui al primo comma del paragrafo 1 e al paragrafo 1 bis utilizzando rifiuti pre-consumo.

Emendamento 135
Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 1 quater (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	1 quater. Almeno il 15 % degli obiettivi di cui al primo comma del paragrafo 1 e al paragrafo 1 bis è conseguito includendo nel tipo di veicolo la plastica riciclata da veicoli fuori uso.

Emendamento 136
Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. Entro il [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a ***23*** mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento], la Commissione adotta un atto ***di esecuzione*** conformemente all'articolo ***51, paragrafo 2,*** al fine di integrare il presente regolamento stabilendo la metodologia per il calcolo e la verifica, ai fini del paragrafo 1 del presente articolo, della quota di plastica recuperata dai rifiuti post-consumo e dai veicoli fuori uso, rispettivamente, ***presente e incorporata nel*** tipo di veicolo.	2. Entro il ***....*** [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a ***15*** mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento], la Commissione adotta un atto ***delegato*** conformemente all'articolo ***50*** al fine di integrare il presente regolamento stabilendo la metodologia per il calcolo e la verifica, ai fini del paragrafo 1 del presente articolo, dell'uso di plastica recuperata dai rifiuti ***pre-consumo e*** post-consumo e dai veicoli fuori uso, rispettivamente, ***per fabbricare il*** tipo di veicolo***, che prenda in considerazione la migliore tecnologia di riciclaggio disponibile***.

Emendamento 137
Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 3 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Alla Commissione ***è conferito il potere di adottare atti delegati*** conformemente all'articolo 50 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo una quota minima di acciaio riciclato da ***rifiuti di acciaio post-consumo presente e incorporato*** nei tipi di veicoli da omologare a norma del presente regolamento e del regolamento (UE) 2018/858.	***Entro il [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a 24 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento], la*** Commissione ***adotta un atto delegato*** conformemente all'articolo 50 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo una quota minima di acciaio riciclato da ***rottami ferrosi e una quota minima di alluminio riciclato e sue leghe presenti e incorporati*** nei tipi di veicoli da omologare a norma del presente regolamento e del regolamento (UE) 2018/858. ***Detto atto***

	delegato fissa inoltre la data di applicazione dell'obbligo di disporre di una quota minima di contenuto riciclato. L'acciaio utilizzato come materiale di rinforzo negli pneumatici non si considera rientrante nell'ambito di applicazione di tale atto delegato.

Emendamento 138
Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 3 – comma 2 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
La quota minima di acciaio ***riciclato*** di cui al primo comma si basa su uno studio di fattibilità realizzato dalla Commissione. Lo studio è ultimato entro il [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a ***23*** mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] e si concentra in particolare sugli aspetti seguenti:	La quota minima di acciaio ***e alluminio e sue leghe riciclati*** di cui al primo comma si basa su uno studio di fattibilità realizzato dalla Commissione. Lo studio è ultimato entro il [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a ***12*** mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] e si concentra in particolare sugli aspetti seguenti:

Emendamento 139
Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 3 – comma 2 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
(a) la disponibilità attuale e prevista di ***acciaio riciclato da fonti post-consumo di rifiuti di*** acciaio;	(a) la disponibilità attuale e prevista di ***rottami ferrosi, considerate anche le famiglie di prodotti piani e lunghi in acciaio al carbonio e*** acciaio ***inossidabile***;

Emendamento 140
Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 3 – comma 2 – lettera b

Testo della Commissione	*Emendamento*
(b) l'attuale quota di ***rifiuti post-consumo*** in vari semilavorati e prodotti intermedi in acciaio utilizzati nei veicoli;	(b) l'attuale quota di ***rottami ferrosi*** in vari semilavorati e prodotti intermedi in acciaio ***connessi alle famiglie di acciaio*** utilizzati nei veicoli ***e i cambiamenti previsti in relazione alla transizione dell'industria automobilistica***;

Emendamento 141
Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 3 – comma 2 – lettera c

Testo della Commissione	*Emendamento*
(c) la potenziale adesione dei costruttori all'impiego di ***acciaio riciclato post-consumo*** nei veicoli da omologare in futuro;	(c) la potenziale adesione dei costruttori all'impiego di ***rottami ferrosi*** nei veicoli da omologare in futuro***, tenendo conto dei diversi vincoli di composizione applicabili a ciascuna famiglia di prodotti siderurgici***;

Emendamento 142
Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 2 – comma 2 – lettera d

Testo della Commissione	*Emendamento*
(d) la domanda relativa del settore automobilistico rispetto alla domanda di rifiuti di ***acciaio post-consumo*** di altri settori;	(d) la domanda relativa del settore automobilistico rispetto alla domanda di rifiuti di ***rottami ferrosi*** di altri settori***, tenendo conto della capacità di tollerare il tenore di rame e altre inclusioni non intenzionali di impurità***;

Emendamento 143
Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 3 – comma 2 – lettera e

Testo della Commissione	*Emendamento*
(e) la fattibilità economica e il progresso tecnico e scientifico, compresa l'evoluzione della disponibilità di tecnologie di riciclaggio in rapporto ai tassi di riciclaggio dell'acciaio;	(e) la fattibilità economica e il progresso tecnico e scientifico, compresa l'evoluzione della disponibilità di tecnologie di riciclaggio in rapporto ai tassi di riciclaggio dell'acciaio***, nonché l'attuale contributo del riciclaggio dei rottami pre-consumo***;

Emendamento 144
Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 6 – comma 2 – lettera f

Testo della Commissione	*Emendamento*
(f) il contributo che una quota minima di contenuto riciclato di acciaio nei veicoli darebbe agli obiettivi dell'Unione in materia di autonomia strategica aperta, di clima ***e*** di ambiente;	(f) il contributo che una quota minima di contenuto riciclato di acciaio***, di acciaio a basse emissioni di CO_2 e di alluminio e sue leghe*** nei veicoli darebbe agli obiettivi dell'Unione in materia di autonomia strategica aperta, di clima***,*** di ambiente ***e di industria, in particolare per quanto riguarda la creazione di mercati guida***;

Emendamento 145
Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 3 – comma 2 – lettera g

Testo della Commissione	*Emendamento*
(g) la necessità di evitare impatti negativi sproporzionati sull'accessibilità economica dei veicoli;	(g) *(Non concerne la versione italiana)*

Emendamento 146
Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 3 – comma 2 – lettera h

Testo della Commissione	*Emendamento*
(h) l'incidenza sui costi complessivi e sulla competitività del settore automobilistico***.***	(h) l'incidenza sui costi complessivi e sulla competitività del settore automobilistico ***e dell'intera catena del valore;***

Emendamento 147
Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 3 – comma 2 – lettera h bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(h bis) la disponibilità attuale e prevista di alluminio e sue leghe riciclati da rifiuti pre-consumo e post-consumo;

Emendamento 148
Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 3 – comma 2 – lettera h ter (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(h ter) le attuali quote di contenuto riciclato di rifiuti post-consumo nell'alluminio e sue leghe nei veicoli immessi sul mercato;

Emendamento 149
Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 3 – comma 2 – lettera h quater (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(h quater) possibili impatti sul funzionamento del veicolo derivanti dall'incorporazione di contenuto riciclato di alluminio e sue leghe nelle parti e nei componenti del veicolo.

Emendamento 150
Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 3 – comma 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
La Commissione ***può adottare*** un atto ***di esecuzione*** che stabilisce la metodologia per il calcolo e la verifica ***della quota*** di acciaio ***riciclato da rifiuti*** di acciaio ***post-consumo*** presente e incorporato nei tipi di veicoli.	***Entro il …. [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a 24 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento]*** la Commissione ***adotta*** un atto ***delegato*** che stabilisce la metodologia per il calcolo e la verifica ***del contenuto riciclato di alluminio e sue leghe e*** di acciaio ***da rottami ferrosi e, se del caso, la quota*** di acciaio ***a basse emissioni di CO_2*** presente e incorporato nei tipi di veicoli.

Emendamento 151
Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 3 – comma 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
Tali atti ***di esecuzione*** sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo ***51, paragrafo 2***.	Tali atti ***delegati*** sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo ***50***.

Emendamento 152
Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 4 – comma 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
Entro il [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a ***35*** mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione ***valuta la fattibilità di stabilire*** una quota	Entro il [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a ***36*** mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento], la Commissione ***adotta un atto delegato in conformità***

minima ***obbligatoria*** di:	***dell'articolo 50 per integrare il presente regolamento stabilendo*** una quota minima di:

Emendamento 153
Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
(a) ***alluminio e sue leghe e*** magnesio e sue leghe riciclati da rifiuti post-consumo e incorporati nei tipi di veicoli;	(a) magnesio e sue leghe riciclati da rifiuti ***pre-consumo e*** post-consumo e incorporati nei tipi di veicoli;

Emendamento 154
Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera b

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

Emendamento 155
Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 4 – comma 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
In seguito al completamento della valutazione di cui al primo comma, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo una quota minima di ***alluminio e sue leghe, magnesio e sue leghe, neodimio, disprosio,***	***L'atto delegato di cui al primo comma fissa inoltre la data di applicazione dell'obbligo di disporre di*** una quota minima di ***contenuto riciclato***.

praseodimio, terbio, samario o boro riciclati da rifiuti post-consumo presenti e incorporati nei tipi di veicoli da omologare a norma del presente regolamento e del regolamento (UE) 2018/858.

Emendamento 156
Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 4 – comma 3 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
La quota minima di contenuto riciclato dei materiali di cui al ***secondo*** comma si basa sullo studio di fattibilità ***di cui al primo comma***, tenendo conto di tutti i seguenti elementi:	La quota minima del contenuto riciclato di acciaio di cui al ***primo*** comma si basa su uno studio di fattibilità ***realizzato dalla Commissione. La Commissione ultima lo studio entro il [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a 24 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento]***, tenendo conto di tutti i seguenti elementi:

Emendamento 157
Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 4 – comma 3 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
(a) la disponibilità attuale e prevista dei materiali di cui al secondo comma riciclati da rifiuti post-consumo;	(a) la disponibilità attuale e prevista dei materiali di cui al secondo comma riciclati da rifiuti ***pre-consumo e*** post-consumo;

Emendamento 158
Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 4 – comma 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
La Commissione ***può adottare*** un	***Entro il …. [OP: inserire la***

atto ***di esecuzione*** che stabilisce la metodologia per il calcolo e la verifica della quota dei materiali riciclati da rifiuti post-consumo nei tipi di veicoli.	***data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento]*** la Commissione ***adotta*** un atto ***delegato*** che stabilisce la metodologia per il calcolo e la verifica della quota dei materiali ***di cui al presente paragrafo*** riciclati da rifiuti ***pre-consumo e*** post-consumo nei tipi di veicoli.

Emendamento 159
Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 4 – comma 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
Detto atto ***di esecuzione*** è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo ***51, paragrafo 2***.	Detto atto ***delegato*** è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo ***50***.

Emendamento 160
Proposta di regolamento
Articolo 7 – paragrafo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. Ciascun veicolo appartenente a un tipo di veicolo omologato a partire dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 72 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] è progettato in modo da ***non ostacolare la*** rimozione dal veicolo, negli impianti di trattamento autorizzati, delle parti e dei componenti elencati nell'allegato VII, parte C, durante la fase in cui il veicolo è diventato un rifiuto.	1. Ciascun veicolo appartenente a un tipo di veicolo ***nuovo*** omologato a partire dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 72 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] è progettato in modo da ***consentire un'agevole*** rimozione dal veicolo, negli impianti di trattamento autorizzati, delle parti e dei componenti elencati nell'allegato VII, parte C, durante la fase in cui il veicolo è diventato un rifiuto***, al fine di essere sostituiti,***

	riutilizzati, riciclati, rifabbricati o ricondizionati ove possibile dal punto di vista tecnico.

Emendamento 161
Proposta di regolamento
Articolo 7 – paragrafo 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. Ciascun veicolo appartenente a un tipo di veicolo omologato a partire dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 72 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] a norma del regolamento (UE) 2018/858 è progettato, per quanto riguarda gli elementi di giunzione, fissaggio e sigillatura, in modo da consentire, in modo facile e non distruttivo, la rimozione dal veicolo e la sostituzione nel veicolo delle batterie per veicoli elettrici e dei motori ad azionamento elettrico negli impianti di trattamento autorizzati o da parte di riparatori-manutentori durante la fase di utilizzo e la fase in cui il veicolo è diventato un rifiuto.	2. Ciascun veicolo appartenente a un tipo di veicolo ***nuovo*** omologato a partire dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 72 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] a norma del regolamento (UE) 2018/858 è progettato, ***anche*** per quanto riguarda gli elementi di giunzione, fissaggio e sigillatura, in modo da consentire, in modo facile e non distruttivo, la rimozione dal veicolo, la sostituzione nel veicolo e lo smontaggio delle batterie per veicoli elettrici***, e dei relativi pacchi batterie,*** e dei motori ad azionamento elettrico negli impianti di trattamento autorizzati o da parte di riparatori-manutentori durante la fase di utilizzo e la fase in cui il veicolo è diventato un rifiuto.

Emendamento 162
Proposta di regolamento
Articolo 7 – paragrafo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	4 bis. I costruttori non ostacolano la rimozione e la sostituzione di parti e componenti dei veicoli

	servendosi di aggiornamenti del software. I costruttori garantiscono l'accesso alla documentazione e agli strumenti diagnostici relativi al software necessari.

Emendamento 163
Proposta di regolamento
Articolo 8 – paragrafo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. I costruttori dimostrano che i veicoli nuovi da essi prodotti e immessi sul mercato sono omologati conformemente alle prescrizioni del regolamento (UE) 2018/858 e del presente regolamento.	1. I costruttori dimostrano che i ***tipi di*** veicoli nuovi da essi prodotti e immessi sul mercato sono omologati conformemente alle prescrizioni del regolamento (UE) 2018/858***, del regolamento (UE) n. 168/2013*** e del presente regolamento.

Emendamento 164
Proposta di regolamento
Articolo 8 – paragrafo 2 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. Ai fini dell'omologazione dei veicoli cui si applicano le prescrizioni degli articoli 4, 5, 6 o 7, il costruttore fornisce la documentazione attestante la conformità a dette prescrizioni e:	2. Ai fini dell'omologazione dei veicoli cui si applicano le prescrizioni dell'articolo 4, ***dell'articolo*** 5***, paragrafi 1 e 2, o degli articoli*** 6 o 7, il costruttore fornisce la documentazione attestante la conformità a dette prescrizioni e:

Emendamento 165
Proposta di regolamento
Articolo 8 – paragrafo 2 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
(a) la include nel fascicolo informativo di cui all'articolo 24 del regolamento (UE) 2018/858;	(a) la include nel fascicolo informativo di cui all'articolo 24 del regolamento (UE) 2018/858 ***o***

	all'articolo 27 del regolamento (UE) n. 168/2013, a seconda del caso;

Emendamento 166
Proposta di regolamento
Articolo 8 – paragrafo 2 – lettera b

Testo della Commissione	*Emendamento*
(b) la trasmette all'autorità di omologazione a norma dell'articolo 23 del regolamento (UE) 2018/858.	(b) la trasmette all'autorità di omologazione a norma dell'articolo 23 del regolamento (UE) 2018/858 ***o dell'articolo 26 del regolamento (UE) n. 168/2013, a seconda del caso***.

Emendamento 167
Proposta di regolamento
Articolo 8 – paragrafo 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
3. Ai fini dell'omologazione dei veicoli cui si applica la prescrizione dell'articolo 9, il costruttore trasmette la strategia di circolarità all'autorità di omologazione unitamente alla domanda di omologazione di cui all'articolo 23 del regolamento (UE) 2018/858.	***soppresso***

Emendamento 168
Proposta di regolamento
Articolo 8 – paragrafo 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
4. Ai fini dell'omologazione dei veicoli cui si applicano le prescrizioni stabilite all'articolo 10, il costruttore elabora le informazioni di cui	4. Ai fini dell'omologazione dei veicoli cui si applicano le prescrizioni stabilite all'articolo 10, il costruttore elabora le informazioni di cui

all'articolo 10, paragrafo 1, e le trasmette, conformemente all'articolo 24, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) 2018/858, all'autorità di omologazione unitamente alla domanda di omologazione di cui all'articolo 23 di quest'ultimo regolamento.	all'articolo 10, paragrafo 1, e le trasmette, conformemente all'articolo 24, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) 2018/858, all'autorità di omologazione unitamente alla domanda di omologazione di cui all'articolo 23 di quest'ultimo regolamento ***o conformemente all'articolo 27, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 168/2013, all'autorità di omologazione unitamente alla domanda di omologazione di cui all'articolo 26 di quest'ultimo regolamento***.

Emendamento 169
Proposta di regolamento
Articolo 8 – paragrafo 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
5. Ai fini dell'omologazione dei veicoli cui si applicano le prescrizioni stabilite all'articolo 11, il costruttore trasmette la dichiarazione attestante la conformità alla prescrizione di cui all'articolo 11, paragrafo 1, conformemente all'articolo 24, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) 2018/858, all'autorità di omologazione unitamente alla domanda di omologazione di cui all'articolo 23 di quest'ultimo regolamento.	5. Ai fini dell'omologazione dei veicoli cui si applicano le prescrizioni stabilite all'articolo 11, il costruttore trasmette la dichiarazione attestante la conformità alla prescrizione di cui all'articolo 11, paragrafo 1, conformemente all'articolo 24, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) 2018/858, all'autorità di omologazione unitamente alla domanda di omologazione di cui all'articolo 23 di quest'ultimo regolamento ***o conformemente all'articolo 27, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 168/2013 all'autorità di omologazione unitamente alla domanda di omologazione di cui all'articolo 26 di quest'ultimo regolamento***.

Emendamento 170
Proposta di regolamento
Articolo 9 – paragrafo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. ***Per ciascun tipo di veicolo omologato a norma del regolamento (UE) 2018/858*** a decorrere dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] ***il costruttore elabora*** una strategia di circolarità.	1. ***I costruttori di veicoli,*** a decorrere dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] ***elaborano una strategia di circolarità a livello di costruttore e ne forniscono una copia alla Commissione.*** ***Fatto salvo il primo comma, i costruttori possono altresì elaborare*** una strategia di circolarità ***a livello di categoria di veicolo***.

Emendamento 171
Proposta di regolamento
Articolo 9 – paragrafo 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. La strategia di circolarità descrive le azioni che i costruttori intendono compiere per ottemperare ai loro obblighi di garantire il rispetto delle prescrizioni di circolarità di cui al capo II***, verificato nell'ambito delle procedure di omologazione e applicabili al tipo di veicolo interessato***.	2. La strategia di circolarità descrive le azioni che i costruttori intendono compiere per ottemperare ai loro obblighi di garantire il rispetto delle prescrizioni di circolarità di cui al capo II. ***Tale strategia tiene conto delle capacità e delle informazioni effettivamente messe a disposizione dai fornitori, in particolare dalle PMI.***

Emendamento 172
Proposta di regolamento
Articolo 9 – paragrafo 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
4. Il costruttore trasmette alla Commissione una copia della strategia di circolarità entro 30 giorni dal rilascio dell'omologazione per il tipo di veicolo interessato.	***soppresso***

Emendamento 173
Proposta di regolamento
Articolo 9 – paragrafo 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
5. Il costruttore monitora le azioni previste nella strategia di circolarità, vi dà seguito e aggiorna la strategia ogni cinque anni conformemente all'allegato IV, parte B. ***La strategia di circolarità aggiornata è trasmessa all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione per il tipo di veicolo e alla Commissione.***	5. Il costruttore monitora le azioni previste nella strategia ***, indicando le nuove modifiche pertinenti della strategia di circolarità,*** ogni cinque anni conformemente all'allegato IV, parte B.

Emendamento 174
Proposta di regolamento
Articolo 9 – paragrafo 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
7. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 al fine di modificare l'allegato IV, parte B, adeguando le prescrizioni relative al contenuto della strategia di circolarità e ai relativi aggiornamenti ai progressi tecnici e scientifici nella produzione di veicoli e nella gestione di veicoli fuori uso, agli sviluppi del mercato	***soppresso***

automobilistico e all'evoluzione normativa.

Emendamento 175
Proposta di regolamento
Articolo 9 – paragrafo 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
8. Entro il [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a 83 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] e successivamente ogni ***sei*** anni la Commissione elabora e pubblica una relazione sulla circolarità del settore automobilistico. La relazione si basa in particolare sulle strategie di circolarità e sui relativi aggiornamenti.	8. Entro il [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a 83 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] e successivamente ogni ***cinque*** anni la Commissione elabora e pubblica una relazione sulla circolarità del settore automobilistico. La relazione si basa in particolare sulle strategie di circolarità e sui relativi aggiornamenti.

Emendamento 176
Proposta di regolamento
Articolo 10 – paragrafo 1 – comma 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
Per ciascun tipo di veicolo omologato a partire dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a ***36*** mesi dopo la data di ***entrata in vigore del presente regolamento***] a norma del regolamento (UE) 2018/858i costruttori dichiarano la rispettiva quota di contenuto riciclato di:	Per ciascun ***nuovo*** tipo di veicolo omologato a partire dal ***...*** [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a ***12*** mesi dopo la data di ***adozione degli atti delegati che stabiliscono la metodologia per il calcolo e la verifica del contenuto riciclato presente nei veicoli conformemente all'articolo 6***] a norma del regolamento (UE) 2018/858, i costruttori dichiarano la rispettiva quota di contenuto riciclato di:

Emendamento 177
Proposta di regolamento
Articolo 10 – paragrafo 1 – comma 1 – lettera d

Testo della Commissione	*Emendamento*
(d) acciaio**.**	(d) acciaio ***e sue leghe;***

Emendamento 178
Proposta di regolamento
Articolo 10 – paragrafo 1 – comma 1 – lettera d bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(d bis) plastica.

Emendamento 179
Proposta di regolamento
Articolo 10 – paragrafo 1 – comma 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
La dichiarazione concerne il contenuto riciclato di detti materiali presenti nel tipo di veicolo e indica, per quota di materiale, se è riciclato da rifiuti pre-consumo o post-consumo.	La dichiarazione concerne il contenuto riciclato di detti materiali presenti nel tipo di veicolo e indica, per quota di materiale ***e per i componenti di plastica di peso superiore a 100 grammi***, se è riciclato da rifiuti pre-consumo o post-consumo.

Emendamento 180
Proposta di regolamento
Articolo 10 – paragrafo 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
3. In deroga al paragrafo 1, l'obbligo di dichiarare la quota di contenuto riciclato di un determinato materiale non si applica ai materiali per i quali è stato stabilito un obiettivo a norma dell'articolo 6, paragrafo 3 o 4.	3. In deroga al paragrafo 1, l'obbligo di dichiarare la quota di contenuto riciclato di un determinato materiale non si applica ai materiali per i quali è stato stabilito un obiettivo a norma dell'articolo 6, paragrafo ***1,*** 3 o 4.

Emendamento 181
Proposta di regolamento
Articolo 11 – paragrafo 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. Dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] i costruttori danno ai gestori di rifiuti ***e*** ai riparatori-manutentori un accesso illimitato, standardizzato e non discriminatorio alle informazioni elencate nell'allegato V, che consentono di accedere, rimuovere in sicurezza e sostituire:	1. Dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] ***per i nuovi tipi di veicoli omologati*** i costruttori danno ai gestori di rifiuti***,*** ai riparatori-manutentori ***e ai servizi di emergenza*** un accesso illimitato, standardizzato e non discriminatorio***, anche tramite gli strumenti esistenti utilizzati dall'industria automobilistica,*** alle informazioni elencate nell'allegato V, che consentono di accedere, rimuovere in sicurezza e sostituire:

Emendamento 182
Proposta di regolamento
Articolo 11 – paragrafo 1 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
(a) le batterie per veicoli elettrici ***incorporate*** nel veicolo;	(a) le batterie per veicoli elettrici ***e i relativi pacchi batterie incorporati*** nel veicolo;

Emendamento 183
Proposta di regolamento
Articolo 11 – paragrafo 1 – lettera e

Testo della Commissione	*Emendamento*
(e) parti e componenti contenenti le materie prime critiche di cui all'articolo ***27***, paragrafo 1, lettera b), del	(e) parti e componenti contenenti le materie prime critiche di cui all'articolo ***28***, paragrafo 1, lettera b), del

regolamento (UE) ***[normativa sulle materie prime critiche]*** al momento dell'omologazione del veicolo;	regolamento (UE) ***2024/1252*** al momento dell'omologazione del veicolo;

Emendamento 184
Proposta di regolamento
Articolo 11 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	1 bis. I costruttori forniscono orientamenti informativi per il soccorso e gli interventi di emergenza.

Emendamento 185
Proposta di regolamento
Articolo 11 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
I costruttori garantiscono la cooperazione con gli operatori di trattamento autorizzati e con i riparatori-manutentori istituendo le piattaforme di comunicazione necessarie per fornire e tenere aggiornate le informazioni di cui al paragrafo 1 e le informazioni di cui all'allegato V.	I costruttori garantiscono la cooperazione con gli operatori di trattamento autorizzati***, con gli ammodernatori*** e con i riparatori-manutentori istituendo le piattaforme di comunicazione necessarie per fornire e tenere aggiornate le informazioni di cui al paragrafo 1 e le informazioni di cui all'allegato V.

Emendamento 186
Proposta di regolamento
Articolo 11 – paragrafo 2 – comma 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
I costruttori forniscono le informazioni di cui al primo comma gratuitamente. I costruttori possono riscuotere oneri dai gestori di rifiuti e dai riparatori-manutentori ***in ragione dell'importo***	I costruttori forniscono le informazioni di cui al primo comma gratuitamente. I costruttori possono riscuotere oneri ***ragionevoli e proporzionati*** dai gestori di rifiuti e dai riparatori-manutentori

necessario a coprire i costi amministrativi per rendere accessibili le informazioni necessarie attraverso le piattaforme di comunicazione.	***nella misura necessaria*** a coprire i costi amministrativi ***effettivamente sostenuti*** per rendere accessibili le informazioni necessarie attraverso le piattaforme di comunicazione.

Emendamento 187
Proposta di regolamento
Articolo 11 – paragrafo 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 al fine di modificare l'allegato V rivedendo l'elenco di parti, componenti e materiali dei veicoli e la portata delle informazioni che i costruttori sono tenuti a fornire.	***soppresso***

Emendamento 188
Proposta di regolamento
Articolo 12 – paragrafo 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. I costruttori garantiscono che ***i motori ad azionamento elettrico*** che contengono magneti permanenti rechino un'etichetta indelebile chiaramente visibile e leggibile che riporti le informazioni di cui all'***allegato VI, punto 4***.	2. ***Dal …. [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento]*** i costruttori garantiscono che ***le parti e i componenti dei veicoli*** che contengono magneti permanenti rechino un'etichetta indelebile chiaramente visibile e leggibile che riporti le informazioni di cui all'***articolo 28 del regolamento (UE) 2024/1252***.

Emendamento 189
Proposta di regolamento
Articolo 13 – titolo

Testo della Commissione	*Emendamento*
Passaporto di circolarità del veicolo	Passaporto ***digitale*** di circolarità del veicolo

Emendamento 190
Proposta di regolamento
Articolo 13 – paragrafo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. Dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a ***84*** mesi dopo l'entrata in vigore del regolamento] ogni veicolo immesso sul mercato è munito di un passaporto di circolarità del veicolo, il quale è allineato e, ove possibile, integrato in altri passaporti ambientali relativi ai veicoli istituiti da normative dell'Unione.	1. Dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a ***72*** mesi dopo l'entrata in vigore del regolamento] ogni veicolo immesso sul mercato è munito di un passaporto ***digitale*** di circolarità del veicolo, il quale è allineato***, interoperabile*** e, ove possibile, integrato in altri passaporti ambientali relativi ai veicoli istituiti da normative dell'Unione.

Emendamento 191
Proposta di regolamento
Articolo 13 – paragrafo 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. Il passaporto di circolarità del veicolo contiene le informazioni di cui all'articolo 11 in formato digitale ed è accessibile gratuitamente.	2. Il passaporto di circolarità del veicolo contiene le informazioni di cui all'articolo ***5, paragrafi 2 e 3, e agli articoli 10 e*** 11 in formato digitale ed è accessibile gratuitamente.

Emendamento 192
Proposta di regolamento
Articolo 13 – paragrafo 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
3. Il costruttore ***che immette il*** veicolo sul mercato garantisce che le informazioni contenute nel passaporto di circolarità del veicolo siano esatte, complete e aggiornate.	3. Il costruttore***, al momento dell'immissione del*** veicolo sul mercato***,*** garantisce che le informazioni contenute nel passaporto di circolarità del veicolo siano esatte, complete e aggiornate.

Emendamento 193
Proposta di regolamento
Articolo 13 – paragrafo 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
5. Il passaporto di circolarità di un veicolo divenuto veicolo fuori uso cessa di esistere non prima di 6 mesi dal rilascio del certificato di rottamazione del veicolo fuori uso.	5. Il passaporto di circolarità di un veicolo divenuto veicolo fuori uso cessa di esistere non prima di 6 mesi dal rilascio del certificato di ***esportazione o*** rottamazione del veicolo fuori uso.

Emendamento 194
Proposta di regolamento
Articolo 13 – paragrafo 6 – comma 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
La Commissione adotta atti di esecuzione che disciplinano:	***Entro il [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 60 mesi dopo la data di entrata in vigore del regolamento]*** la Commissione adotta atti di esecuzione che disciplinano:

Emendamento 195
Proposta di regolamento
Articolo 13 – paragrafo 6 – comma 1 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
(a) le modalità e ***le specifiche tecniche*** della soluzione da utilizzare per accedere al passaporto di circolarità del veicolo;	(a) le modalità e ***i requisiti di base*** della soluzione ***tecnica*** da utilizzare per accedere al passaporto di circolarità del veicolo***, in maniera tale da non precludere nessuna soluzione tecnologica***;

Emendamento 196
Proposta di regolamento
Articolo 13 – paragrafo 6 – comma 1 – lettera b – punto i

Testo della Commissione	*Emendamento*
i) l'interoperabilità del passaporto di circolarità del veicolo con altri passaporti imposti dalla legislazione dell'Unione;	i) l'interoperabilità ***e l'allineamento*** del passaporto di circolarità del veicolo con altri passaporti imposti dalla legislazione dell'Unione;

Emendamento 197
Proposta di regolamento
Articolo 13 – paragrafo 6 – comma 1 – lettera c bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(c bis) le condizioni di accesso al passaporto di circolarità del veicolo, compresi il diritto di accesso e le norme pertinenti in materia di protezione dei dati e dei diritti di proprietà intellettuale;

Emendamento 198
Proposta di regolamento
Articolo 15 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	3 bis. Gli Stati membri possono adottare misure che

	richiedano ai produttori o, se designate a norma dell'articolo 18, alle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore di stipulare contratti con impianti di trattamento autorizzati ai fini dell'adempimento dei loro obblighi in materia di responsabilità del produttore.

Emendamento 199
Proposta di regolamento
Articolo 15 – paragrafo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	4 bis. Entro il ... [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a 24 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento], la Commissione adotta un atto di esecuzione che stabilisce requisiti dettagliati applicabili ai contratti di cui al paragrafo 3 bis, al fine di garantire condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie. L'atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 2.

Emendamento 200
Proposta di regolamento
Articolo 16 – paragrafo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] i	Dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] i

produttori hanno la responsabilità estesa del produttore per i veicoli che mettono a disposizione sul mercato per la prima volta nel territorio di uno Stato membro. Il regime istituito dai produttori per esercitare tale responsabilità è ***coerente con gli*** articoli 8 e 8 bis della direttiva 2008/98/CE e rispetta le prescrizioni del presente capo.	produttori hanno la responsabilità estesa del produttore per i veicoli che mettono a disposizione sul mercato per la prima volta nel territorio di uno Stato membro. Il regime istituito dai produttori per esercitare tale responsabilità ***è conforme agli*** articoli 8 e 8 bis della direttiva 2008/98/CE e rispetta le prescrizioni del presente capo.

Emendamento 201
Proposta di regolamento
Articolo 17 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Entro il [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a 35 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] gli Stati membri istituiscono un registro dei produttori ***finalizzato a*** monitorare il rispetto, da parte dei produttori, delle prescrizioni del presente capo.	Entro il [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a 35 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] gli Stati membri istituiscono un registro dei produttori***, o si servono di un registro dei produttori esistente, al fine di*** monitorare il rispetto, da parte dei produttori, delle prescrizioni del presente capo.

Emendamento 202
Proposta di regolamento
Articolo 17 – paragrafo 1 – comma 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
Il registro fornisce link ad altri registri nazionali dei siti web dei produttori per facilitare, in tutti gli Stati membri, la registrazione dei produttori o dei rappresentanti ***designati*** per la responsabilità estesa del produttore.	Il registro fornisce link ad altri registri nazionali dei siti web dei produttori per facilitare, in tutti gli Stati membri, la registrazione dei produttori o dei rappresentanti ***autorizzati*** per la responsabilità estesa del produttore.

Emendamento 203
Proposta di regolamento
Articolo 17 – paragrafo 1 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Entro il [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a 35 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione crea un portale unico contenente i link a tutti i registri nazionali per agevolare la registrazione dei produttori in tutti gli Stati membri.

Emendamento 204
Proposta di regolamento
Articolo 17 – paragrafo 2 – comma 3

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

Emendamento 205
Proposta di regolamento
Articolo 17 – paragrafo 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
6. Gli obblighi di cui al presente articolo possono essere ottemperati per conto di un produttore da un rappresentante ***designato*** per la responsabilità estesa del produttore.	6. Gli obblighi di cui al presente articolo possono essere ottemperati per conto di un produttore da un rappresentante ***autorizzato*** per la responsabilità estesa del produttore. ***Se più di un produttore è rappresentato***

	nel paese da un rappresentante autorizzato, quest'ultimo fornisce separatamente il nome e il recapito di ciascuno dei produttori rappresentati.

Emendamento 206
Proposta di regolamento
Articolo 17 – paragrafo 11

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

Emendamento 207
Proposta di regolamento
Articolo 17 – paragrafo 12

Testo della Commissione	*Emendamento*
12. Il produttore o, se del caso, il suo rappresentante ***designato*** per la responsabilità estesa del produttore o l'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore riferisce all'autorità competente responsabile del registro	12. Il produttore o, se del caso, il suo rappresentante ***autorizzato*** per la responsabilità estesa del produttore o l'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore riferisce all'autorità competente

sull'adempimento degli obblighi in materia di responsabilità estesa del produttore.	responsabile del registro sull'adempimento degli obblighi in materia di responsabilità estesa del produttore. ***Qualora le informazioni contenute nel registro dei produttori non siano accessibili al pubblico, gli Stati membri provvedono affinché i fornitori di piattaforme online che consentono ai consumatori di concludere contratti a distanza con i produttori abbiano accesso gratuito a tali informazioni.***

Emendamento 208
Proposta di regolamento
Articolo 18 – paragrafo 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. Le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore garantiscono la riservatezza dei dati in loro possesso per quanto riguarda le informazioni riservate o le informazioni direttamente attribuibili ai singoli produttori o ai loro rappresentanti ***designati*** per la responsabilità estesa del produttore.	2. Le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore garantiscono la riservatezza dei dati in loro possesso per quanto riguarda le informazioni riservate o le informazioni direttamente attribuibili ai singoli produttori o ai loro rappresentanti ***autorizzati*** per la responsabilità estesa del produttore.

Emendamento 209
Proposta di regolamento
Articolo 18 – paragrafo 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
3. In aggiunta alle informazioni di cui all'articolo 8 bis, paragrafo 3, lettera e), della direttiva 2008/98/CE, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del	3. In aggiunta alle informazioni di cui all'articolo 8 bis, paragrafo 3, lettera e), della direttiva 2008/98/CE, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del

produttore pubblicano sui loro siti web almeno ogni anno, nel rispetto del segreto commerciale e industriale, le informazioni concernenti la raccolta dei veicoli fuori uso e il raggiungimento degli obiettivi di riutilizzo e riciclaggio, riutilizzo e recupero e riciclaggio di plastica da parte dei produttori che hanno incaricato l'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore.	produttore ***o i singoli produttori*** pubblicano sui loro siti web almeno ogni anno, nel rispetto del segreto commerciale e industriale, le informazioni concernenti la raccolta dei veicoli fuori uso e il raggiungimento degli obiettivi di riutilizzo e riciclaggio, riutilizzo e recupero e riciclaggio di plastica da parte dei produttori che hanno incaricato l'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore ***o da parte del produttore che adempie ai propri obblighi individualmente***.

Emendamento 210
Proposta di regolamento
Articolo 18 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	3 bis. In aggiunta alle informazioni di cui al paragrafo 3, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore mettono a disposizione del pubblico le informazioni sulla procedura di selezione dei gestori di rifiuti selezionati conformemente al paragrafo 4 bis.

Emendamento 211
Proposta di regolamento
Articolo 18 – paragrafo 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
4. Le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore garantiscono ***un'equa*** rappresentanza dei produttori e	4. Le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore garantiscono ***una*** rappresentanza ***proporzionata*** dei produttori e

dei gestori di rifiuti nei loro organi direttivi.	dei gestori di rifiuti ***che operano nel settore della raccolta e del trattamento dei veicoli fuori uso*** nei loro organi direttivi***, compresi i comitati esecutivi e consultivi***.

Emendamento 212
Proposta di regolamento
Articolo 18 – paragrafo 4 bis (nuovo)

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

Emendamento 213
Proposta di regolamento
Articolo 20 – paragrafo 1 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
(a) i costi della raccolta dei veicoli fuori uso necessaria per soddisfare le prescrizioni di cui agli articoli da 23 a 26 e i costi del trattamento dei veicoli fuori uso necessario per soddisfare le prescrizioni di cui agli articoli da 27 a 30 e 34 e 35, ***purché non siano coperti dai*** proventi dei gestori di rifiuti ***connessi alla*** vendita di pezzi di ricambio usati e di componenti di ricambio usati, di veicoli fuori uso depurati o di materie prime secondarie riciclate da veicoli fuori uso;	(a) i costi della raccolta dei veicoli fuori uso necessaria per soddisfare le prescrizioni di cui agli articoli da 23 a 26 e i costi del trattamento dei veicoli fuori uso necessario per soddisfare le prescrizioni di cui agli articoli da 27 a 30 e 34 e 35, ***tenendo conto di eventuali*** proventi dei gestori di rifiuti ***ottenuti dalla*** vendita di pezzi di ricambio usati e di componenti di ricambio usati, di veicoli fuori uso depurati o di materie prime secondarie riciclate da veicoli fuori uso;

Emendamento 214
Proposta di regolamento
Articolo 20 – paragrafo 1 – lettera b

Testo della Commissione	*Emendamento*
(b) i costi delle campagne di sensibilizzazione volte a migliorare la raccolta dei veicoli fuori uso;	(b) i costi delle campagne di sensibilizzazione volte a ***informare il pubblico e a*** migliorare la raccolta dei veicoli fuori uso;

Emendamento 215
Proposta di regolamento
Articolo 20 – paragrafo 1 – lettera c

Testo della Commissione	*Emendamento*
(c) i costi dell'istituzione del sistema di notifica di cui all'articolo 25;	***soppresso***

Emendamento 216
Proposta di regolamento
Articolo 20 – paragrafo 1 – lettera d

Testo della Commissione	*Emendamento*
(d) i costi di raccolta e comunicazione dei dati alle autorità competenti***.***	(d) i costi ***amministrativi*** di ***messa a disposizione,*** raccolta e comunicazione dei dati alle autorità competenti***;***

Emendamento 217
Proposta di regolamento
Articolo 20 – paragrafo 1 – lettera d bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(d bis) i costi medi di trasporto dei veicoli fuori uso ai punti di raccolta o all'impianto di trattamento autorizzato più vicino.

Emendamento 218
Proposta di regolamento
Articolo 20 – paragrafo 4 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
In caso di adempimento individuale degli obblighi di responsabilità estesa del produttore, i produttori forniscono una garanzia per i veicoli che mettono a disposizione sul mercato per la prima volta nel territorio di uno Stato membro. Detta garanzia assicura che le operazioni di cui al paragrafo 1 relative a tali veicoli saranno finanziate.	In caso di adempimento individuale degli obblighi di responsabilità estesa del produttore, i produttori forniscono una garanzia per i veicoli che mettono a disposizione sul mercato per la prima volta nel territorio di uno Stato membro. Detta garanzia assicura che le operazioni di cui al paragrafo 1 relative a tali veicoli saranno finanziate***, anche in caso di cessazione definitiva delle attività o di insolvenza***.

Emendamento 219
Proposta di regolamento
Articolo 21 – paragrafo 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. In caso di adempimento collettivo degli obblighi in materia di responsabilità estesa del produttore, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore garantiscono che i contributi finanziari loro versati dai produttori siano modulati tenendo conto di quanto segue:	1. In caso di adempimento collettivo degli obblighi in materia di responsabilità estesa del produttore, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore garantiscono che i contributi finanziari loro versati dai produttori siano modulati tenendo conto ***almeno*** di quanto segue:

Emendamento 220
Proposta di regolamento
Articolo 21 – paragrafo 1 – lettera a

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

Emendamento 221
Proposta di regolamento
Articolo 21 – paragrafo 1 – lettera b

Testo della Commissione	*Emendamento*
(b) il tipo di sistema di trazione;	***soppresso***

Emendamento 222
Proposta di regolamento
Articolo 21 – paragrafo 1 – lettera e

Testo della Commissione	*Emendamento*
(e) la percentuale di materiali e sostanze che impediscono un processo di riciclaggio di alta qualità***, quali adesivi, plastica composita o materiali rinforzati con carbonio***;	(e) la percentuale di materiali e sostanze che impediscono un processo di riciclaggio di alta qualità;

Emendamento 223
Proposta di regolamento
Articolo 22 – paragrafo 2 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
(a) designa, con mandato scritto, un rappresentante ***designato*** per la responsabilità estesa del produttore in ciascuno Stato membro;	(a) designa, con mandato scritto, un rappresentante ***autorizzato che agisca per suo conto in relazione a compiti specifici relativi agli obblighi del produttore*** per la responsabilità estesa del produttore in ciascuno Stato membro;

Emendamento 224
Proposta di regolamento
Articolo 22 – paragrafo 2 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Un produttore che vende veicoli agli utenti finali mediante contratti a distanza ed è stabilito in un paese terzo designa un rappresentante autorizzato per la responsabilità estesa del produttore in ciascuno Stato membro in cui immette i veicoli sul mercato. Tale designazione avviene mediante mandato scritto.

Emendamento 225
Proposta di regolamento
Articolo 23 – paragrafo 1 – comma -1 (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	I produttori garantiscono la raccolta di tutti i veicoli fuori uso che hanno immesso sul mercato nel territorio di uno Stato membro quando tali veicoli diventano veicoli fuori uso.

Emendamento 226
Proposta di regolamento
Articolo 23 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
I produttori o, se designate a norma dell'articolo 18, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore istituiscono o partecipano all'istituzione di sistemi di raccolta, compresi i punti di raccolta***, per tutti i***	***A tal fine*** i produttori o, se designate a norma dell'articolo 18, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore istituiscono o partecipano all'istituzione di sistemi di raccolta, compresi i punti di

veicoli fuori uso appartenenti alle categorie di veicoli che hanno messo a disposizione per la prima volta sul mercato nel territorio di uno Stato membro.	raccolta.

Emendamento 227
Proposta di regolamento
Articolo 23 – paragrafo 2 – lettera b

Testo della Commissione	*Emendamento*
(b) garantiscano un'adeguata disponibilità di impianti di trattamento autorizzati, tenendo conto dell'entità e della densità della popolazione e del volume previsto di veicoli fuori uso, senza limitarsi alle zone in cui la raccolta e la successiva gestione sono più redditizie;	(b) garantiscano un'adeguata disponibilità di impianti di trattamento autorizzati ***e punti di raccolta***, tenendo conto dell'entità e della densità della popolazione e del volume previsto di veicoli fuori uso, senza limitarsi alle zone in cui la raccolta e la successiva gestione sono più redditizie;

Emendamento 228
Proposta di regolamento
Articolo 23 – paragrafo 2 – lettera c

Testo della Commissione	*Emendamento*
(c) garantiscano la raccolta delle parti di scarto provenienti dalle riparazioni dei veicoli;	***soppresso***

Emendamento 229
Proposta di regolamento
Articolo 23 – paragrafo 2 – lettera d

Testo della Commissione	*Emendamento*
(d) consentano la raccolta di veicoli fuori uso ***di tutte le marche***, indipendentemente dall'origine;	(d) consentano la raccolta di veicoli fuori uso ***che hanno messo a disposizione sul mercato***, indipendentemente dall'origine;

Emendamento 230
Proposta di regolamento
Articolo 23 – paragrafo 2 – lettera e

Testo della Commissione	*Emendamento*
(e) consentano il conferimento gratuito di tutti i veicoli fuori uso agli impianti di trattamento autorizzati di cui all'articolo 24, paragrafo 2.	(e) consentano il conferimento gratuito di tutti i veicoli fuori uso agli impianti di trattamento autorizzati ***o ai punti di raccolta*** di cui all'articolo 24, paragrafo 2.

Emendamento 231
Proposta di regolamento
Articolo 23 – paragrafo 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
3. I produttori o, se designate a norma dell'articolo 18, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore realizzano campagne educative che promuovono il sistema di raccolta dei veicoli fuori uso e informano sulle conseguenze ambientali della raccolta e della manipolazione improprie dei veicoli fuori uso.	3. I produttori o, se designate a norma dell'articolo 18, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore ***pubblicano sui propri siti web e aggiornano regolarmente l'elenco dei punti di raccolta e degli impianti di trattamento autorizzati e*** realizzano campagne educative che promuovono il sistema di raccolta dei veicoli fuori uso e informano sulle conseguenze ambientali della raccolta e della manipolazione improprie dei veicoli fuori uso.

Emendamento 232
Proposta di regolamento
Articolo 23 – paragrafo 4 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Gli Stati membri possono autorizzare gestori di rifiuti diversi dagli impianti di	***I punti di raccolta*** diversi dagli impianti di trattamento autorizzati ***possono raccogliere***

trattamento autorizzati ***a istituire punti di raccolta per*** i veicoli fuori uso.	i veicoli fuori uso.

Emendamento 233
Proposta di regolamento
Articolo 23 – paragrafo 4 – comma 2 – lettera b bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(b bis) è in possesso di un'autorizzazione a norma dell'articolo 23 della direttiva 2008/98/CE;

Emendamento 234
Proposta di regolamento
Articolo 23 – paragrafo 4 – comma 2 – lettera b ter (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(b ter) trasferisce i veicoli fuori uso raccolti agli impianti di trattamento autorizzati;

Emendamento 235
Proposta di regolamento
Articolo 23 – paragrafo 4 – comma 2 – lettera c

Testo della Commissione	*Emendamento*
(c) garantisce che tutti i veicoli fuori uso raccolti siano trasferiti a un impianto di trattamento autorizzato entro ***un anno*** dal loro ricevimento;	(c) garantisce che tutti i veicoli fuori uso raccolti siano trasferiti a un impianto di trattamento autorizzato entro ***sei mesi*** dal loro ricevimento;

Emendamento 236
Proposta di regolamento
Articolo 23 – paragrafo 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
5. I ***gestori di rifiuti, compresi*** gli impianti di	5. I ***punti di raccolta o*** gli impianti di trattamento

trattamento autorizzati**,** rilasciano al proprietario del veicolo un documento in formato elettronico che conferma il ricevimento di un veicolo fuori uso e lo trasmettono alle autorità competenti dello Stato membro, comprese le autorità competenti designate a norma dell'articolo 14, mediante una procedura di notifica elettronica stabilita a norma dell'articolo 25, paragrafo 2.	autorizzati rilasciano al proprietario del veicolo un documento in formato elettronico che conferma il ricevimento di un veicolo fuori uso e lo trasmettono alle autorità competenti dello Stato membro, comprese le autorità competenti designate a norma dell'articolo 14, mediante una procedura di notifica elettronica stabilita a norma dell'articolo 25, paragrafo 2.

Emendamento 237
Proposta di regolamento
Articolo 23 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	5 bis. Gli Stati membri possono adottare misure che impongano che i punti di raccolta collaborino con i produttori o, se designate a norma dell'articolo 18, paragrafo 1, con le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore.

Emendamento 238
Proposta di regolamento
Articolo 24 – paragrafo 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. Il conferimento del veicolo fuori uso all'impianto di trattamento autorizzato è gratuita per l'ultimo proprietario del veicolo, salvo se il veicolo fuori uso è privo di parti o componenti essenziali***, *ad eccezione della batteria per veicoli elettrici,*** o contiene rifiuti che vi sono stati aggiunti.	2. Il conferimento del veicolo fuori uso all'impianto di trattamento ***o a un punto di raccolta*** autorizzato è gratuita per l'ultimo proprietario del veicolo, salvo se il veicolo fuori uso è privo di parti o componenti essenziali o contiene rifiuti che vi sono stati aggiunti.

Emendamento 239
Proposta di regolamento
Articolo 24 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	2 bis. Nel caso di una batteria per veicoli elettrici mancante da un veicolo fuori uso, la consegna del veicolo fuori uso rimane gratuita se l'ultimo proprietario fornisce la documentazione attestante che la batteria per veicoli elettrici è stata gestita da un operatore professionale in conformità del regolamento (UE) 2023/1542.

Emendamento 240
Proposta di regolamento
Articolo 25 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	5 bis. Gli Stati membri che prevedono la possibilità di radiazione temporanea dei veicoli dal registro automobilistico nella loro legislazione nazionale:
	(a) stabiliscono un periodo massimo, non superiore a quattro anni, per il quale tale radiazione può essere concessa;
	(b) garantiscono che i rinnovi della radiazione temporanea dal registro automobilistico siano concessi solo per un periodo definito e limitato e solo se è possibile accertare che il veicolo la cui immatricolazione è stata cancellata esiste ancora.

Emendamento 241
Proposta di regolamento
Articolo 26 – paragrafo 1 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
(a) conferisce il veicolo fuori uso a un impianto di trattamento autorizzato o, nei casi di cui all'articolo 23, paragrafo 4, a un punto di raccolta, senza indebito ritardo dopo aver ricevuto l'informazione che il veicolo soddisfa uno dei criteri di non riparabilità di cui all'allegato I, parte A, ***punti*** 1 ***e 2***;	(a) conferisce il veicolo fuori uso a un impianto di trattamento autorizzato o, nei casi di cui all'articolo 23, paragrafo 4, a un punto di raccolta, senza indebito ritardo dopo aver ricevuto l'informazione che il veicolo soddisfa uno dei criteri di non riparabilità di cui all'allegato I, parte A, ***punto*** 1;

Emendamento 242
Proposta di regolamento
Articolo 26 – paragrafo 1 – lettera b

Testo della Commissione	*Emendamento*
(b) presenta un certificato di rottamazione all'autorità di immatricolazione competente.	(b) presenta un certificato di rottamazione all'autorità di immatricolazione competente***, eccetto nei casi in cui esista una procedura online che consenta la comunicazione o l'elaborazione della radiazione del veicolo fuori uso dal registro automobilistico da parte degli impianti di trattamento autorizzati***.

Emendamento 243
Proposta di regolamento
Articolo 26 – paragrafo 1 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Nel caso in cui la proprietà di un veicolo usato sia trasferita da un operatore economico, quest'ultimo informa l'acquirente che il veicolo non è un veicolo fuori uso ai sensi

	dell'allegato I, parte A, oppure fornisce un certificato di revisione.

Emendamento 244
Proposta di regolamento
Articolo 26 – paragrafo 1 – comma 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	In caso di veicoli fuori uso, l'operatore economico garantisce che tali veicoli saranno trasferiti esclusivamente a un impianto di trattamento autorizzato.

Emendamento 245
Proposta di regolamento
Articolo 27 – paragrafo 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. Gli impianti di trattamento autorizzati garantiscono che tutti i trattamenti per i veicoli fuori uso siano conformi almeno agli articoli 28, 29, 30, 31, 34 ***e*** 35 e all'allegato VII del presente regolamento e applicano le migliori tecniche disponibili quali definite all'articolo 3, punto 10), della direttiva 2010/75/UE.	2. Gli impianti di trattamento autorizzati garantiscono che tutti i trattamenti per i veicoli fuori uso siano conformi almeno agli articoli 28, 29, 30, 31, ***32,*** 34***,*** 35 ***e 36*** e all'allegato VII del presente regolamento e applicano le migliori tecniche disponibili quali definite all'articolo 3, punto 10), della direttiva 2010/75/UE.

Emendamento 246
Proposta di regolamento
Articolo 27 – paragrafo 3 – comma 1 – lettera c

Testo della Commissione	*Emendamento*
(c) rimuovono dal veicolo fuori uso le parti e i componenti elencati nell'allegato VII, parte C, prima della frantumazione o compattazione mediante	(c) rimuovono dal veicolo fuori uso le parti e i componenti elencati nell'allegato VII, parte C, prima della frantumazione o compattazione mediante

demolizione manuale o smontaggio (semi-) automatizzato in modo non distruttivo per i componenti che hanno un potenziale di riutilizzo, rifabbricazione o ricondizionamento;	demolizione manuale o smontaggio (semi-) automatizzato in modo non distruttivo per i componenti che hanno un potenziale di riutilizzo, rifabbricazione o ricondizionamento ***conformemente agli articoli 30 e 31, tenendo conto del potenziale di mercato per il riutilizzo, la rifabbricazione o il ricondizionamento di tali parti e componenti e della necessità di rottami di alta qualità***;

Emendamento 247
Proposta di regolamento
Articolo 27 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera d

Testo della Commissione	*Emendamento*
(d) trattano tutti i veicoli fuori uso e le loro parti, componenti e materiali conformemente alla gerarchia dei rifiuti e alle prescrizioni generali di cui all'articolo 4 della direttiva 2008/98/CE ***e agli articoli 32, 34, 35 e 36 del presente regolamento.***	(d) trattano tutti i veicoli fuori uso e le loro parti, componenti e materiali conformemente alla gerarchia dei rifiuti e alle prescrizioni generali di cui all'articolo 4 della direttiva 2008/98/CE***;***

Emendamento 248
Proposta di regolamento
Articolo 27 – paragrafo 3 – comma 1 – lettera d bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(d bis) inviano tutti i veicoli fuori uso dopo la depurazione e la rimozione delle parti a un impianto che ne effettui la frantumazione.

Emendamento 249
Proposta di regolamento
Articolo 27 – paragrafo 3 – comma 1 – lettera d ter (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(d ter) trattano il veicolo fuori uso ricevuto entro sei mesi dalla data di consegna.

Emendamento 250
Proposta di regolamento
Articolo 27 – paragrafo 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 per modificare l'allegato VII adattando gli obblighi minimi di trattamento per i veicoli fuori uso in modo da adeguarli al progresso tecnico.	4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 per modificare l'allegato VII adattando gli obblighi minimi di trattamento per i veicoli fuori uso in modo da adeguarli al progresso tecnico ***relativo alle tecnologie di trattamento, anche:*** ***(a) aggiungendo ed eliminando le parti e i materiali elencati nell'allegato VII, parte C, o eseguendone la revisione***; ***(b) modificando o integrando gli obblighi di cui all'allegato VII, parte G.***

Emendamento 251
Proposta di regolamento
Articolo 27 – paragrafo 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
5. Gli Stati membri incoraggiano gli impianti di trattamento autorizzati a introdurre sistemi di gestione ambientale certificati a norma del	5. Gli Stati membri incoraggiano gli impianti di trattamento autorizzati a introdurre sistemi di gestione ambientale certificati ***e a***

regolamento (CE) n. 1221/2009.	***condurre audit annuali*** a norma del regolamento (CE) n. 1221/2009.

Emendamento 252
Proposta di regolamento
Articolo 28 – paragrafo 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. Dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] gli impianti di trattamento autorizzati e gli altri gestori di rifiuti esigono che i veicoli fuori uso loro conferiti per la frantumazione siano corredati di:	1. Dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] gli impianti di trattamento autorizzati e gli altri gestori di rifiuti esigono che i veicoli fuori uso loro conferiti per la frantumazione ***siano depurati a norma dell'articolo 29, le loro parti e componenti siano rimossi a norma dell'articolo 30 e*** siano corredati di:

Emendamento 253
Proposta di regolamento
Articolo 28 – paragrafo 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
3. I gestori di rifiuti che effettuano la frantumazione di veicoli fuori uso ***non mischiano*** i veicoli fuori uso e loro parti, componenti e materiali con rifiuti di imballaggio e rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche.	3. ***Gli impianti di trattamento autorizzati e*** i gestori di rifiuti che effettuano la frantumazione di veicoli fuori uso ***possono mischiare*** i veicoli fuori uso e loro parti, componenti e materiali con rifiuti di imballaggio e rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche***, purché siano soddisfatti i criteri e i valori limite di cui all'allegato VII, parte G, sia garantita la tracciabilità ai fini della comunicazione, il processo di frantumazione non peggiori la qualità dei flussi di***

rifiuti rispetto al trattamento separato e la produzione sia conforme a norme di elevata qualità.

Emendamento 254
Proposta di regolamento
Articolo 28 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	3 bis. I gestori di rifiuti, durante la frantumazione, garantiscono che l'acciaio, l'alluminio e il rame in uscita siano conformi agli elevati livelli di qualità definiti dall'atto delegato di cui al paragrafo 3 ter (nuovo).

Emendamento 255
Proposta di regolamento
Articolo 28 – paragrafo 3 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	3 ter. Entro il [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 12 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento], la Commissione adotta atti delegati in conformità dell'articolo 50 per integrare il presente regolamento stabilendo requisiti in materia di qualità della frantumazione delle frazioni in uscita, tra cui:
	(a) il contenuto totale di rame della frazione principale di acciaio;
	(b) la frazione delle leghe di alluminio di fonderia e la frazione delle leghe per semilavorati;

	(c) i processi di separazione necessari e la frazione residua di tali processi.

Emendamento 256
Proposta di regolamento
Articolo 29 – paragrafo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. ***Non appena possibile dopo il*** conferimento del veicolo fuori uso all'impianto di trattamento autorizzato, quest'ultimo depura il veicolo prima di sottoporlo a ulteriore trattamento, conformemente agli obblighi minimi di cui all'allegato VII, parte B.	1. ***Entro 30 giorni dal*** conferimento del veicolo fuori uso all'impianto di trattamento autorizzato, quest'ultimo depura il veicolo prima di sottoporlo a ulteriore trattamento, conformemente agli obblighi minimi di cui all'allegato VII, parte B.

Emendamento 257
Proposta di regolamento
Articolo 29 – paragrafo 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. I fluidi e i liquidi elencati nell'allegato VII, parte B, sono raccolti e conservati separatamente, conformemente agli obblighi di cui all'allegato VII, parte A. Gli oli usati sono raccolti e conservati separatamente dagli altri fluidi e liquidi e trattati conformemente all'articolo 21 della direttiva 2008/98/CE.	2. I fluidi e i liquidi elencati nell'allegato VII, parte B, sono raccolti e conservati separatamente, conformemente agli obblighi di cui all'allegato VII, parte A. Gli oli usati sono raccolti e conservati separatamente dagli altri fluidi e liquidi e trattati conformemente all'articolo 21 della direttiva 2008/98/CE. ***I fluidi dei sistemi di condizionamento d'aria utilizzati nei sistemi di gestione termica sono raccolti e conservati separatamente dagli altri fluidi e sono recuperati conformemente al regolamento (UE) 2024/573 del Parlamento europeo e del Consiglio[1 bis] e, ove tecnicamente ed***

	economicamente fattibile, sono riciclati o rigenerati e riutilizzati.
	_____
	[1 bis] Regolamento (UE) 2024/573 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 febbraio 2024, sui gas fluorurati a effetto serra, che modifica la direttiva (UE) 2019/1937 e che abroga il regolamento (UE) n. 517/2014 (GU L, 2024/573, 20.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/573/oj).

Emendamento 258
Proposta di regolamento
Articolo 30 – titolo

Testo della Commissione	*Emendamento*
Rimozione obbligatoria di parti e componenti per il riutilizzo e il riciclaggio prima della frantumazione	Rimozione obbligatoria di parti e componenti per il riutilizzo, ***la rifabbricazione, la riparazione*** e il riciclaggio prima della frantumazione

Emendamento 259
Proposta di regolamento
Articolo 30 – paragrafo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. Dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] gli impianti di trattamento autorizzati garantiscono che le parti e i componenti elencati nell'allegato VII, parte C, siano rimossi dal veicolo fuori uso prima della frantumazione, dopo	1. Dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] gli impianti di trattamento autorizzati garantiscono che le parti e i componenti elencati nell'allegato VII, parte C, siano rimossi dal veicolo fuori uso prima della frantumazione***. Al***

il completamento delle operazioni di depurazione di cui all'articolo 29.	***fine di verificarne il potenziale di mercato per il riutilizzo, la rifabbricazione e la riparazione, tali parti sono valutate a norma dell'articolo 31 prima della demolizione. Tale valutazione è effettuata*** dopo il completamento delle operazioni di depurazione di cui all'articolo 29.

Emendamento 260
Proposta di regolamento
Articolo 30 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	1 bis. Gli impianti di trattamento autorizzati garantiscono che le parti e i componenti rimossi ai sensi del paragrafo 1 che non hanno un potenziale di mercato per il riutilizzo, la rifabbricazione o la riparazione siano avviati al riciclaggio conformemente alle prescrizioni per il trattamento di cui all'allegato VII, parte F.

Emendamento 261
Proposta di regolamento
Articolo 30 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Il paragrafo 1 non ***si applica*** se l'impianto di trattamento autorizzato dimostra che le tecnologie post-frantumazione separano i materiali dalle parti e dai componenti elencati nell'allegato VII, parte C, voci da 13 a 19, con la stessa efficienza dei processi di demolizione manuale o dei processi di smontaggio semiautomatizzati.	***Laddove le parti e i componenti non abbiano un potenziale di mercato per il riutilizzo, la rifabbricazione e la riparazione,*** non ***è obbligatorio rimuoverli prima della frantumazione*** se l'impianto di trattamento autorizzato dimostra che le tecnologie post-frantumazione separano i materiali dalle parti e

	dai componenti elencati nell'allegato VII, parte C, voci ***6 e*** da 13 a 19, con la stessa efficienza***, e producendo materiale riciclato equivalente,*** dei processi di demolizione manuale o dei processi di smontaggio semiautomatizzati.

Emendamento 262
Proposta di regolamento
Articolo 30 – paragrafo 2 – comma 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
Ai fini del primo comma, l'impianto di trattamento autorizzato fornisce le informazioni elencate nell'allegato VII, parte G.	Ai fini del primo comma, l'impianto di trattamento autorizzato ***rispetta i requisiti in materia di elevata qualità della frantumazione delle frazioni in uscita stabiliti dall'atto delegato di cui all'articolo 28, paragrafo 4,*** e fornisce le informazioni elencate nell'allegato VII, parte G.

Emendamento 263
Proposta di regolamento
Articolo 31 – paragrafo 1 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Le parti e i componenti rimossi durante un'operazione di riparazione e manutenzione, escluse le parti e i componenti elencati nell'allegato VII, parte E, non sono considerati rifiuti e sono valutati per accertarne l'idoneità a fini di riutilizzo, rifabbricazione o ricondizionamento.

Emendamento 264
Proposta di regolamento
Articolo 32 – comma 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
Dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] ***chiunque commercializzi*** pezzi di ricambio e componenti usati, rifabbricati o ricondizionati provvede***, nel punto di vendita***:	Dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] ***qualsiasi operatore economico che venda*** pezzi di ricambio e componenti usati, rifabbricati o ricondizionati provvede:

Emendamento 265
Proposta di regolamento
Articolo 32 – comma 1 – lettera b bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(b bis) a dimostrare che le parti e i componenti provengono da un operatore economico autorizzato;

Emendamento 266
Proposta di regolamento
Articolo 32 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Le prescrizioni relative agli operatori economici si applicano indipendentemente dalla tecnica di commercializzazione utilizzata, comprese le vendite online.

Emendamento 267
Proposta di regolamento
Articolo 33 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] gli Stati membri adottano gli incentivi necessari per promuovere il riutilizzo, la rifabbricazione e il ricondizionamento di parti e componenti, siano essi rimossi durante la vita utile o nella fase di fine vita di un veicolo.	Dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] gli Stati membri adottano gli incentivi necessari per promuovere il riutilizzo, la rifabbricazione***, l'ammodernamento*** e il ricondizionamento di parti e componenti, siano essi rimossi durante la vita utile o nella fase di fine vita di un veicolo.

Emendamento 268
Proposta di regolamento
Articolo 33 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera b

Testo della Commissione	*Emendamento*
(b) l'impiego di incentivi economici***, compresa la fissazione di un'aliquota ridotta dell'imposta sul valore aggiunto per*** pezzi di ricambio e componenti usati, rifabbricati o ricondizionati.	(b) l'impiego di incentivi economici ***concepiti per premiare i costruttori che vanno oltre le norme minime, al fine di promuovere ulteriormente l'utilizzo di*** pezzi di ricambio e componenti usati, rifabbricati o ricondizionati.

Emendamento 269
Proposta di regolamento
Articolo 33 – paragrafo 1 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Gli Stati membri comunicano senza indebito ritardo alla Commissione gli incentivi adottati conformemente al presente articolo.

Emendamento 270
Proposta di regolamento
Articolo 34 – paragrafo 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. Dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno dell'anno civile successivo a 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] gli Stati membri ***provvedono affinché*** i gestori di rifiuti raggiungano i seguenti obiettivi:	1. Dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno dell'anno civile successivo a 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] gli Stati membri ***adottano le misure necessarie a garantire che*** i gestori di rifiuti raggiungano i seguenti obiettivi:

Emendamento 271
Proposta di regolamento
Articolo 34 – paragrafo 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. Dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno dell'anno civile successivo a 60 mesi dopo la data di entrata in vigore del regolamento] gli Stati membri provvedono affinché i gestori dei rifiuti raggiungano un obiettivo annuale di riciclaggio della plastica pari ad almeno il 30 % del peso totale della plastica contenuta nei veicoli ***loro conferiti***.	2. Dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno dell'anno civile successivo a 60 mesi dopo la data di entrata in vigore del regolamento] gli Stati membri provvedono affinché i gestori dei rifiuti raggiungano un obiettivo annuale di riciclaggio della plastica pari ad almeno il 30 % del peso totale della plastica contenuta nei veicoli ***fuori uso***.

Emendamento 272
Proposta di regolamento
Articolo 34 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	2 bis. Il peso della plastica riciclata e il peso totale della plastica di cui ai paragrafi 1 e 2 escludono gli elastomeri e i termoindurenti diversi dalle schiume di

poliuretano.

Emendamento 273
Proposta di regolamento
Articolo 36 – paragrafo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. Il trattamento dei veicoli fuori uso può essere effettuato fuori dell'Unione, a condizione che la spedizione dei veicoli fuori uso sia conforme al regolamento ***(CE) n 1013/2006***.	1. Il trattamento dei veicoli fuori uso può essere effettuato fuori dell'Unione, a condizione che la spedizione dei veicoli fuori uso sia conforme al regolamento ***(UE) 2024/1157***.

Emendamento 274
Proposta di regolamento
Articolo 36 – paragrafo 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. Le spedizioni di veicoli fuori uso dall'Unione in un paese terzo a norma del paragrafo 1 sono conteggiate ai fini dell'adempimento degli obblighi e degli obiettivi di cui all'articolo 34 solo se l'esportatore dei veicoli fuori uso fornisce prove documentali approvate dall'autorità competente di destinazione attestanti che il trattamento ha avuto luogo in condizioni ***sostanzialmente*** equivalenti alle prescrizioni del presente regolamento e alle prescrizioni in materia di salute umana e di protezione dell'ambiente stabilite in altre normative dell'Unione.	2. Le spedizioni di veicoli fuori uso dall'Unione in un paese terzo a norma del paragrafo 1 sono conteggiate ai fini dell'adempimento degli obblighi e degli obiettivi di cui all'articolo 34 solo se l'esportatore dei veicoli fuori uso fornisce prove documentali approvate dall'autorità competente di destinazione attestanti che il trattamento ha avuto luogo in condizioni ***considerate*** equivalenti alle prescrizioni del presente regolamento e alle prescrizioni in materia di salute umana e di protezione dell'ambiente stabilite in altre normative dell'Unione.

Emendamento 275
Proposta di regolamento
Articolo 36 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	2 bis. Al fine di distinguere le spedizioni di veicoli usati e di veicoli fuori uso, le autorità competenti degli Stati membri possono condurre ispezioni e verificare se i veicoli usati sospettati di essere veicoli fuori uso sono conformi ai requisiti minimi di cui all'allegato I.
	Se le ispezioni confermano che i veicoli in questione sono da considerare veicoli fuori uso, i costi dell'ispezione e del relativo stoccaggio possono essere addebitati all'operatore economico responsabile della spedizione.

Emendamento 276
Proposta di regolamento
Capo V – Sezione 1 – titolo

Testo della Commissione	*Emendamento*
SEZIONE 1	***soppresso***
Condizione di veicolo usato	

Emendamento 277
Proposta di regolamento
Articolo 37 – titolo

Testo della Commissione	*Emendamento*
Distinzione tra veicoli usati e veicoli fuori uso	Distinzione tra veicoli usati e veicoli fuori uso ***ai fini dell'esportazione***

Emendamento 278
Proposta di regolamento
Articolo 37 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Ai fini ***del trasferimento della proprietà del*** veicolo usato, il proprietario del veicolo deve essere in grado di ***dimostrare*** a qualsiasi persona fisica o giuridica interessata ***ad acquisirne la proprietà, o alle autorità competenti,*** che il veicolo non è un veicolo fuori uso. ***Nel valutare la condizione di veicolo usato***, ***il proprietario del veicolo, gli altri operatori economici e le*** autorità competenti ***verificano se i*** criteri di cui all'allegato I ***sono soddisfatti al fine di determinare che non si tratti di*** un veicolo fuori uso.	Ai fini ***dell'esportazione di un*** veicolo usato, il proprietario del veicolo deve essere in grado di ***fornire la documentazione alle autorità doganali e*** a qualsiasi persona fisica o giuridica interessata ***all'importazione attestante*** che il veicolo non è un veicolo fuori uso. ***Tale documentazione consiste in un certificato di revisione valido o, se non disponibile, in una valutazione condotta dalle*** autorità competenti ***responsabili del rilascio dei certificati di revisione sulla base dei*** criteri di cui all'allegato I***. In caso di dubbio che un veicolo usato possa essere un veicolo fuori uso, le autorità competenti possono richiedere al proprietario del veicolo di presentare una documentazione aggiuntiva che dimostri che il veicolo in questione non è*** un veicolo fuori uso. ***Entro il … [OP: inserire la data corrispondente alla data di applicazione del presente regolamento] gli Stati membri pubblicano un elenco di una o più autorità competenti che possono effettuare la valutazione di cui al paragrafo 1.***

Emendamento 279
Proposta di regolamento
Articolo 38 – paragrafo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. Dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno	1. Dal [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno

del mese successivo a ***36*** mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] i veicoli usati destinati all'esportazione sono soggetti ai controlli e alle prescrizioni di cui alla presente sezione.	del mese successivo a ***24*** mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] i veicoli usati destinati all'esportazione sono soggetti ai controlli e alle prescrizioni di cui alla presente sezione.

Emendamento 280
Proposta di regolamento
Articolo 38 – paragrafo 3 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
(a) non sono veicoli fuori uso ***in base ai criteri elencati nell'allegato I***;	(a) non sono veicoli fuori uso ***definiti ai sensi dell'articolo 37***;

Emendamento 281
Proposta di regolamento
Articolo 38 – paragrafo 3 – lettera b

Testo della Commissione	*Emendamento*
(b) sono considerati tecnicamente idonei alla circolazione stradale nello Stato membro dell'ultima immatricolazione, conformemente all'articolo 5, paragrafo 1, lettere a) e b), e all'articolo 8 della direttiva 2014/45/UE.	***soppresso***

Emendamento 282
Proposta di regolamento
Articolo 38 – paragrafo 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
7. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 del presente regolamento per modificare i criteri elencati nell'allegato I	***soppresso***

che determinano se un veicolo usato è un veicolo fuori uso.

Emendamento 283
Proposta di regolamento
Articolo 39 – paragrafo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. Prima di svincolare i veicoli usati per l'esportazione, le autorità doganali verificano elettronicamente e automaticamente tramite i sistemi elettronici di cui all'articolo 45 che, sulla base del numero di identificazione del veicolo e dell'informazione sullo Stato membro dell'ultima immatricolazione, il veicolo sia ***considerato*** tecnicamente idoneo alla circolazione stradale a norma dell'articolo ***38, paragrafo 3, lettera b)***.	1. Prima di svincolare i veicoli usati per l'esportazione, le autorità doganali verificano elettronicamente e automaticamente tramite i sistemi elettronici di cui all'articolo 45 che, sulla base del numero di identificazione del veicolo e dell'informazione sullo Stato membro dell'ultima immatricolazione, il veicolo sia tecnicamente idoneo alla circolazione stradale ***o non sia un veicolo fuori uso*** a norma dell'articolo ***37***.

Emendamento 284
Proposta di regolamento
Articolo 39 – paragrafo 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. Se le informazioni fornite o messe a disposizione delle autorità doganali non corrispondono alle informazioni contenute nei registri di immatricolazione nazionali e nei sistemi elettronici nazionali sui controlli tecnici a norma del paragrafo 1, le autorità doganali non svincolano il veicolo per l'esportazione e ne informano ***l'operatore economico*** attraverso i medesimi sistemi.	2. Se le informazioni fornite o messe a disposizione delle autorità doganali non corrispondono alle informazioni contenute nei registri di immatricolazione nazionali e nei sistemi elettronici nazionali sui controlli tecnici a norma del paragrafo 1, le autorità doganali non svincolano il veicolo per l'esportazione e ne informano ***la persona fisica o giuridica interessata*** attraverso i medesimi sistemi.

Emendamento 285
Proposta di regolamento
Articolo 40 – paragrafo 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo le condizioni di conformità di cui al paragrafo 2***, comprese le*** condizioni specifiche connesse alla tutela dell'ambiente e alla sicurezza stradale applicate dal paese terzo di importazione all'importazione dei veicoli usati, qualora tali condizioni siano state notificate dal paese terzo alla Commissione. Tali condizioni sono verificabili mediante le informazioni disponibili nei sistemi elettronici di cui all'articolo 45, paragrafo 1.	3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 50 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo le condizioni di conformità di cui al paragrafo 2 ***e*** le condizioni specifiche connesse alla tutela dell'ambiente e alla sicurezza stradale applicate dal paese terzo di importazione all'importazione dei veicoli usati, qualora tali condizioni siano state notificate dal paese terzo alla Commissione. Tali condizioni sono verificabili mediante le informazioni disponibili nei sistemi elettronici di cui all'articolo 45, paragrafo 1.

Emendamento 286
Proposta di regolamento
Articolo 40 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	3 bis. La Commissione pubblica e aggiorna periodicamente su un apposito portale online le condizioni specifiche notificate connesse alla protezione dell'ambiente o alla sicurezza stradale imposte dai paesi terzi ai sensi del paragrafo 3.

Emendamento 287
Proposta di regolamento
Articolo 41 – paragrafo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. Se ***esistono fondati motivi di ritenere*** che il veicolo usato destinato all'esportazione possa non essere conforme alle prescrizioni della presente sezione, le autorità doganali ne sospendono lo svincolo per l'esportazione. Esse ne informano inoltre immediatamente le autorità competenti e trasmettono tutte le informazioni pertinenti necessarie per determinare se il veicolo usato sia conforme alle prescrizioni del presente regolamento e possa essere svincolato per l'esportazione.	1. Se ***sospettano*** che il veicolo usato destinato all'esportazione possa non essere conforme alle prescrizioni della presente sezione, le autorità doganali ne sospendono ***immediatamente*** lo svincolo per l'esportazione ***fino all'ottenimento di tutte le informazioni necessarie per adottare una decisione finale***. Esse ne informano inoltre immediatamente le autorità competenti e trasmettono tutte le informazioni pertinenti necessarie per determinare se il veicolo usato sia conforme alle prescrizioni del presente regolamento e possa essere svincolato per l'esportazione.

Emendamento 288
Proposta di regolamento
Articolo 42 – paragrafo 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
3. Dopo ogni svincolo di veicoli usati per l'esportazione le autorità doganali ne danno notifica all'autorità competente dello Stato membro in cui il veicolo era immatricolato al momento dell'esportazione.	3. Dopo ogni svincolo di veicoli usati per l'esportazione le autorità doganali ne danno notifica all'autorità competente dello Stato membro in cui il veicolo era immatricolato al momento dell'esportazione. ***L'autorità competente dello Stato membro in questione registra tale informazione nel registro di immatricolazione nazionale.***

Emendamento 289
Proposta di regolamento
Articolo 45 – paragrafo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. Il sistema elettronico MOVE-HUB sviluppato dalla Commissione è utilizzato per scambiare il numero di identificazione dei veicoli e le informazioni relative all'immatricolazione e al controllo tecnico dei veicoli tra i registri di immatricolazione nazionali e i sistemi elettronici di controllo tecnico degli Stati membri, nonché per interconnettersi all'ambiente dello sportello unico dell'UE per le dogane, se necessario per i controlli e le prescrizioni di cui alla presente sezione.	1. Il sistema elettronico MOVE-HUB sviluppato dalla Commissione è utilizzato per scambiare ***e verificare*** il numero di identificazione dei veicoli e le informazioni relative all'immatricolazione e al controllo tecnico dei veicoli tra i registri di immatricolazione nazionali e i sistemi elettronici di controllo tecnico degli Stati membri, nonché per interconnettersi all'ambiente dello sportello unico dell'UE per le dogane, se necessario per i controlli e le prescrizioni di cui alla presente sezione.

Emendamento 290
Proposta di regolamento
Articolo 45 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	3 bis. L'obbligo di cui al paragrafo 1 è soddisfatto qualora gli Stati membri si avvalgano del sistema europeo d'informazione sui veicoli e le patenti di guida (EUCARIS) per connettersi al sistema elettronico MOVE-HUB.

Emendamento 291
Proposta di regolamento
Articolo 45 – paragrafo 5 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono le disposizioni necessarie per l'attuazione delle funzionalità di MOVE-HUB di cui al paragrafo 2,	***Entro il ... [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno del mese successivo a 18 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente***

compresi gli aspetti tecnici necessari per l'interconnessione dei sistemi elettronici nazionali a MOVE-HUB, le condizioni di connessione a MOVE-HUB, i dati che devono essere trasmessi dai sistemi nazionali e il formato per la trasmissione dei dati mediante i sistemi nazionali interconnessi.	***regolamento]*** la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono le disposizioni necessarie per l'attuazione delle funzionalità di MOVE-HUB di cui al paragrafo 2, compresi gli aspetti tecnici necessari per l'interconnessione dei sistemi elettronici nazionali a MOVE-HUB, le condizioni di connessione a MOVE-HUB, i dati che devono essere trasmessi dai sistemi nazionali e il formato per la trasmissione dei dati mediante i sistemi nazionali interconnessi.

Emendamento 292
Proposta di regolamento
Articolo 46 – paragrafo 1 – lettera a bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(a bis) i punti di raccolta;

Emendamento 293
Proposta di regolamento
Articolo 46 – paragrafo 1 – lettera c

Testo della Commissione	*Emendamento*
(c) altri impianti e operatori economici che possono trattare i veicoli fuori uso.	(c) altri impianti e operatori economici che possono trattare i veicoli fuori uso ***o vendere i pezzi di ricambio e i componenti rimossi da veicoli fuori uso***.

Emendamento 294
Proposta di regolamento
Articolo 46 – paragrafo 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
3. Gli Stati membri effettuano inoltre controlli all'esportazione di veicoli usati per verificare la	3. Gli Stati membri effettuano inoltre controlli ***periodici*** all'esportazione di veicoli usati

conformità all'articolo 38.	per verificare la conformità all'articolo 38.

Emendamento 295
Proposta di regolamento
Articolo 46 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	3 bis. Gli Stati membri elaborano un piano di ispezioni allo scopo di identificare e monitorare il trattamento illecito di veicoli fuori uso.

Emendamento 296
Proposta di regolamento
Articolo 47 – paragrafo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. Gli Stati membri istituiscono, per quanto riguarda tutte le autorità competenti chiamate a fare applicare il presente regolamento, meccanismi efficaci per consentire che, a tal fine, cooperino e si coordinino a livello nazionale nello sviluppo e attuazione di politiche e attività relative al monitoraggio dell'immatricolazione dei veicoli, della radiazione dal registro automobilistico, della sospensione e della cancellazione dell'immatricolazione nonché relative alla prevenzione del trattamento ***illecito*** dei veicoli fuori uso.	1. Gli Stati membri istituiscono, per quanto riguarda tutte le autorità competenti chiamate a fare applicare il presente regolamento, meccanismi efficaci per consentire che, a tal fine, cooperino e si coordinino a livello nazionale nello sviluppo e attuazione di politiche e attività relative al monitoraggio dell'immatricolazione dei veicoli, della radiazione dal registro automobilistico, della sospensione e della cancellazione dell'immatricolazione***, dei veicoli scomparsi, del certificato di rottamazione, dell'esportazione di veicoli usati***, nonché relative alla prevenzione del trattamento ***e dell'esportazione illeciti*** dei veicoli fuori uso.

Emendamento 297
Proposta di regolamento
Articolo 47 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Gli Stati membri cooperano, a titolo bilaterale e multilaterale, allo scopo di facilitare la prevenzione e l'individuazione del trattamento ***illecito*** dei veicoli fuori uso. Essi si scambiano informazioni utili in materia di immatricolazione, radiazione dal registro automobilistico e sospensione e cancellazione dell'immatricolazione attraverso il sistema di scambio elettronico di cui all'articolo 45. Scambiano inoltre informazioni utili sugli impianti di trattamento autorizzati e sui riparatori-manutentori privi di autorizzazione ad operare come impianti di trattamento autorizzati, nonché su altri impianti e operatori economici che possono effettuare operazioni di trattamento dei veicoli fuori uso. Condividono esperienze e conoscenze sulle misure a garanzia del rispetto dell'applicazione all'interno delle strutture esistenti.	Gli Stati membri cooperano, a titolo bilaterale e multilaterale, allo scopo di facilitare la prevenzione e l'individuazione del trattamento ***e dell'esportazione illeciti*** dei veicoli fuori uso ***e di affrontare il problema dei veicoli scomparsi***. Essi si scambiano informazioni utili in materia di immatricolazione, radiazione dal registro automobilistico e sospensione e cancellazione dell'immatricolazione attraverso il sistema di scambio elettronico di cui all'articolo 45. Scambiano inoltre informazioni utili sugli impianti di trattamento autorizzati e sui riparatori-manutentori privi di autorizzazione ad operare come impianti di trattamento autorizzati, nonché su altri impianti e operatori economici che possono effettuare operazioni di trattamento dei veicoli fuori uso. Condividono esperienze e conoscenze sulle misure a garanzia del rispetto dell'applicazione all'interno delle strutture esistenti.

Emendamento 298
Proposta di regolamento
Articolo 47 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	3 bis. Ai fini del presente articolo e nell'ottica di agevolare la cooperazione tra gli Stati membri, la

Commissione istituisce e supervisiona una rete di coordinamento per garantire un coordinamento efficace delle politiche di esecuzione a livello nazionale. La rete di coordinamento è composta da rappresentanti di ogni Stato membro e della Commissione.

Emendamento 299
Proposta di regolamento
Articolo 47 – paragrafo 3 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	3 ter. La rete di coordinamento promuove lo scambio delle migliori pratiche, favorisce l'interpretazione e l'attuazione uniformi del presente regolamento, scambia informazioni sulle attività di attuazione, sviluppa una procedura per lo scambio elettronico di informazioni e avvia azioni congiunte in materia di esecuzione.

Emendamento 300
Proposta di regolamento
Articolo 49 – paragrafo 1 – comma 1 – lettera e bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(e bis) il numero e il peso dei veicoli fuori uso importati o spediti per ulteriore trattamento da un altro Stato membro o da un paese terzo;

Emendamento 301
Proposta di regolamento
Articolo 49 – paragrafo 1 – comma 1 – lettera e ter (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(e ter) il numero dei veicoli usati svincolati per l'esportazione in un paese terzo o l'importazione da un paese terzo;

Emendamento 302
Proposta di regolamento
Articolo 49 – paragrafo 1 – comma 1 – lettera m bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(m bis) i quantitativi di materie prime critiche rimosse e recuperate dai veicoli fuori uso.

Emendamento 303
Proposta di regolamento
Articolo 49 – paragrafo 3 – comma 1 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
(a) gli incentivi introdotti per promuovere il riutilizzo, la rifabbricazione e il ricondizionamento di parti e componenti a norma dell'articolo 33;	(a) gli incentivi introdotti per promuovere il riutilizzo, la rifabbricazione e il ricondizionamento di parti e componenti a norma dell'articolo 33 ***e il loro impatto***;

Emendamento 304
Proposta di regolamento
Articolo 49 – paragrafo 3 – comma 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
La Commissione esamina le relazioni presentate dagli Stati membri e***, se del caso,*** redige relazioni sulle informazioni ricevute al fine di agevolare lo scambio di informazioni sulle migliori pratiche applicate negli	La Commissione esamina le relazioni presentate dagli Stati membri e redige ***e pubblica*** relazioni sulle informazioni ricevute al fine di ***valutare l'attuazione del presente regolamento negli Stati***

Stati membri.	***membri e*** agevolare lo scambio di informazioni sulle migliori pratiche applicate negli Stati membri.

Emendamento 305
Proposta di regolamento
Articolo 49 – paragrafo 5 – comma 1 – lettera a – punto i

Testo della Commissione	*Emendamento*
i) la metodologia per determinare la quantità e il peso delle parti, dei componenti e dei materiali rimossi ai fini di cui al paragrafo 1, lettere g), h) ***e*** i);	i) la metodologia per determinare la quantità e il peso delle parti, dei componenti e dei materiali rimossi ai fini di cui al paragrafo 1, lettere g), h)***,*** i) ***e m bis)***;

Emendamento 306
Proposta di regolamento
Articolo 49 – paragrafo 5 – comma 1 – lettera b

Testo della Commissione	*Emendamento*
(b) il formato per la comunicazione alla Commissione dei dati di cui ***al paragrafo*** 1 e il formato della relazione di controllo della qualità.	(b) il formato per la comunicazione alla Commissione dei dati di cui ***ai paragrafi*** 1***, 2 e 3*** e il formato della relazione di controllo della qualità.

Emendamento 307
Proposta di regolamento
Articolo 49 – paragrafo 5 – comma 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 2.	Tali atti di esecuzione sono adottati ***entro il … [OP: inserire la data corrispondente al primo giorno del mese successivo a 24 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento]*** secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 2.

Emendamento 308
Proposta di regolamento
Articolo 49 – paragrafo 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
6. I produttori, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore, i gestori di rifiuti e gli altri operatori economici interessati forniscono alle autorità competenti dati accurati e attendibili che consentano agli Stati membri di adempiere ai loro obblighi di comunicazione a norma del presente articolo.	6. *(Non concerne la versione italiana)*

Emendamento 309
Proposta di regolamento
Articolo 50 – paragrafo 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 5, paragrafo 4, all'articolo 6, paragrafi 3 e 4, all'articolo 7, paragrafo 3, all'articolo 9, paragrafo 7, all'articolo 11, paragrafo 3, all'articolo 12, paragrafo 3, all'articolo 21, paragrafo 2, all'articolo 22, paragrafo 4, all'articolo 27, paragrafo 4, all'articolo 38, paragrafo 7, e all'articolo 40, paragrafo 3, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal [OP: inserire la data corrispondente alla data di entrata in vigore del presente regolamento]. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il	2. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 5, paragrafo 4, all'articolo 6, paragrafi ***2,*** 3 e 4, all'articolo 7, paragrafo 3, all'articolo 9, paragrafo 7, all'articolo 11, paragrafo 3, all'articolo 12, paragrafo 3, all'articolo 21, paragrafo 2, all'articolo 22, paragrafo 4, all'articolo 27, paragrafo 4, all'articolo 38, paragrafo 7, e all'articolo 40, paragrafo 3 ***[elenco definitivo da aggiornare al termine dei negoziati]***, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal [OP: inserire la data corrispondente alla data di entrata in vigore del presente regolamento]. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è

Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.	tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

Emendamento 310
Proposta di regolamento
Articolo 50 – paragrafo 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
3. La delega di potere di cui all'articolo 5, paragrafo 4, all'articolo 6, paragrafi 3 e 4, all'articolo 7, paragrafo 3, all'articolo 9, paragrafo 7, all'articolo 11, paragrafo 3, all'articolo 12, paragrafo 3, all'articolo 21, paragrafo 2, all'articolo 22, paragrafo 4, all'articolo 27, paragrafo 4, all'articolo 38, paragrafo 7, e all'articolo 40, paragrafo 3, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.	3. La delega di potere di cui all'articolo 5, paragrafo 4, all'articolo 6, paragrafi ***2,*** 3 e 4, all'articolo 7, paragrafo 3, all'articolo 9, paragrafo 7, all'articolo 11, paragrafo 3, all'articolo 12, paragrafo 3, all'articolo 21, paragrafo 2, all'articolo 22, paragrafo 4, all'articolo 27, paragrafo 4, all'articolo 38, paragrafo 7, e all'articolo 40, paragrafo 3 ***[elenco definitivo da aggiornare al termine dei negoziati]***, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

Emendamento 311
Proposta di regolamento
Articolo 50 – paragrafo 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 4, dell'articolo 6, paragrafi 3 e 4, dell'articolo 7, paragrafo 3, dell'articolo 9, paragrafo 7, dell'articolo 11, paragrafo 3, dell'articolo 12, paragrafo 3, dell'articolo 21, paragrafo 2, dell'articolo 22, paragrafo 4, dell'articolo 27, paragrafo 4, dell'articolo 38, paragrafo 7, e dell'articolo 40, paragrafo 3, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.	6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 4, dell'articolo 6, paragrafi ***2,*** 3 e 4, dell'articolo 7, paragrafo 3, dell'articolo 9, paragrafo 7, dell'articolo 11, paragrafo 3, dell'articolo 12, paragrafo 3, dell'articolo 21, paragrafo 2, dell'articolo 22, paragrafo 4, dell'articolo 27, paragrafo 4, dell'articolo 38, paragrafo 7, e dell'articolo 40, paragrafo 3 ***[elenco definitivo da aggiornare al termine dei negoziati]***, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Emendamento 312
Proposta di regolamento
Articolo 55 – paragrafo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. Entro il 31 dicembre 203* [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno dell'anno successivo a 95 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione riesamina l'applicazione del presente regolamento e l'impatto sull'ambiente, sulla salute umana e sul funzionamento del mercato	1. Entro il 31 dicembre 203* [OP: inserire la data corrispondente all'ultimo giorno dell'anno successivo a 95 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione riesamina l'applicazione del presente regolamento e l'impatto sull'ambiente, sulla salute umana e sul funzionamento del mercato

unico, ed elabora una relazione che sottopone al Parlamento europeo e al Consiglio.	unico, ed elabora una relazione che sottopone al Parlamento europeo e al Consiglio. ***Se del caso, la relazione è accompagnata da una proposta legislativa di modifica delle pertinenti disposizioni del presente regolamento.***

Emendamento 313
Proposta di regolamento
Articolo 55 – paragrafo 2 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
(a) la necessità di ampliare l'ambito di applicazione del presente regolamento, in particolare delle disposizioni dei capi II e III e del capo IV, sezione II, per includere i veicoli delle categorie ***L_3e, L_4e, L_5e, L_6e e L_7e*** quali definite all'articolo 4, paragrafo 2, ***lettere da c) a g)***, del regolamento (UE) 168/2013 e i veicoli delle categorie M_2, M_3, N_2, N_3 e O quali definite all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/858;	(a) la necessità di ampliare l'ambito di applicazione del presente regolamento, in particolare delle disposizioni dei capi II e III e del capo IV, sezione II, per includere i veicoli delle categorie ***L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e*** quali definite all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 168/2013 e i veicoli delle categorie M_2, M_3, N_2, N_3 e O quali definite all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/858;

Emendamento 314
Proposta di regolamento
Articolo 55 – paragrafo 2 – lettera a bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(a bis) la necessità di estendere l'ambito di applicazione del presente regolamento ai veicoli omologati in più fasi, ai camper e ai caravan;

Emendamento 315
Proposta di regolamento
Articolo 55 – paragrafo 2 – lettera e bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(e bis) l'impatto delle misure relative all'esportazione di veicoli usati di cui al capo V e la misura in cui è stata risolta la questione dei veicoli scomparsi, comprese le stime sul numero di tali veicoli;

Emendamento 316
Proposta di regolamento
Articolo 55 – paragrafo 2 – lettera e ter (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(e ter) le misure relative alle disposizioni sui processi che possono incidere sul riciclaggio di alta qualità dei veicoli alla fine del loro ciclo di vita;

Emendamento 317
Proposta di regolamento
Articolo 55 – paragrafo 2 – lettera e quater (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(e quater) l'impatto delle differenze nei criteri di controllo tecnico nazionali applicati all'esportazione di veicoli usati e al mercato interno;

Emendamento 318
Proposta di regolamento
Articolo 55 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	2 bis. Entro il ... [60 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento], la Commissione effettua una valutazione per esaminare, sulla base delle dichiarazioni rese ai sensi dell'articolo 10, se i costruttori sono sulla buona strada per rispettare gli obiettivi in materia di plastica riciclata di cui all'articolo 6, paragrafo 1. La valutazione esamina in particolare:
	(a) la disponibilità di tecnologie adeguate per il riciclaggio della plastica;
	(b) la sufficiente disponibilità di plastica riciclata;
	(c) il livello di qualità della plastica riciclata rispetto al livello di sicurezza richiesto; e
	(d) le difficoltà tecniche ed economiche per raggiungere l'obiettivo.
	Sulla base di tale valutazione, la Commissione, se del caso, può presentare una proposta legislativa al Parlamento europeo e al Consiglio per modificare gli obiettivi di cui all'articolo 6, paragrafo 1, al fine di prevedere deroghe all'ambito di applicazione, alla tempistica o al livello delle percentuali minime stabiliti nel medesimo articolo.

Emendamento 319
Proposta di regolamento
Allegato I – parte A – punto 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. Il veicolo è ***tecnicamente*** irreparabile ***se*** risponde ad almeno uno dei criteri seguenti:	1. Il veicolo è irreparabile ***quando*** risponde ad almeno uno dei criteri seguenti:

Emendamento 320
Proposta di regolamento
Allegato I – parte A – punto 1 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
(a) è stato ridotto in pezzi o ***smembrato***;	(a) è stato ridotto in pezzi o ***smontato per il riutilizzo delle parti o non è più utilizzato come veicolo***;

Emendamento 321
Proposta di regolamento
Allegato I – parte A – punto 1 – lettera b

Testo della Commissione	*Emendamento*
(b) è stato saldato o chiuso con schiuma isolante;	***soppresso***

Emendamento 322
Proposta di regolamento
Allegato I – parte A – punto 1 – lettera c

Testo della Commissione	*Emendamento*
(c) è stato bruciato ***completamente*** al punto da risultarne distrutto il vano motore o l'abitacolo;	(c) è stato bruciato al punto da risultarne ***completamente*** distrutto il vano motore o l'abitacolo;

Emendamento 323
Proposta di regolamento
Allegato I – parte A – punto 1 – lettera d

Testo della Commissione	*Emendamento*
(d) è stato immerso nell'acqua	(d) *(Non concerne la versione*

fin sopra il cruscotto;	*italiana)*

Emendamento 324
Proposta di regolamento
Allegato I – parte A – punto 1 – lettera e – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
(e) almeno uno dei componenti seguenti del veicolo non può essere riparato ***o*** sostituito:	(e) almeno uno dei componenti seguenti del veicolo non può essere***, da un punto di vista tecnico, né*** riparato ***né*** sostituito:

Emendamento 325
Proposta di regolamento
Allegato I – parte A – punto 1 – lettera f

Testo della Commissione	*Emendamento*
(f) i componenti strutturali e di sicurezza hanno difetti tecnici irreversibili ***e non sostituibili, quali invecchiamento del metallo, numerose spaccature degli strati di vernice o corrosione perforante eccessiva;***	(f) i componenti strutturali e di sicurezza hanno difetti tecnici irreversibili ***nei casi in cui il danno è talmente grave che la riparazione o la sostituzione non possono essere tecnicamente realizzate senza compromettere l'integrità strutturale duratura del veicolo o la sicurezza stradale.***

Emendamento 326
Proposta di regolamento
Allegato I – parte A – punto 1 – lettera g

Testo della Commissione	*Emendamento*
(g) la riparazione del veicolo richiede la sostituzione del motore, del cambio, della carcassa o dell'insieme del telaio, con conseguente perdita dell'identità originale del veicolo.	***soppresso***

Emendamento 327
Proposta di regolamento
Allegato I – parte A – punto 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. Il veicolo non è economicamente riparabile se il suo valore di mercato è inferiore al costo delle riparazioni necessarie per ripristinarlo nell'Unione a una condizione tecnica sufficiente per ottenere un certificato di conformità nello Stato membro in cui è stato immatricolato prima della riparazione.	***soppresso***

Emendamento 328
Proposta di regolamento
Allegato I – parte A – punto 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
3. Il veicolo può essere considerato tecnicamente non riparabile se:	***soppresso***
(a) è stato immerso nell'acqua fin sotto il cruscotto con danni al motore o al sistema elettrico;	
(b) le porte non sono fissate;	
(c) perde carburante o suoi vapori con un rischio di incendio e di esplosione;	
(d) è avvenuta una fuoriuscita dal sistema a gas liquido che comporta il rischio di incendio e di esplosione;	
(e) perde liquidi di funzionamento (carburante, liquido per freni, liquido antigelo, acido della batteria, liquido refrigerante) con un rischio di inquinamento delle	

acque; oppure

(f) i freni e i componenti dello sterzo sono eccessivamente usurati.

Se sussiste una delle suddette condizioni si esegue una valutazione tecnica del veicolo per determinare se la sua condizione tecnica è sufficiente per ottenere un certificato di conformità nello Stato membro in cui il veicolo è stato immatricolato prima della riparazione.

Emendamento 329
Proposta di regolamento
Allegato I – parte B – comma 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
Per determinare se il veicolo usato è un veicolo fuori uso è possibile avvalersi anche dei criteri seguenti come giustificazione supplementare:	Per determinare se il veicolo usato è un veicolo fuori uso è possibile avvalersi ***durante una valutazione individuale*** anche dei criteri seguenti come giustificazione supplementare:

Emendamento 330
Proposta di regolamento
Allegato I – parte B – comma 1 – lettera b

Testo della Commissione	*Emendamento*
(b) il proprietario ***è sconosciuto***;	(b) ***è impossibile stabilire chi sia*** il proprietario;

Emendamento 331
Proposta di regolamento
Allegato I – parte B – comma 1 – lettera c

Testo della Commissione	*Emendamento*
(c) sono trascorsi più di due anni dalla data in cui avrebbe	***soppresso***

dovuto essere sottoposto all'ultimo controllo tecnico nazionale obbligatorio;

Emendamento 332
Proposta di regolamento
Allegato I – parte B – comma 1 – lettera d)

Testo della Commissione	*Emendamento*
(d) non è protetto adeguatamente contro i danni durante lo stoccaggio, il trasporto, il carico e lo scarico; ***oppure***	(d) non è protetto adeguatamente contro i danni durante lo stoccaggio, il trasporto, il carico e lo scarico;

Emendamento 333
Proposta di regolamento
Allegato I – parte B – comma 1 – lettera e

Testo della Commissione	*Emendamento*
(e) è stato consegnato a un punto di raccolta autorizzato per poi essere trattato o a un impianto di trattamento dei rifiuti autorizzato**.**	(e) è stato consegnato a un punto di raccolta autorizzato per poi essere trattato o a un impianto di trattamento dei rifiuti autorizzato***;***

Emendamento 334
Proposta di regolamento
Allegato I – parte B – comma 1 – lettera e bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(e bis) è stato immerso nell'acqua fin sotto il cruscotto con danni al motore o al sistema elettrico;

Emendamento 335
Proposta di regolamento
Allegato I – parte B – comma 1 – lettera e ter (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(e ter) perde carburante o suoi vapori con un rischio di incendio e di esplosione; oppure

Emendamento 336
Proposta di regolamento
Allegato I – parte B – comma 1 – lettera e quater (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(e quater) è avvenuta una fuoriuscita dal sistema a gas liquido che comporta il rischio di incendio e di esplosione;

Emendamento 337
Proposta di regolamento
Allegato I – parte B – comma 1 – lettera e quinquies (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(e quinquies) perde liquidi di funzionamento (carburante, liquido per freni, liquido antigelo, acido della batteria, liquido refrigerante) con un rischio di inquinamento delle acque.

Emendamento 338
Proposta di regolamento
Allegato IV – parte A – punto 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. Descrizione non tecnica delle azioni pianificate per assicurare che i veicoli ***appartenenti al tipo di veicolo non vengano mai meno al rispetto delle*** norme di cui agli articoli da 4 a 7 in tutto il	1. Descrizione non tecnica delle azioni pianificate per assicurare che i veicoli ***rispettino le*** norme di cui agli articoli da 4 a 7 in tutto il processo di produzione.

processo di produzione.

Emendamento 339
Proposta di regolamento
Allegato IV – parte A – punto 2 – lettera b

Testo della Commissione	*Emendamento*
(b) controllare ***e verificare le*** informazioni ricevute dai fornitori;	(b) controllare ***la completezza delle*** informazioni ricevute dai fornitori;

Emendamento 340
Proposta di regolamento
Allegato IV – parte A – punto 2 – lettera c

Testo della Commissione	*Emendamento*
(c) reagire opportunamente se i dati ricevuti dai fornitori indicano il rischio di mancata conformità con le prescrizioni di cui all'articolo 4, 5 o 6.	***soppresso***

Emendamento 341
Proposta di regolamento
Allegato IV – parte A – punto 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
3. Informazioni sulle ipotesi ***su cui il costruttore si è basato per calcolare la riutilizzabilità, la riciclabilità e la recuperabilità del tipo di veicolo in conformità dell'articolo 4 considerando*** le tecnologie esistenti di trattamento a fine vita, i progressi nelle tecnologie di trattamento a fine vita e gli investimenti in capacità tecnologica***, a partire dalla presentazione della domanda di omologazione***.	3. Informazioni sulle ipotesi ***riguardanti*** le tecnologie esistenti di trattamento a fine vita, i progressi nelle tecnologie di trattamento a fine vita e gli investimenti in capacità tecnologica.

Emendamento 342
Proposta di regolamento
Allegato IV – parte A – punto 5 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
5. Elenco delle azioni che il costruttore si impegna a intraprendere per assicurare che il trattamento dei veicoli fuori uso ***del tipo in questione*** è effettuato conformemente al presente regolamento, con particolare attenzione:	5. Elenco delle azioni che il costruttore si impegna a intraprendere per assicurare che il trattamento dei veicoli fuori uso è effettuato conformemente al presente regolamento, con particolare attenzione:

Emendamento 343
Proposta di regolamento
Allegato IV – parte A – punto 5 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
(a) alle misure intese ad agevolare la rimozione delle parti indicate nell'allegato VII, parte C;	(a) alle misure intese ad agevolare la rimozione ***non distruttiva*** delle parti indicate nell'allegato VII, parte C;

Emendamento 344
Proposta di regolamento
Allegato IV – parte A – punto 5 – lettera b

Testo della Commissione	*Emendamento*
(b) alle misure che contribuiscono a sviluppare tecnologie di riciclaggio di materiali, utilizzati nei veicoli, per i quali tali tecnologie non sono ampiamente disponibili su scala commerciale ***al momento della presentazione della domanda di omologazione***;	(b) ***in cooperazione con gestori di rifiuti o istituti di ricerca,*** alle misure che contribuiscono a sviluppare tecnologie di riciclaggio di materiali ***e componenti***, utilizzati nei veicoli, per i quali tali tecnologie non sono ampiamente disponibili su scala commerciale;

Emendamento 345
Proposta di regolamento
Allegato IV – parte A – punto 5 – lettera c

Testo della Commissione	*Emendamento*
(c) al monitoraggio del modo in cui sono riutilizzati, riciclati e recuperati nella pratica le parti, i componenti e i materiali contenuti nei veicoli appartenenti al tipo di veicolo;	***soppresso***

Emendamento 346
Proposta di regolamento
Allegato IV – parte A – punto 5 – lettera d

Testo della Commissione	*Emendamento*
(d) alle misure per sormontare le difficoltà poste dall'uso di materiali e tecniche che rendono difficile la demolizione o molto arduo il riciclaggio***, ad esempio adesivi o materiali rinforzati con fibre***;	(d) alle misure per sormontare le difficoltà poste dall'uso di materiali e tecniche che rendono difficile la demolizione o molto arduo il riciclaggio;

Emendamento 347
Proposta di regolamento
Allegato IV – parte A – punto 5 – lettera e bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(e bis) alle attività di ricerca e sviluppo svolte ai fini dell'attuazione delle azioni di cui alle lettere da a) a e).

Emendamento 348
Proposta di regolamento
Allegato IV – parte A – punto 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
6. Descrizione della natura e della forma delle azioni di cui al punto 5, ad esempio investimenti in ricerca e sviluppo, investimenti nello	***soppresso***

sviluppo di tecnologie o infrastrutture di riciclaggio e modalità di cooperazione con i gestori dei rifiuti coinvolti nel riutilizzo, nel riciclaggio e nel recupero dei veicoli e nella rimozione delle loro parti.

Emendamento 349
Proposta di regolamento
Allegato IV – parte A – punto 7 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Descrizione del modo in cui sarà valutata l'efficacia delle azioni di cui al punto 6.	***soppresso***

Emendamento 350
Proposta di regolamento
Allegato IV – parte A – punto 7 – comma 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
Prima che gli articoli da 4 a 7 siano d'applicazione, la strategia di circolarità illustra il modo in cui il costruttore rispetta le norme di circolarità stabilite dalla direttiva 2005/64/CE ***verificate durante la procedura di omologazione, in particolare l'articolo 5, e le norme di cui alla direttiva 2000/53/CE, in particolare l'articolo 4, paragrafo 2***.	Prima che gli articoli da 4 a 7 siano d'applicazione, la strategia di circolarità illustra il modo in cui il costruttore rispetta le norme di circolarità stabilite dalla direttiva 2005/64/CE.

Emendamento 351
Proposta di regolamento
Allegato IV –parte B – punto 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. I costruttori aggiornano la strategia di circolarità ***almeno*** ogni cinque anni.	1. I costruttori aggiornano la strategia di circolarità ogni cinque anni.

Emendamento 352
Proposta di regolamento
Allegato IV – parte B – punto 2 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. La strategia di circolarità aggiornata include:	2. La strategia di circolarità aggiornata include ***le nuove modifiche pertinenti, in particolare***:

Emendamento 353
Proposta di regolamento
Allegato IV – parte B – punto 2 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
(a) la descrizione del modo in cui sono state intraprese le azioni di cui alla parte A***, punto 6,*** e, se una o più azioni indicate nella strategia non sono state realizzate, le ragioni del caso;	(a) la descrizione del modo in cui sono state intraprese le azioni di cui alla parte A e, se una o più azioni indicate nella strategia non sono state realizzate, le ragioni del caso;

Emendamento 354
Proposta di regolamento
Allegato IV – parte B – punto 2 – lettera b

Testo della Commissione	*Emendamento*
(b) la valutazione dell'efficacia delle azioni di cui alla parte A***, punto 6***;	(b) la valutazione dell'efficacia delle azioni di cui alla parte A;

Emendamento 355
Proposta di regolamento
Allegato IV – parte B – punto 2 – lettera c

Testo della Commissione	*Emendamento*
(c) ***la descrizione del modo in cui si è tenuto o si terrà conto delle azioni di cui alla parte A, punto 6,*** nella	(c) ***le informazioni relative alle modifiche significative*** nella progettazione ***e produzione apportate dal costruttore per***

progettazione ***dei nuovi tipi di veicoli***.	***migliorare la circolarità dei veicoli***.

Emendamento 356
Proposta di regolamento
Allegato IV – parte B – punto 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
3. In caso di modifiche sostanziali della progettazione e della produzione del tipo di veicolo, la strategia di circolarità aggiornata si sofferma in particolare sui seguenti aspetti:	***soppresso***
(a) modifiche, nei veicoli nuovi, dell'uso di parti e componenti perché siano facili da smontare a fini di riutilizzo o riciclaggio di alta qualità;	
(b) modifiche, nei veicoli nuovi, dell'uso di materiali perché siano facili da riciclare;	
(c) caratteristiche di progettazione atte a sormontare le difficoltà poste dall'uso di materiali e tecniche che rendono difficile la rimozione facile o molto arduo il riciclaggio, ad esempio adesivi, plastiche accoppiate o materiali rinforzati con fibre;	
(d) modifiche dell'uso dei materiali riciclati nei veicoli nuovi, di parti e componenti rifabbricati o ricondizionati nei veicoli e della compatibilità di parti e componenti provenienti da altri tipi di veicoli; e	
(e) modifiche dell'uso, nei veicoli nuovi, delle sostanze di cui all'articolo 5.	

Emendamento 357
Proposta di regolamento
Allegato V – punto 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. Batterie per veicoli elettrici incorporate nel veicolo:	1. Batterie per veicoli elettrici ***e batterie per mezzi di trasporto leggeri*** incorporate nel veicolo:

Emendamento 358
Proposta di regolamento
Allegato V – punto 1 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
(a) numero;	(a) numero ***di dotazione originale***;

Emendamento 359
Proposta di regolamento
Allegato V – punto 1 – lettera g bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(g bis) informazioni su stato di salute e durata di vita prevista delle batterie come definiti all'articolo 14 e all'allegato VII del regolamento (UE) 2023/1542.

Emendamento 360
Proposta di regolamento
Allegato V – punto 2 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
(a) numero;	(a) numero ***di dotazione originale***;

Emendamento 361
Proposta di regolamento
Allegato V – punto 3 – lettera b

Testo della Commissione	*Emendamento*
(b) numero;	(b) numero ***di dotazione originale***;

Emendamento 362
Proposta di regolamento
Allegato V – punto 4 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
(a) numero;	(a) numero ***di dotazione originale***;

Emendamento 363
Proposta di regolamento
Allegato V – punto 4 – lettera c bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(c bis) informazioni, specifiche, strumenti e processi, compresi aggiornamenti software, necessari per la rifabbricazione e il ricondizionamento;

Emendamento 364
Proposta di regolamento
Allegato V – punto 5 – lettera c

Testo della Commissione	*Emendamento*
(c) istruzioni tecniche sull'accesso, sulla rimozione e sulla sostituzione, ***compresi*** i codici e il software necessari per attivare pezzi di ricambio e componenti affinché funzionino in un altro veicolo;	(c) istruzioni tecniche sull'accesso, sulla rimozione e sulla sostituzione, ***compresa la possibilità di cancellare o disaccoppiare una parte dal numero di telaio di un veicolo fuori uso e, se necessario, di registrarla nuovamente nel sistema informativo del costruttore per essere installata su un altro veicolo;*** i

	codici e il software necessari per attivare pezzi di ricambio e componenti affinché funzionino in un altro veicolo***, utilizzando se necessario strumenti diagnostici multimarca e server di back-end del costruttore per il veicolo riparato***;

Emendamento 365
Proposta di regolamento
Allegato VI – punto 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
4. Informazioni sull'etichetta dei motori ad azionamento elettrico contenenti materiali magnetici permanenti:	***soppresso***
(a) indicazione che i prodotti contengono uno o più magneti permanenti;	
(b) indicazione dell'eventuale appartenenza dei magneti a uno dei tipi seguenti:	
i) neodimio-ferro-boro;	
ii) samario-cobalto;	
iii) alluminio-nichel-cobalto;	
iv) ferrite;	
(c) per i magneti permanenti dei tipi di cui al punto 3, lettera b), punti i) e ii), un supporto dati collegato a un identificativo univoco del prodotto che dia accesso a quanto segue:	
i) il nome, la denominazione commerciale registrata o il marchio registrato e l'indirizzo postale della persona fisica o giuridica responsabile e, se disponibili, i	

mezzi di comunicazione elettronici ai quali possono essere contattati;	
ii) informazioni sul peso, sulla collocazione e sulla composizione chimica di tutti i singoli magneti permanenti inclusi nel prodotto, nonché sulla presenza e sul tipo di rivestimenti dei magneti, colle ed eventuali additivi utilizzati;	
iii) fatto salvo l'articolo 15, paragrafo 1, della direttiva 2012/19/UE, informazioni che consentono l'accesso a tutti i magneti permanenti contenuti nel prodotto, e la relativa rimozione, e che illustrino almeno l'integralità della sequenza di fasi di rimozione, degli strumenti o delle tecnologie necessari per accedere al magnete permanente e rimuoverlo.	

Emendamento 366
Proposta di regolamento
Allegato VII – parte B – punto 2 – comma 1 – lettera b

Testo della Commissione	*Emendamento*
(b) i sistemi di condizionamento d'aria e i refrigeranti sono trattati conformemente al regolamento (UE) ***n. 517/2014***;	(b) i sistemi di condizionamento d'aria e i refrigeranti sono trattati conformemente al regolamento (UE) ***2024/573***;

Emendamento 367
Proposta di regolamento
Allegato VII – parte C – punto 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. Batterie dei veicoli elettrici	1. Batterie dei veicoli elettrici ***come definite all'articolo 3, punto 14), del presente***

	regolamento e batterie per mezzi di trasporto leggeri quali definite all'articolo 3, punto 11), del regolamento (UE) 2023/1542, compresi i loro sistemi di gestione delle batterie, caricatori di bordo per i veicoli elettrici, involucri o custodie, se presenti

Emendamento 368
Proposta di regolamento
Allegato VII – parte C – punto 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
3. Batterie per autoveicoli come definite all'articolo 3, punto 12), del regolamento (UE) 2023/1542	3. Batterie per autoveicoli come definite all'articolo 3, punto 12), del regolamento (UE) 2023/1542 ***e batterie portatili come definite all'articolo 3, punto 9), del regolamento (UE) 2023/1542***

Emendamento 369
Proposta di regolamento
Allegato VII – parte C – punto 10

Testo della Commissione	*Emendamento*
10. Cruscotti	***soppresso***

Emendamento 370
Proposta di regolamento
Allegato VII – parte C – punto 11

Testo della Commissione	*Emendamento*
11. Parti direttamente accessibili del sistema di informazione e intrattenimento***, compresi i comandi audio, di navigazione e multimediali, anche i display di superficie superiore a 100 cm2***	11. Parti direttamente accessibili del sistema di informazione e intrattenimento

Emendamento 371
Proposta di regolamento
Allegato VII – parte C – punto 13

Testo della Commissione	*Emendamento*
13. Cablaggio	***soppresso***

Emendamento 372
Proposta di regolamento
Allegato VII – parte C – punto 15

Testo della Commissione	*Emendamento*
15. Contenitori di ***fluidi***	15. Contenitori di ***carburante***

Emendamento 373
Proposta di regolamento
Allegato VII – parte C – punto 17

Testo della Commissione	*Emendamento*
17. Qualsiasi altro componente metallico monomateriale di peso superiore a 10 kg	***soppresso***

Emendamento 374
Proposta di regolamento
Allegato VII – parte C – punto 18

Testo della Commissione	*Emendamento*
18. Qualsiasi altro componente plastico monomateriale di peso superiore a 10 kg	***soppresso***

Emendamento 375
Proposta di regolamento
Allegato VII – parte C – punto 19 – lettera b

Testo della Commissione	*Emendamento*
(b) circuiti stampati di	***soppresso***

superficie superiore a 10 cm^2;

Emendamento 376
Proposta di regolamento
Allegato VII – parte D – punto 1 – lettera b – punto i

Testo della Commissione	*Emendamento*
i) la parte o componente ***è completo***;	i) la parte o componente ***contiene tutte le parti pertinenti***;

Emendamento 377
Proposta di regolamento
Allegato VII – parte D – punto 1 – lettera b – punto ii

Testo della Commissione	*Emendamento*
ii) valutazione dei danni, della riduzione di funzionalità o prestazioni e delle riparazioni necessarie per riportare la parte o il componente allo stato in cui è adatto ***all'uso***;	ii) valutazione dei danni, della riduzione di funzionalità o prestazioni e delle riparazioni necessarie per riportare la parte o il componente allo stato in cui è ***potenzialmente*** adatto ***alla rifabbricazione o al ricondizionamento***;

Emendamento 378
Proposta di regolamento
Allegato VII – parte D – punto 1 – lettera b – punto iii

Testo della Commissione	*Emendamento*
iii) ***assenza di*** corrosione ***importante***.	iii) ***l'ispezione visiva dimostra che la*** corrosione ***non ostacola la funzionalità delle parti***.

Emendamento 379
Proposta di regolamento
Allegato VII – parte D – punto 2 – lettera b

Testo della Commissione	*Emendamento*
(b) riferimento al numero di identificazione del veicolo (Vehicle Identification Number, VIN) dal quale la parte o il componente è stato rimosso; e	***soppresso***

Emendamento 380
Proposta di regolamento
Allegato VII – parte E – punto 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. Sistemi di post-trattamento delle emissioni (ad esempio, marmitte catalitiche, filtri antiparticolato).	2. Sistemi di post-trattamento delle emissioni (ad esempio, marmitte catalitiche, filtri antiparticolato) ***se tali parti non sono coperte dalla garanzia che ne attesta la conformità al relativo controllo tecnico, come previsto dall'articolo 4 della direttiva 2014/45/UE***.

Emendamento 381
Proposta di regolamento
Allegato VII – parte F – punto 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. Le batterie per veicoli elettrici sono trattate conformemente all'articolo 70 del regolamento (UE) 2023/1542.	2. *(Non concerne la versione italiana)*

Emendamento 382
Proposta di regolamento
Allegato VII – parte G – punto 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. ***La copia del contratto scritto concluso tra l'impianto di trattamento autorizzato e***	1. ***Al fine di conformarsi all'articolo 28, paragrafo 3, del presente regolamento***, ***i*** veicoli

l'impianto che effettua le operazioni di frantumazione e usa tecnologie post frantumazione**, **comprese le specifiche di qualità dei materiali secondari e le specifiche tecniche applicate per trattare le frazioni dei veicoli fuori uso.	fuori uso ***possono essere frantumati insieme ad altri rifiuti solo se:***
	(a) i rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche sono stati trattati conformemente all'allegato VII della direttiva 2012/19/UE;
	(b) tutte le batterie sono state rimosse conformemente al regolamento (UE) 2023/1542;
	(c) gli imballaggi di plastica sono stati separati dai rifiuti di imballaggio e dagli imballaggi contenenti metallo conformemente al regolamento (UE) 2025/40;
	(d) il processo combinato di frantumazione non riduce la qualità dei flussi di rifiuti rispetto al trattamento separato; e
	***(e) è possibile determinare che il contributo specifico di ciascun flusso di rifiuti misti alle frazioni in uscita rispetta gli obblighi di comunicazione di cui ai regolamenti (UE) 2023/1542 e (UE) 2025/40 nonché alle direttive 2012/19/UE e 2008/98/CE**.

Emendamento 383
Proposta di regolamento
Allegato VII – parte G – punto 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. Il verbale ***di analisi***, fornito da un organismo indipendente,	2. Il verbale, fornito da un organismo indipendente, ***del***

della qualità e quantità dei campioni delle frazioni trattate (in uscita) per una configurazione rappresentativa del trattamento.	***bilancio di massa dell'analisi*** della qualità e quantità dei campioni delle frazioni trattate (in uscita) per una configurazione rappresentativa del trattamento.

Emendamento 384
Proposta di regolamento
Allegato VIII – punto 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. Informazioni che il produttore o il suo rappresentante ***designato*** deve presentare per la responsabilità estesa del produttore:	1. Informazioni che il produttore o il suo rappresentante ***autorizzato*** deve presentare per la responsabilità estesa del produttore:

Emendamento 385
Proposta di regolamento
Allegato IX – punto 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
7. Nome***,*** indirizzo***,*** ***nazionalità*** del titolare o del proprietario del veicolo consegnato.	7. Nome ***e*** indirizzo del titolare o del proprietario del veicolo consegnato.

Emendamento 386
Proposta di regolamento
Allegato X bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Allegato X bis
	CRITERI DI ESENZIONE DEI VEICOLI DI INTERESSE CULTURALE SPECIALE
	Le autorità competenti dello Stato membro in cui un veicolo è immatricolato possono riconoscere un veicolo come avente un interesse culturale speciale se

soddisfa le condizioni seguenti:

(a) il valore o stato storico o culturale unico del veicolo è stato documentato dal proprietario del veicolo o dalle autorità competenti dello Stato membro di immatricolazione o si tratta di un singolo veicolo modificato o costruito su misura;

(b) il proprietario del veicolo è noto e identificabile;

(c) il veicolo può essere identificato in modo univoco attraverso il numero di identificazione del veicolo, il numero di serie o un altro identificativo ufficiale fornito dal costruttore o assegnato da un'autorità competente.