



REG UE 2026/1738 (ELV) e Ricambi usati

Analisi normativa, impatti sugli operatori,
stato dell'arte in UE

A cura di A. Boni e P. Beccari
Mantova, luglio 2026



Indice

1. Il nuovo REG UE 2026/1738 ELV: norme generali.....	4
1.1 Che cos'è e che cosa sostituisce	4
1.2 Ambito di applicazione e struttura.....	4
1.3 Obiettivi principali.....	5
2. Il nuovo Regolamento ELV per i ricambi usati	7
2.1 Le definizioni chiave (art. 3)	7
2.2 Tre regimi diversi: usato, ricondizionato, rigenerato	8
2.3 La catena documentale e la tracciabilità.....	8
2.4 Le esclusioni di sicurezza (Allegato VIII, parte E).....	9
2.5 Lo status giuridico: le parti idonee non sono rifiuti	9
2.6 Il commercio dei ricambi usati (art. 31)	10
2.7 Che cosa cambia rispetto alla disciplina italiana vigente (D.Lgs. 209/2003)	11
2.8 Gli incentivi al riutilizzo (art. 32)	12
3. Garanzia legale e Responsabilità prodotto	13
3.1 La garanzia legale di conformità — direttiva (UE) 2019/771	13
3.2 La responsabilità da prodotto difettoso — direttiva (UE) 2024/2853 (PLD)	13
3.3 Due tutele diverse: garanzia (conformità) e responsabilità da prodotto.....	14
3.4 Perché la tracciabilità ELV è decisiva per la responsabilità.....	15
4. La rilevanza ai fini della MV BER dei ricambi usati.....	16
4.1 Che cos'è la MV BER e il suo stato attuale.....	16
4.2 Che cosa tutela	16
4.3 Dove si collocano i ricambi usati.....	16
4.4 I punti di contatto tra ELV e MV BER.....	16
4.5 Ricambio usato e Ricambio equivalente: l'interpretazione di ADIRA.....	17
4.6 Principio di neutralità tecnologica	17
4.7 Coerenza con gli obiettivi di sostenibilità e circolarità.....	18
4.8 Conseguenze di questa interpretazione	18
5.1 Quali operatori	18
5.2 Quali mercati.....	19
6. Il quadro comparato: la disciplina di altri Stati membri UE.....	19
6.1 Francia: il modello più maturo in Europa	19
6.2 Germania: nessuna disciplina di settore, garanzia di diritto comune.....	20
6.3 Spagna, Paesi Bassi e le altre esperienze nazionali	21
6.4 Una sintesi comparata	21
7.1 LKQ Atracco: la filiera integrata del Nord Europa	22
7.2 Altre iniziative ed esperienze in Europa.....	23
7.3 Che cosa insegnano queste esperienze per l'attuazione dell'ELV	23

8. Quadro delle scadenze	24
9. Punti aperti	24
10. Riferimenti normativi essenziali	24

1. Il nuovo REG UE 2026/1738 ELV: norme generali

1.1 Che cos'è e che cosa sostituisce

Il REG UE 2026/1738 che è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale UE il 24 luglio 2026 ed entrerà in vigore il 13 agosto 2026, disciplina in un unico testo la **progettazione circolare dei veicoli** e la **gestione dei veicoli fuori uso** (End-of-Life Vehicles). Esso abroga la Direttiva 2000/53/CE (veicoli fuori uso) e la Direttiva 2005/64/CE (riutilizzabilità e riciclabilità in omologazione), unificando in un solo atto la fase di progettazione e quella di fine vita. Il Regolamento modifica, inoltre, i regolamenti (UE) 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2019/1020 e (UE) 2023/1542.

Il passaggio **dalla direttiva al regolamento** è una scelta sostanziale oltre che formale: l'applicazione diretta e uniforme del **regolamento** supera la frammentazione applicativa tra Stati membri della **direttiva** e collega la progettazione del veicolo al suo trattamento a fine vita come precisa scelta normativa. La base giuridica sono gli articoli 114 e 192, paragrafo 1, TFUE (Trattato sul Funzionamento dell'UE).

1.2 Ambito di applicazione e struttura

L'ambito è ampio e copre praticamente tutti i veicoli su strada, secondo le categorie di omologazione europee (regolamenti (UE) 2018/858 e 168/2013):

Categoria	Che cosa comprende (con esempi)
M1	Autovetture per il trasporto di persone, fino a 8 posti oltre al conducente: la classica automobile privata.
M2 / M3	Autobus e pullman (più di 8 posti): minibus fino a 5 t (M2), autobus oltre 5 t (M3).
N1	Veicoli commerciali leggeri fino a 3,5 t: i furgoni.
N2 / N3	Autocarri: medi da 3,5 a 12 t (N2) e pesanti oltre 12 t (N3).
O	Rimorchi e semirimorchi.
L1e – L7e	Veicoli a due, tre e quattro ruote: ciclomotori (L1e/L2e), motocicli (L3e/L4e), tricicli (L5e), quadricicli leggeri e pesanti, tipo quad (L6e/L7e).

Come riportato al punto 1.1, il Regolamento agisce su **due pilastri** : uno **a monte**, sulla progettazione del veicolo, e uno **a valle**, sulla gestione del fine vita.

Design circolare (a monte). Significa progettare l'auto pensando fin dall'inizio alla sua «seconda vita»: renderla facile da smontare, riparare, riusare e riciclare. È un po' come costruire un mobile con le viti anziché con la colla — a fine vita lo smonti e recuperi i pezzi, invece di buttare tutto. Alcuni esempi concreti:

- batteria e motore elettrico fissati con connettori e viti standard, non incollati o saldati, così a fine vita si rimuovono in pochi minuti e si recuperano;

- parti in plastica marcate e, dove possibile, mono-materiale, così il demolitore le riconosce e le avvia al riciclo senza doverle separare a mano;
- componenti come fari, alternatore o centraline pensati per essere rimossi e sostituiti: diventano ricambi usati riutilizzabili;
- obbligo di certificare, prima di vendere un nuovo modello, che sia riciclabile/riutilizzabile all'85% e recuperabile al 95% del peso.

Responsabilità estesa del produttore – EPR (a valle).

Il principio è quello della **responsabilità estesa del produttore**: chi immette il veicolo sul mercato non è responsabile solo della sua commercializzazione, ma deve contribuire anche all'organizzazione e al finanziamento della gestione del veicolo a fine vita. È la stessa logica dei regimi già previsti per pile, batterie e RAEE: il produttore finanzia, direttamente o tramite sistemi collettivi, la raccolta e il trattamento corretto del prodotto quando diventa rifiuto.

1.3 Obiettivi principali

- **Progettazione circolare**: veicoli pensati fin dal design per smontaggio, riparazione, riuso e riciclo.
- **Più materiale riciclato**: plastica riciclata almeno al 15% entro 6 anni e al 25% entro 10 anni, di cui una quota da veicoli fuori uso; soglie confermate dell'85% di riciclabilità/riutilizzabilità e 95% di recuperabilità.
- **Tracciabilità e legalità**: fermare la dispersione, il trattamento irregolare e l'export illegale dei veicoli fuori uso (approfondito sotto).
- **Valorizzazione dei ricambi usati**: rendere disponibili ricambi usati più economici, verificati e inseriti in una filiera trasparente — l'oggetto specifico di questa analisi.

Tracciabilità e legalità, più da vicino. Oggi in Europa circa 3,5 milioni di veicoli l'anno «spariscono» dai registri senza una destinazione tracciabile: demoliti in impianti irregolari, esportati come rottami o smaltiti illegalmente. Il Regolamento chiude queste falle con strumenti concreti:

- **Certificato di rottamazione (di distruzione)**: è il documento — rilasciato solo dall'impianto autorizzato — che «chiude» ufficialmente la vita amministrativa dell'auto. È un po' il suo «certificato di morte»: finché non viene emesso, il veicolo risulta ancora esistente e l'intestatario resta esposto (bollo, multe). È anche il punto di partenza per tracciare i ricambi recuperati.
- **Distinzione netta tra veicolo «usato» e «fuori uso»**: criteri più chiari separano l'auto ancora vendibile dal rottame, che deve restare nel circuito UE di trattamento (criteri e criticità qui sotto).
- **Controlli ed export bloccato**: più controlli sugli impianti e sui flussi e — a regime, circa 5 anni dopo l'entrata in vigore — divieto di esportare i veicoli non idonei alla circolazione.

Quando un veicolo è «usato» e quando «fuori uso».

È la distinzione cardine, perché separa un **prodotto** (il veicolo usato: si può ancora vendere, reimmatricolare ed esportare se idoneo a circolare) da un **rifiuto** (il veicolo fuori uso: va consegnato a un impianto autorizzato, riceve il certificato di rottamazione e resta nel circuito europeo di trattamento).

Il Regolamento fissa un test in due passaggi (Allegato I).

Parte A – criteri di «non riparabilità». *Se ne ricorre anche uno solo, il veicolo è senz'altro fuori uso.* Per esempio se:

- è stato smontato o ridotto in pezzi per ricavarne ricambi;
- è bruciato (distrutti vano motore o abitacolo) o allagato sopra il cruscotto;
- ha componenti di sicurezza o struttura non riparabili né sostituibili (freni, sterzo, sospensioni, airbag e cinture, telaio o scocca);
- è già stato consegnato a un impianto o punto di raccolta autorizzato, oppure è stato dichiarato «perdita totale» dall'assicurazione.

Parte B – criteri «indicativi». *Se non scatta la Parte A ma ricorre un «indizio» della Parte B, non c'è automatismo: serve una valutazione.* Indizi tipici:

- antieconomicità della riparazione: il costo per rimetterlo in regola, sommato al suo valore attuale, supera il valore di mercato stimato dopo la riparazione;
- manca il VIN o il veicolo è abbandonato; oppure è demolito o ha punti d'accesso saldati o chiusi con schiuma;
- allagamento sotto il cruscotto con danni a motore o impianto elettrico; dispersione di carburante o liquidi con rischio di incendio, esplosione o inquinamento.

In presenza di un indizio della Parte B, un **esperto automobilistico indipendente** stabilisce le riparazioni necessarie per superare la revisione (dir. 2014/45/UE); decide poi il proprietario. Se **entro cinque anni** non ottiene la revisione, il veicolo è considerato fuori uso; nel frattempo la perizia attesta che non lo è. L'autorità di immatricolazione può inoltre esentare dallo status di «fuori uso» un veicolo che si trovi in riparazione. Per evitare, poi, che veicoli fuori uso siano esportati facendoli passare come veicoli usati, vale una regola semplice: solo i veicoli usati idonei a circolare e non fuori uso possono lasciare l'UE, presentando VIN e apposita dichiarazione.

Le criticità

Il confine, per quanto più chiaro, resta in parte un giudizio tecnico-economico e apre alcuni problemi:

- non è automatico: il criterio economico richiede una perizia e una stima di valore, con margini di discrezionalità e possibili contestazioni;
- la finestra di cinque anni può lasciare veicoli «in limbo» e aprire spazi di elusione (mantenere lo status di «usato» per rivendere o esportare);
- il rischio di «ridipingere» un rottame come usato per esportarlo resta legato all'efficacia dei controlli doganali;
- l'attuazione dipende dagli Stati membri (elenchi di esperti, controlli): possibile applicazione disomogenea, e diversi dettagli operativi sono rimandati ad atti attuativi.

Il passaporto digitale di circolarità (art. 13).

È la «carta d'identità digitale» del veicolo: ogni auto nuova ne è dotata e lo porta con sé per tutta la vita. Possiamo immaginarlo come un libretto consultabile online (per esempio con un codice QR) che racconta di che cosa è fatta l'auto e come trattarla a fine vita.

In pratica contiene:

- le sostanze pericolose o ristrette presenti, per maneggiarle in sicurezza;
- la quota di materiale riciclato utilizzato nel veicolo;
- la strategia di circolarità e le istruzioni di smontaggio, con i riferimenti al catalogo dei ricambi.

Un esempio concreto: il demolitore inquadra il QR e sa subito dove si trovano le cariche pirotecniche dell'airbag e come neutralizzarle, quali plastiche sono riciclabili e se la batteria contiene materie prime critiche — invece di doverlo scoprire smontando «alla cieca». Il passaporto del veicolo è inoltre allineato e, ove possibile, integrato con altri passaporti digitali, come quello della batteria previsto dal regolamento (UE) 2023/1542.

2. Il nuovo Regolamento ELV per i ricambi usati

La logica di fondo è chiara: un ricambio usato non è più un pezzo «di serie B» proveniente da un circuito opaco, ma un **componente tracciato, verificato e documentato**, collegato al veicolo di origine e inserito in una filiera trasparente. Ciò poggia su definizioni precise, una catena documentale e alcune esclusioni di sicurezza.

2.1 Le definizioni chiave (art. 3)

Termine	Definizione sintetica (art. 3)
Riutilizzo	Operazione con cui i componenti del veicolo fuori uso sono utilizzati nuovamente per lo stesso scopo per cui erano stati concepiti. <i>(es. un faro o uno specchietto rimosso e rimontato tal quale su un'auto dello stesso modello)</i>
Riutilizzabilità	Possibilità di riutilizzare parti o componenti tolti da un veicolo fuori uso. <i>(es. una portiera o un sedile ancora integri, idonei a essere reimpiegati)</i>
Rigenerazione (Rifabbricazione)	Processo industriale standardizzato mediante il quale le carcasse vengono riportate alle stesse condizioni e prestazioni del nuovo, o addirittura a prestazioni migliori. Alla fine del processo, si perde il legame tra il pezzo rigenerato e quello usato (carcassa o “core”) di origine <i>(es.: si acquista uno stock di pinze freno usate e le si sottopone tutte indistintamente ad uno stesso processo di lavorazione standardizzato che le riporta tutte indistintamente allo stesso livello qualitativo e di funzionalità, identico o superiore al componente di origine).</i>
Ricondizionamento	Processo tecnico che riporta un prodotto usato a uno stato di funzionamento soddisfacente, generalmente non superiore al nuovo, ricostruendone e riparandone i suoi componenti principali inclini alla rottura, anche se in essi non si sono ancora manifestati problemi. Si tratta di un processo nel quale il pezzo usato rimane individuabile per tutte le fasi di lavorazione <i>(es.: si riceve un compressore A/C usato e lo si sottopone ad un processo di ricondizionamento che lo riporta al livello qualitativo e funzionale simile al componente d'origine, sostituendone alcune parti)</i>

2.2 Tre regimi diversi: usato, ricondizionato, rigenerato

Alla diversa intensità dell'intervento corrisponde un diverso trattamento, in particolare sul legame con il veicolo di origine e sull'etichettatura.

Regime	Natura dell'intervento	Legame di origine / etichettatura
Usato	Intervento minimo: verifica funzionale, pulizia, sostituzioni mirate. Il pezzo resta lo stesso.	Legame con il veicolo mantenibile. Etichettatura di provenienza obbligatoria.
Ricondizionato	Processo tecnico che ripristina prestazioni/funzionalità ad un livello soddisfacente non superiore a quello di origine.	Legame con il veicolo mantenibile. Etichettatura di provenienza obbligatoria.
Rigenerato (rifabbricato)	Processo industriale standardizzato che ripristina prestazioni/funzionalità ad un livello pari o superiore a quello di origine	Legame con il veicolo si perde. APRA Europe chiede l'esclusione dall'etichettatura di origine

Un punto interpretativo aperto riguarda, quindi, gli obblighi di etichettatura. Nella versione del testo, l'obbligo di apporre un'etichetta attestante identità e origine – collegato alla logica del passaporto digitale di prodotto – è riferito alle parti usate, ricondizionate e *anche rigenerate*. Su questo profilo APRA Europe, associazione europea del settore della rigenerazione, ha chiesto di escludere la rigenerazione dagli obblighi di etichettatura pensati per le parti usate e ricondizionate, **osservando che nella rigenerazione industriale il componente è integralmente smontato, ispezionato e riassembleato fino a perdere ogni legame con il veicolo di origine**: l'affidabilità del prodotto non dipende dall'origine della carcassa, bensì dalla robustezza del processo, verificabile e certificato, che lo ha trasformato. La distinzione è sostanziale e conferma, ancora una volta, che “rigenerato” non equivale a “usato” o “ricondizionato”.

2.3 La catena documentale e la tracciabilità

Dal veicolo fuori uso fino all'installazione, ogni passaggio è documentato e verificabile. I passaggi sono:

- **Origine — l'impianto autorizzato:** per ogni veicolo si apre il fascicolo con VIN e copia del certificato di rottamazione, base della tracciabilità.
- **Valutazione tecnica (Allegato VIII, parte D, punto 1):** prima dello smontaggio le parti sono valutate per idoneità al riutilizzo (funzionalità, adeguatezza allo scopo), alla rifabbricazione/ricondizionamento (completezza, assenza di corrosione rilevante, riparazioni necessarie), al riciclaggio o ad altro trattamento.
- **Test e classificazione:** i componenti sono testati e classificati per potenziale di riutilizzo e ricondizionamento.
- **Etichettatura (art. 30 §2 e Allegato VIII, parte D, punto 2):** ogni ricambio idoneo riceve un'etichetta con il nome del componente e i dati identificativi dell'impianto di trattamento autorizzato che lo ha rimosso; le parti vanno protette dai danni durante trasporto e movimentazione.

- **Identificazione digitale:** marcatura con QR code, RFID o identificatori per verificare la compatibilità del pezzo.
- **Flusso informativo dai costruttori:** istruzioni di smontaggio e dati di compatibilità verso gli operatori di riparazione; restrizioni alle parti codificate digitalmente che ostacolano riparazione, rigenerazione e riuso.

Un esempio concreto, passo per passo. Un'automobile incidentata viene dichiarata fuori uso e conferita a un demolitore autorizzato; seguiamo il faro anteriore destro lungo la filiera:

- **Origine:** l'impianto apre il fascicolo del veicolo con VIN e copia del certificato di rottamazione.
- **Valutazione tecnica:** prima dello smontaggio il faro risulta integro e funzionante, quindi idoneo al riutilizzo (Allegato VIII, parte D, punto 1).
- **Test e classificazione:** il faro viene rimosso, provato e classificato come «riutilizzabile».
- **Etichettatura:** sul componente (o sulla confezione) si applica l'etichetta con il nome del pezzo e i dati dell'impianto (Allegato VIII, parte D, punto 2), collegata al VIN di origine.
- **Identificazione digitale:** un QR code o un tag RFID permette all'officina di verificare compatibilità e provenienza del faro.
- **Verso l'installatore:** il costruttore mette a disposizione istruzioni di smontaggio e dati di compatibilità; al montaggio, etichetta e fattura/contratto di trasferimento restano disponibili per i controlli e per l'eventuale regresso.

Così ogni passaggio è documentato e verificabile, dal veicolo di origine fino all'officina che installa il ricambio.

2.4 Le esclusioni di sicurezza (Allegato VIII, parte E)

Alcuni componenti **non possono essere riutilizzati**, salvo che la valutazione tecnica ne confermi la conformità ai regolamenti (UE) 2018/858 e (UE) 168/2013; in tal caso possono essere trasferiti solo se destinati a essere installati da un riparatore qualificato (art. 30 §3). Rientrano nell'elenco:

- Tutti gli airbag (cuscini, attuatori pirotecnici, centraline e sensori).
- Sistemi di post-trattamento delle emissioni (es. marmitte catalitiche, filtri antiparticolato), salvo esito positivo del relativo controllo tecnico ai sensi dell'art. 4 della direttiva 2014/45/UE.
- Gruppi delle cinture di sicurezza (nastri, fibbie, avvolgitori, attuatori pirotecnici).
- Sedili con ancoraggi delle cinture e/o airbag incorporati.
- Bloccasterzi agenti sulla colonna dello sterzo.
- Immobilizzatori, compresi transponder e centraline elettroniche.

2.5 Lo status giuridico: le parti idonee non sono rifiuti

Snodo essenziale: le parti e i componenti rimossi (da veicolo fuori uso o da riparazione / manutenzione) **idonei al riutilizzo, alla rifabbricazione o al ricondizionamento non sono considerati rifiuti** (art. 30 §4). Ne consegue che il loro trasferimento tra operatori economici non è limitato (fatta eccezione per le batterie). L'impianto deve però tenere a disposizione delle autorità la documentazione della valutazione tecnica e copia della fattura/contratto di trasferimento. Le parti

non idonee restano rifiuti e la loro esportazione è soggetta al regolamento (UE) 2024/1157 sulle spedizioni di rifiuti.

Perché le batterie seguono una regola diversa.

Le batterie dei veicoli — in particolare quelle di trazione dei veicoli elettrici — sono già disciplinate da una normativa dedicata e più specifica, il regolamento (UE) 2023/1542 sulle batterie, a cui l'ELV rinvia espressamente (art. 30 §5; Allegato VIII, parte F: le batterie vanno trattate secondo l'art. 70 di quel regolamento).

Le ragioni sono tre:

- **Norma speciale:** per evitare sovrapposizioni e conflitti, l'ELV lascia le batterie alla loro disciplina, che ne regola in modo autonomo raccolta, trattamento, riciclo, responsabilità del produttore e persino il «passaporto della batteria».
- **Sicurezza:** le batterie al litio comportano rischi specifici (alta tensione, incendio, fuga termica, sostanze pericolose) e richiedono stoccaggio, trasporto, diagnosi dello stato di salute e trattamento specializzati; il libero trasferimento tra operatori previsto per gli altri ricambi non sarebbe appropriato.
- **Materie prime critiche e «seconda vita»:** contengono litio, cobalto, nichel e altre materie prime critiche il cui recupero è strategico, e hanno percorsi dedicati di riutilizzo/riconversione — per esempio una batteria non più idonea alla trazione può avere una seconda vita come accumulo per un impianto fotovoltaico — regolati in dettaglio dal regolamento sulle batterie.

2.6 Il commercio dei ricambi usati (art. 31)

- **Etichettatura obbligatoria:** chi vende ricambi usati, ricondizionati o rigenerati deve garantire che rechino l'etichettatura apposta dall'impianto autorizzato.
- **Tutela del consumatore:** nella vendita ai consumatori i pezzi devono poter mantenere funzioni e prestazioni in uso normale ed essere conformi alle prescrizioni della direttiva (UE) 2019/771 sui beni di consumo.
- **Neutralità del canale:** le prescrizioni si applicano a prescindere dalla tecnica commerciale, incluse le vendite online.

Come si garantisce che l'etichetta sia sempre presente.

L'obbligo non grava solo sull'impianto che appone l'etichetta, ma su **ogni anello della catena**: l'art. 31 impone a tutti gli operatori economici che vendono il pezzo di «provvedere affinché» esso includa l'etichettatura dell'impianto autorizzato.

In pratica:

- **Apposizione all'origine:** l'impianto autorizzato applica l'etichetta sul componente (o sulla confezione) al momento della rimozione e classificazione, con il nome del pezzo e i propri dati di contatto (art. 30 §2 lett. a e Allegato VIII, parte D, punto 2).
- **Protezione nella movimentazione:** il pezzo va protetto dai danni in trasporto, carico e scarico (art. 30 §2 lett. b), così che l'etichetta non si deteriori né si stacchi.

- **Conservazione lungo la catena:** ogni operatore successivo (grossista, distributore, officina) deve mantenere l'etichetta e assicurarne la presenza al momento della rivendita; chi la rimuove o vende un pezzo che ne è privo è inadempiente.
- **Su ogni canale, anche online:** per le vendite a distanza le informazioni dell'etichetta devono comunque essere rese disponibili all'acquirente (art. 31 §3).

Un esempio concreto, dal centro autorizzato al meccanico. Seguiamo un faro usato:

- **All'impianto autorizzato:** il faro viene rimosso, classificato come riutilizzabile ed etichettato (nome del pezzo + dati dell'impianto), con collegamento al VIN; si emette la fattura o il documento di trasferimento.
- **Al distributore / grossista:** riceve il pezzo etichettato, lo stocca proteggendo l'etichetta e, al momento della rivendita, verifica che sia integra e presente, conservandola sul componente o sulla confezione.
- **All'officina (il meccanico):** acquista il faro etichettato; prima del montaggio può inquadrare il QR per confermare compatibilità e provenienza, e conserva fattura ed etichetta. Se lo installa per un consumatore, il pezzo tracciato è coperto dalla garanzia e, in caso di difetto d'origine, l'etichetta consente il regresso verso monte.

Esempio:

ETICHETTA RICAMBIO USATO
Reg. (UE) 2026/... ELV — art. 30 §2 + Allegato VII, parte D, punto 2
Impianto di trattamento autorizzato • conforme al regime di tracciabilità

NOME DEL COMPONENTE
Faro anteriore destro
Marca / modello compatibile
Volkswagen Golf VII (2013–2020) • posizione: anteriore dx.

Scansiona per verificare compatibilità e provenienza.

CODICE RICAMBIO	CLASSIFICAZIONE	DATA RIMOZIONE
RF-HL-0472-D	Riutilizzabile • testato	14/07/2026

VEICOLO DI ORIGINE — VIN
WVWZZZAUZLW123456

IMPIANTO DI TRATTAMENTO AUTORIZZATO
Autodemolizioni Rossi S.r.l.
Via dell'Industria 8, 40100 Bologna (BO) • Aut. n. IT-ELV-01234
info@autodemolizionirossi.it • +39 051 123 4567

8 017234 561472

Tracciabilità garantita
legame documentato con il veicolo di origine
Etichetta da conservare
fino all'installazione, insieme al documento di trasferimento (art. 31)

L'impianto di smaltimento dovrà dotarsi di un opportuno sistema informativo che consenta agli autoriparatori che installassero il ricambio usato di accedere alle relative informazioni attraverso la scansione del QR code e di tenere registrati tutti i dati necessari per assicurare la tracciabilità del componente.

2.7 Che cosa cambia rispetto alla disciplina italiana vigente (D.Lgs. 209/2003)

Oggi in Italia i veicoli fuori uso sono regolati dal **D.Lgs. 209/2003**, che recepisce la Direttiva 2000/53/CE — proprio la direttiva che il Regolamento ELV abroga. Il passaggio da direttiva recepita

a regolamento direttamente applicabile porta con sé alcune differenze rilevanti, soprattutto per i ricambi usati.

Profilo	Oggi — D.Lgs. 209/2003	Con il Regolamento ELV
Fonte e uniformità	Direttiva recepita in legge nazionale, con margini di adattamento tra Stati membri.	Regolamento direttamente applicabile e uniforme; abroga la Dir. 2000/53/CE, quindi il D.Lgs. 209/2003 andrà superato o adeguato.
Ambito	M1, N1 e veicoli a tre ruote (esclusi i tricicli).	M1–M3, N1–N3, O e L1e–L7e: anche autobus, camion pesanti, rimorchi e moto.
Ricambi usati e tracciabilità	Reimpiego «favorito», ma senza etichettatura né tracciabilità obbligatoria del singolo pezzo (quote di reimpiego difficili da quantificare).	Etichettatura obbligatoria, collegamento al VIN, identificazione digitale (QR/RFID), valutazione tecnica documentata e obblighi su tutta la filiera, anche online.
Status del ricambio	Reimpiego incoraggiato, senza una regola chiara di «non rifiuto» per il singolo componente.	Le parti idonee non sono rifiuti e circolano tra operatori (salvo batterie), con documentazione a supporto.
Usato vs fuori uso ed export	Distinzione ancorata alla nozione di rifiuto, senza criteri oggettivi dettagliati.	Criteri oggettivi (Allegato I, Parti A e B) e blocco dell'export dei veicoli non idonei alla circolazione.
Responsabilità del produttore	Coinvolgimento nei costi, ma EPR limitato (a suo tempo oggetto di rilievi UE).	EPR pieno e armonizzato: organizzazioni dei produttori (PRO) ed eco-modulazione.
Progettazione e materiali	Obiettivi 85%/95% e restrizioni sostanze (piombo, mercurio, cadmio, cromo VI).	Stessi obiettivi confermati, più target di plastica riciclata, passaporto digitale e progettazione per lo smontaggio.

Un punto di forza italiano.

Alcuni strumenti già in uso anticipano la logica dell'ELV e resteranno preziosi: il **certificato di rottamazione** (che libera l'intestatario dalle responsabilità e consente la cancellazione dal PRA) e il **Pubblico Registro Automobilistico** offrono già una tracciabilità del veicolo che l'ELV generalizza ed estende fino al singolo ricambio.

2.8 Gli incentivi al riutilizzo (art. 32)

Gli Stati membri incentivano riutilizzo, rifabbricazione, ammodernamento e ricondizionamento; quindi Stati possono adottare misure, anche economiche o fiscali, nell'ambito delle politiche di prevenzione dei rifiuti.

Gli incentivi possono comprendere:

- l'**obbligo per i riparatori di offrire ai clienti la riparazione con ricambi usati / ricondizionati / rigenerati** contestualmente all'offerta con pezzi nuovi, formulato in modo da non gravare in modo eccessivo su microimprese e piccole imprese (si vedano esempi di seguito §7);
- **misure economiche o fiscali volte a stimolare il mercato dei ricambi usati, ricondizionati e rigenerati**, anche nell'ambito dei programmi di prevenzione dei rifiuti previsti dall'art. 29 della direttiva 2008/98/CE.

3. Garanzia legale e Responsabilità prodotto

Garanzia legale e responsabilità prodotto sono **due piani distinti**, spesso confusi:

- la prima si riferisce alla **responsabilità contrattuale del venditore verso l'acquirente** e, cioè, al fatto che il venditore debba garantire l'acquirente da difetti o vizi del prodotto già esistenti al momento della consegna;
- la seconda si riferisce alla **responsabilità oggettiva verso chiunque subisse danni generati dal prodotto difettoso, a prescindere se questi sia acquirente o meno del bene**. Es.: un componente difettoso determina un incidente nel quale vengono danneggiate persone terze. Queste ultime hanno la possibilità di far valere il loro diritto al risarcimento in forza della responsabilità prodotto in capo al responsabile.

Le due tutele possono **cumularsi**: se un ricambio usato difettoso si guasta, l'acquirente può chiedere al venditore riparazione o sostituzione (garanzia) e, se quel difetto ha causato un danno, chiedere anche il risarcimento a chi ha prodotto o rigenerato il pezzo (responsabilità da prodotto).

Il Regolamento ELV interviene sul primo piano e rende più governabile il secondo grazie alla tracciabilità.

3.1 La garanzia legale di conformità — direttiva (UE) 2019/771

Il considerando del Regolamento ELV chiarisce che la vendita da impresa a consumatore di ricambi usati è disciplinata dalla **direttiva (UE) 2019/771** (nel diritto italiano, il Codice del Consumo). Poiché i ricambi rimossi idonei al riutilizzo e quelli ricondizionati costituiscono **beni di seconda mano**, venditore e consumatore possono pattuire un termine di responsabilità / prescrizione più breve, ma **non inferiore a un anno**, sempre che lo Stato membro lo abbia preisto nel recepimento della direttiva. Gli operatori sono incoraggiati a fornire garanzie commerciali, anche nelle transazioni tra imprese.

3.2 La responsabilità da prodotto difettoso — direttiva (UE) 2024/2853 (PLD)

In parole semplici: se un prodotto difettoso causa un danno a una persona o alle sue cose, chi lo ha realizzato e immesso sul mercato ne risponde e deve risarcire, anche senza che il danneggiato debba dimostrare una «colpa» (è la **responsabilità oggettiva**). **Non conta il contratto: può chiedere il risarcimento chiunque subisca il danno, anche un terzo** (per esempio un passeggero o un passante). A livello UE la materia è stata riscritta dalla direttiva (UE) 2024/2853, che sostituisce quella storica del 1985 (85/374/CEE).

È stata recepita in Italia? Non ancora.

L'Italia ha però avviato il recepimento con la Legge di delegazione europea 2025 (legge 17 marzo 2026, n. 36), che delega il Governo ad adottare il decreto attuativo entro il **9 dicembre 2026**; le nuove regole si applicheranno ai prodotti immessi sul mercato o messi in servizio dopo tale data.

Come funzionerà, in breve il **nuovo regime introdotto dalla direttiva 2024/2853/CE**:

- **Chi risponde:** di regola il fabbricante del prodotto (o del componente); se è extra-UE, l'importatore; in alcuni casi il distributore o la piattaforma online.
- **Cosa va provato:** il danno, il difetto (il prodotto non offre la sicurezza che ci si può legittimamente attendere) e il collegamento tra i due — con oneri alleggeriti a favore del danneggiato (presunzioni di difetto e obbligo per l'impresa di esibire le prove).
- **La novità per i ricambi (art. 8 §2):** chi apporta una «modifica sostanziale» a un pezzo fuori dal controllo del fabbricante originario — tipicamente rigenerandolo o ricondizionandolo — diventa lui stesso «fabbricante» e ne risponde; da quel momento riparte un nuovo termine di 10 anni (fino a 25 per danni personali che si manifestano tardi). La semplice manutenzione o riparazione che non modifica sostanzialmente il pezzo non fa scattare questa responsabilità.

Un esempio: c'è responsabilità da prodotto su un ricambio usato montato dal meccanico?

Un'officina monta un alternatore usato che, per un difetto, prende fuoco e danneggia l'auto o ferisce una persona. Chi risponde per il danno da prodotto dipende da cosa è accaduto al pezzo:

- **se l'officina si è limitata a montarlo** (nessuna modifica sostanziale), di norma non è «fabbricante» ai fini della responsabilità da prodotto: quella grava su chi ha prodotto o rigenerato il pezzo difettoso. L'officina risponde semmai per un montaggio non a regola d'arte, ma su base contrattuale/di garanzia (cap. 4) o per colpa;
- **se il pezzo era stato rigenerato o ricondizionato con modifica sostanziale**, l'operatore che l'ha fatto è considerato «fabbricante» del pezzo modificato e risponde del danno;
- **se è un vecchio pezzo originale semplicemente riusato «tal quale»**, spesso il termine di responsabilità del fabbricante originario è ormai scaduto: il danneggiato si tutela allora in via contrattuale (garanzia del venditore) o per colpa, più che con la responsabilità da prodotto;
- **in ogni caso**, verso il danneggiato la tracciabilità ELV (etichetta, VIN, documentazione) è ciò che permette di risalire a chi ha prodotto o rigenerato il pezzo.

3.3 Due tutele diverse: garanzia (conformità) e responsabilità da prodotto

Garanzia e responsabilità da prodotto rispondono a due domande diverse. La garanzia chiede: «il bene è come doveva essere?». La responsabilità da prodotto chiede: «il bene era sicuro, cioè non ha causato danni?». Possono operare insieme sullo stesso pezzo.

Profilo	Garanzia (conformità)	Responsabilità da prodotto difettoso
Domanda a cui risponde	Il bene è conforme al contratto (funziona, ha le qualità attese)?	Il prodotto è sicuro? Ha causato un danno?
Fonte	Dir. (UE) 2019/771 → Codice del Consumo, artt. 128 ss. (B2C); Codice Civile per B2B e appalto (cap. 4).	Dir. (UE) 2024/2853; in Italia oggi artt. 114 ss. Cod. Consumo, nuovo regime dal 9 dic. 2026.
Chi può agire	Solo l'acquirente (rapporto contrattuale).	Chiunque subisca il danno, anche un terzo (extracontrattuale).
Contro chi	Il venditore (l'officina, il negozio).	Il fabbricante o chi ha fatto la modifica sostanziale (e importatore, ecc.).
Che cosa si ottiene	Riparazione, sostituzione, riduzione del prezzo o risoluzione: avere «il bene giusto».	Il risarcimento del danno (morte, lesioni, danni a cose personali).
Che cosa copre	Il difetto del bene in sé (non conforme).	Il danno causato dal difetto ad altre persone o cose — non il valore del prodotto stesso.
Serve provare il danno?	Sì (per i primi 12 mesi presunzione a favore dell'acquirente).	Sì
Tempi	24 mesi, riducibili a 12 per l'usato (B2C); 12 mesi (B2B)	10 anni dall'immissione sul mercato (25 per danni latenti).

3.4 Perché la tracciabilità ELV è decisiva per la responsabilità

Le due discipline si saldano con l'ELV. La **catena documentale** (legame VIN, etichetta con i dati dell'impianto, documentazione della valutazione tecnica, fattura/contratto di trasferimento) consente di **identificare con precisione chi ha rimosso, chi ha ricondizionato o rigenerato e chi ha venduto** il pezzo: è esattamente l'informazione necessaria per allocare la responsabilità lungo la filiera. Le esclusioni di sicurezza (parte E) riducono inoltre l'esposizione sui componenti più critici.

Per il settore automotive, la direttiva (UE) 2024/2853 ha un impatto particolarmente significativo perché amplia la nozione di prodotto difettoso ai veicoli connessi e ai loro elementi digitali.

Potranno quindi rilevare, ai fini della responsabilità:

- software di bordo;
- aggiornamenti OTA (Over-The-Air);
- sistemi ADAS;
- sistemi di guida automatizzata;
- componenti elettronici e centraline;
- servizi digitali incorporati nel veicolo, quando incidono sulla sicurezza.

Per gli operatori dell'aftermarket (produttori di ricambi, rigeneratori e distributori) diventerà quindi essenziale garantire la **tracciabilità dei componenti**, la **documentazione degli aggiornamenti software** e la **gestione delle vulnerabilità informatiche**, poiché tali aspetti potranno incidere direttamente sulla valutazione del difetto e sulla responsabilità risarcitoria.

4. La rilevanza ai fini della MV BER dei ricambi usati

4.1 Che cos'è la MV BER e il suo stato attuale

La **Motor Vehicle Block Exemption Regulation** — regolamento (UE) 461/2010 — è l'esenzione per categoria che, ai sensi dell'art. 101, paragrafo 3, TFUE, mette al riparo dal divieto di intese una serie di accordi verticali del settore automotive. È stata **prorogata dal regolamento (UE) 2023/822 fino al 31 maggio 2028**, con Linee guida supplementari aggiornate nell'aprile 2023. Il 25 giugno 2026 la Commissione ha pubblicato un documento di valutazione (periodo 2021–2025) che conferma sostanzialmente l'impianto e lascia prevedere un rinnovo oltre il 2028.

4.2 Che cosa tutela

- **Distinzione dei mercati:** mercato primario (veicoli nuovi) e aftermarket (ricambi e servizi di riparazione/manutenzione).
- **Libertà di approvvigionamento delle officine** da fornitori alternativi al costruttore; nozioni di ricambio «originale» e di «qualità corrispondente».
- **Divieto di legare la garanzia del veicolo all'uso esclusivo di ricambi originali** e obbligo di informare i consumatori.
- **Accesso non discriminatorio agli input essenziali:** informazioni tecniche, strumenti, formazione, dati generati dal veicolo e codici di attivazione necessari per installare determinate parti; i rifiuti d'accesso per ragioni di cybersicurezza devono rispettare il principio di proporzionalità.

4.3 Dove si collocano i ricambi usati

La tassonomia della MV BER (originale / qualità corrispondente) è costruita sui **ricambi nuovi**. Usato, ricondizionato e rigenerato si collocano in larga parte al di fuori di quella distinzione, ma restano «ricambi per autoveicoli» la cui distribuzione rientra nell'aftermarket protetto dalla MV BER. **Il Regolamento ELV, formalizzando i ricambi usati come categoria tracciabile e affidabile, ne rafforza la legittimazione e la logica pro-concorrenziale.**

4.4 I punti di contatto tra ELV e MV BER

- **Più fonti, più concorrenza:** la disponibilità di ricambi usati verificati amplia le alternative per le officine, coerentemente con la ratio della MV BER.
- **Garanzie:** il divieto MV BER di condizionare la garanzia all'uso esclusivo di ricambi originali, combinato con l'affidabilità documentata dei ricambi usati ELV, rende più difficile per il costruttore invalidare la garanzia per l'impiego di un usato di qualità adeguata correttamente installato.

- **Input essenziali e parti codificate:** l'obbligo ELV di fornire informazioni di smontaggio / compatibilità e le restrizioni alle pratiche di codifica che ostacolano riuso e riparazione convergono con il trattamento MV BER di informazioni, dati del veicolo e codici di attivazione come input essenziali da condividere in modo non discriminatorio. Il «part pairing» è preoccupazione concorrenziale comune ai due quadri.
- **Opzione «obbligo di offrire l'usato» (art. 32 ELV):** rafforza la posizione dell'aftermarket indipendente, ma va calibrata per non gravare in modo sproporzionato su micro e piccole imprese.
- **Possibili tensioni:** se costruttori o reti autorizzate usassero argomenti di compatibilità, sicurezza o codifica per marginalizzare i ricambi usati, potrebbero emergere profili di rilievo ex artt. 101 e 102 TFUE, da valutare proprio con gli strumenti della MV BER e delle Linee guida.

4.5 Ricambio usato e Ricambio equivalente: l'interpretazione di ADIRA

Il considerando 19 e 20 delle Linee guida supplementari MVBBER definiscono la nozione di **ricambio di «qualità corrispondente»**: *un ricambio la cui qualità sia sufficientemente elevata da non compromettere, con il suo impiego da parte della rete autorizzata, la reputazione della rete stessa; spetta al costruttore del veicolo, e non al fornitore del ricambio, l'onere di dimostrare che tale condizione non è soddisfatta.*

Nel testo delle Linee guida questa nozione è costruita per i ricambi di nuova produzione realizzati da un fabbricante alternativo a quello del veicolo: **non menziona, ma nemmeno esclude espressamente, il ricambio usato prelevato dal veicolo di origine.**

Secondo ADIRA, la **ratio sostanziale** dei considerando 19-20, cioè assicurare che il ricambio immesso nel canale aftermarket abbia una qualità sufficientemente elevata da non compromettere la reputazione della rete autorizzata che eventualmente lo utilizzi, con onere della prova contraria a carico del costruttore, **può ritenersi soddisfatta anche dal ricambio usato quando questo percorre l'intera catena di garanzia prevista dal Regolamento ELV:** valutazione tecnica prima della rimozione, test e classificazione, etichettatura con collegamento al VIN di origine, identificazione digitale e documentazione conservata lungo tutta la filiera.

In questa prospettiva, un ricambio usato così tracciato e verificato offrirebbe – in linea di principio - un livello di qualità documentato non inferiore a quello richiesto per il ricambio di «qualità corrispondente»; e proprio perché l'onere di provare il contrario grava sul costruttore, la tracciabilità ELV, alla luce dei suoi scopi e finalità, renderebbe in concreto più difficile per quest'ultimo sostenere che l'impiego del ricambio usato certificato comprometta la reputazione della propria rete.

4.6 Principio di neutralità tecnologica

L'interpretazione del MVBBER conduce all'affermazione di un principio di neutralità tecnologica, secondo cui l'equivalenza del ricambio non dipende dal processo produttivo adottato, ma dal risultato tecnico conseguito. Il metodo di produzione – nuovo, rigenerato o usato – costituisce un fattore giuridicamente neutro ai fini della qualificazione concorrenziale. È questo il cardine dell'intera argomentazione: **se l'equivalenza è misurata sul risultato, il ricambio rigenerato che raggiunga quel risultato è equivalente a ogni effetto di legge.**

4.7 Coerenza con gli obiettivi di sostenibilità e circolarità

L'interpretazione teleologica del MVBER mostra una piena coerenza con gli obiettivi di sostenibilità ed economia circolare perseguiti dall'Unione. Il riconoscimento del ricambio usato come equivalente favorisce la riduzione degli sprechi, l'efficienza nell'uso delle risorse e modelli produttivi più sostenibili, senza sacrificare concorrenza, qualità e sicurezza. Il nuovo Regolamento ELV – che eleva il riutilizzo a priorità e sottrae le carcasse al regime dei rifiuti – rende questa lettura non più soltanto sistematicamente possibile, ma normativamente sostenuta.

4.8 Conseguenze di questa interpretazione

- **rafforzamento della posizione contrattuale delle officine:** se il ricambio usato tracciato dimostra, tramite la documentazione ELV, una qualità sufficientemente elevata da non compromettere la reputazione della rete che lo utilizza, il costruttore — su cui grava l'onere della prova contraria — trova più difficile invalidare la garanzia del veicolo per il solo fatto dell'impiego di un usato certificato, coerentemente con il divieto MV BER di legare la garanzia all'uso esclusivo di ricambi originali;
- **argomento pro-concorrenziale ulteriore:** l'equiparazione, quanto meno funzionale, rafforzerebbe la legittimazione del ricambio usato come alternativa credibile nell'aftermarket protetto dalla MV BER, ampliando in concreto le fonti di approvvigionamento disponibili alle officine indipendenti;
- **condizione, non automatismo:** l'equiparazione avrebbe senso, per ADIRA, solo per il ricambio che ha effettivamente attraversato la catena documentale ELV (valutazione tecnica, etichettatura, tracciabilità); non varrebbe per un ricambio usato privo di questi presidi, che resta un pezzo di provenienza e qualità non verificate.

L'auspicio è che il legislatore europeo possa dirimere la questione inserendo un riferimento specifico ed esplicito ai ricambi usati (e ai ricambi rigenerati) in sede di revisione delle Linee guida o di dialogo con la Commissione, anche alla luce del percorso di valutazione della MV BER richiamato al §4.1.

5. Gli impatti: quali operatori, quali mercati, in che modo

5.1 Quali operatori

Operatore	Nuovi oneri	Opportunità / effetti
Impianti di trattamento autorizzati (autodemolitori)	Fascicolo veicolo (VIN + certificato), valutazione tecnica, test/classificazione, etichettatura, documentazione a richiesta.	Le parti idonee non sono rifiuti: nuovo flusso di ricavi; spinta alla digitalizzazione dei processi.
Rigeneratori / ricondizionatori	Processi certificati; possibile qualifica di «fabbricante» ex PLD per le modifiche sostanziali.	Chiarezza giuridica (non-rifiuto); APRA Europe chiede l'esclusione del rigenerato dall'etichettatura di origine.

Operatore	Nuovi oneri	Opportunità / effetti
Distributori / aftermarket	Verifica dell'etichettatura; compliance anche sulle vendite online.	Nuova categoria tracciabile da distribuire; maggiore fiducia dei clienti.
Officine / riparatori	Eventuale obbligo di offrire l'usato; corretta installazione dei componenti sensibili.	Tutela MV BER sull'approvvigionamento e sull'accesso alle informazioni; leva commerciale sul risparmio.
Costruttori (OEM)	Oneri EPR; obbligo di fornire informazioni di smontaggio; limiti alla codifica.	Sviluppo dei «ricambi originali usati» come leva strategica sul costo totale di possesso.
Consumatori	—	Ricambi più economici, tracciati; garanzia minima ex dir. 2019/771; beneficio ambientale.

5.2 Quali mercati

- **Aftermarket indipendente vs rete autorizzata:** il baricentro si sposta verso una filiera più aperta e documentata, con l'usato come componente stabile dell'offerta.
- **Mercato dei ricambi usati/ricondizionati/rigenerati:** crescita attesa, favorita anche dall'età elevata del parco circolante (in Italia ~12–13 anni), che rende l'usato economicamente attraente.
- **Dimensione transfrontaliera:** blocco dell'export dei veicoli non idonei alla circolazione (a regime) e disciplina delle spedizioni di rifiuti (reg. 2024/1157) per le parti non idonee.
- **Mercato della tracciabilità e della tecnologia:** etichettatura, QR/RFID, passaporto digitale di circolarità e sistemi di gestione documentale diventano infrastruttura abilitante.

6. Il quadro comparato: la disciplina di altri Stati membri UE

Il Regolamento ELV, essendo direttamente applicabile, introdurrà un pavimento comune di regole su etichettatura, tracciabilità e commercio dei ricambi usati in tutti gli Stati membri. Il punto di partenza, però, è oggi molto eterogeneo: alcuni ordinamenti — la Francia in testa — hanno già una disciplina specifica e collaudata da quasi un decennio; altri, come la Germania, si affidano al diritto comune dei contratti; altri ancora, come la Spagna, hanno un impianto ambientale robusto ma privo di tracciabilità granulare, non dissimile da quello italiano ante-riforma. Il confronto aiuta a capire quanto lavoro di adeguamento attende ciascun Paese.

6.1 Francia: il modello più maturo in Europa

La Francia è il primo Paese europeo ad aver introdotto un obbligo specifico legato ai ricambi usati nel settore automotive, con quasi un decennio di anticipo sull'ELV.

- **Il punto di partenza (2015):** l'art. L. 121-117 (oggi L. 224-67) del Code de la consommation, introdotto dalla loi n. 2015-992 del 17 agosto 2015 sulla transizione energetica per la crescita verde, **impone a chi vende prestazioni di manutenzione o riparazione di autovetture e**

furgoni di mettere il consumatore in condizione di optare per pezzi di ricambio provenienti dall'economia circolare (PIEC, «pièces issues de l'économie circulaire») al posto di pezzi nuovi.

- **Il decreto attuativo (2016-2017):** il décret n. 2016-703 del 30 maggio 2016, in vigore dal 1° gennaio 2017, definisce le PIEC come componenti prelevati da un veicolo fuori uso presso un centro autorizzato dopo preparazione al riutilizzo, oppure pezzi rigenerati commercializzati come «échange standard»; individua le categorie di pezzi interessate (carrozzeria amovibile, rivestimenti interni, vetri non incollati, componenti ottici, meccanici ed elettronici, con esclusione di sterzo, freni, sospensioni e organi di sicurezza) e le eccezioni all'obbligo (prestazioni gratuite, garanzia contrattuale, richiami, indisponibilità nei tempi, rischio per sicurezza, salute o ambiente).
- **Sanzioni:** fino a 3.000 € per la persona fisica e 15.000 € per la persona giuridica; l'onere della prova di aver informato il cliente grava sul professionista.
- **Il rafforzamento con la loi AGECE (2020-2024):** la loi n. 2020-105 del 10 febbraio 2020 (art. 19) consolida l'obbligo; due decreti del 16 luglio 2024 (n. 2024-823 e n. 2024-824), in vigore dal 1° ottobre 2024, lo estendono ai veicoli a due e tre ruote motorizzati e impongono un obbligo di informazione attiva del consumatore, con affissione chiara di prezzi e condizioni delle PIEC e conservazione della documentazione per due anni.
- **Garanzia e mercato:** le PIEC beneficiano della garanzia legale di conformità, sulla base della stessa direttiva (UE) 2019/771 richiamata dall'ELV; il mercato è già significativo — nel 2023 circa il 15% delle riparazioni ha incluso almeno una PIEC, in crescita di oltre il 29% sul 2022 — e la Francia tratta il maggior numero di veicoli fuori uso in Europa, oltre 1,6 milioni l'anno.

Il confronto con l'ELV. Il modello francese anticipa l'impostazione di fondo del Regolamento — obbligo di offrire l'alternativa, tracciabilità documentale, garanzie equivalenti al nuovo — ma non arriva al livello di granularità tecnologica richiesto dall'ELV (etichettatura individuale del pezzo collegata al VIN, identificazione digitale con QR o RFID). La Francia dovrà quindi soprattutto innestare la tracciabilità digitale su un impianto normativo già maturo, mentre altri Stati membri dovranno costruire l'intero impianto da zero.

6.2 Germania: nessuna disciplina di settore, garanzia di diritto comune

La Germania non ha una normativa specifica sui ricambi usati per autoveicoli paragonabile a quella francese o al futuro regime ELV; la materia è retta dalle regole generali del Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) su vendita e contratto d'opera.

- **Garanzia sui beni usati:** per i beni usati il termine di garanzia legale (Gewährleistung) può essere ridotto per patto da 24 a un minimo di 12 mesi (§ 475 Abs. 2 BGB). Dal 1° gennaio 2022 — nell'ambito dello stesso pacchetto di recepimento delle direttive (UE) 2019/770 e 2019/771 che in Italia ha originato il D.Lgs. 170/2021 — il termine di inversione dell'onere della prova a favore del consumatore è stato esteso da sei a dodici mesi (§ 477 BGB), avvicinando così il regime tedesco a quello italiano.
- **Responsabilità dell'officina:** chi monta un ricambio usato risponde comunque del montaggio a regola d'arte in base alle regole sul contratto d'opera (§ 634a BGB, prescrizione di due anni dall'accettazione), in modo non dissimile da quanto avviene in Italia per l'appalto o il contratto d'opera dell'artigiano (§4.3).

- **Diritto al pezzo sostituito:** il cliente ha diritto a farsi consegnare il pezzo usato smontato in virtù del proprio diritto di proprietà (§ 903 BGB), ma non esiste un obbligo legale per l'officina di offrire, né di informare sistematicamente, l'alternativa del ricambio usato, a differenza della Francia.

Per effetto dell'ELV, la Germania dovrà quindi costruire ex novo sia l'obbligo di etichettatura e tracciabilità, sia — se il legislatore nazionale sceglierà di avvalersi dell'art. 32 — un eventuale obbligo di offerta del ricambio usato oggi assente dall'ordinamento.

6.3 Spagna, Paesi Bassi e le altre esperienze nazionali

- **Spagna:** il Real Decreto 265/2021, che ha sostituito il RD 20/2017 in recepimento parziale della direttiva (UE) 2018/849, riserva ai soli Centros Autorizados de Tratamiento (CAT, l'equivalente degli impianti autorizzati italiani) la commercializzazione dei pezzi usati, sempre accompagnati da un certificato di preparazione al riutilizzo; fissa inoltre obiettivi quantitativi crescenti di reimpiego sul peso del veicolo (5% fino al 2021, 10% fino al 2026, 15% da allora in poi). Manca però un'etichettatura individuale del pezzo collegata al VIN e un'identificazione digitale paragonabili a quelle dell'ELV: l'impianto spagnolo, come quello italiano ante-riforma, resta ancorato al certificato dell'impianto più che al singolo componente tracciato.
- **Paesi Bassi:** il mercato dei ricambi usati è strutturato attorno a una rete di demolitori autorizzati e a operatori specializzati nella rigenerazione industriale di motori e cambi (cfr. Rhenoy Group, § 8.2) — un modello che l'ELV generalizzerà con la definizione di «rifabbricazione».

Il quadro che emerge è dunque eterogeneo: la Francia opera già con obblighi attivi di offerta e informazione; Spagna e (fino alla riforma) Italia hanno una disciplina ambientale robusta ma senza tracciabilità granulare del singolo pezzo; la Germania si affida quasi integralmente al diritto comune dei contratti. Il Regolamento ELV imporrà a tutti un pavimento comune di etichettatura e tracciabilità digitale, ma il percorso di adeguamento sarà molto diverso da Paese a Paese.

6.4 Una sintesi comparata

Profilo	Francia	Germania	Spagna	Regolamento ELV
Obbligo di offrire/informare sul ricambio usato	Sì, dal 2017 (rafforzato nel 2024)	No	No (solo disciplina ambientale)	Possibile per gli Stati membri (art. 32), non automatico
Etichettatura del singolo pezzo / legame VIN	No (tracciabilità documentale generica)	No	Certificato dell'impianto, non del singolo pezzo	Sì, obbligatoria (art. 30 §2)
Identificazione digitale (QR/RFID)	No	No	No	Sì, obbligatoria
Garanzia sul ricambio usato	Garanzia legale di conformità	12-24 mesi (BGB), riducibile per l'usato	Regole generali di consumo	Rinvio alla Dir. (UE) 2019/771, minimo 1 anno

Profilo	Francia	Germania	Spagna	Regolamento ELV
Fonte principale	Code de la consommation, décrets 2016-703 e 2024-823/824	BGB (§§ 434 ss., 634a)	RD 265/2021 (ex RD 20/2017)	Regolamento (UE) 2026/..., artt. 30-32

La lettura d'insieme conferma che l'ELV non nasce nel vuoto: recepisce e generalizza pratiche già sperimentate (soprattutto in Francia), ma introduce ovunque — Francia compresa — un elemento nuovo e finora assente in tutti gli ordinamenti nazionali osservati: la tracciabilità digitale individuale del singolo pezzo, collegata al VIN del veicolo di origine.

7. Esperienze e operatori di riferimento in Europa

Accanto al quadro normativo, in diversi Paesi europei sono già attivi operatori industriali che offrono un'anteprima concreta di come potrà funzionare la filiera del ricambio usato disciplinata dall'ELV, dalla raccolta del veicolo fuori uso fino alla vendita del pezzo tracciato all'officina. LKQ Atracco, nei Paesi nordici, è il caso più strutturato; altre iniziative europee — nel Regno Unito, nei Paesi Bassi e in Francia — mostrano percorsi complementari.

7.1 LKQ Atracco: la filiera integrata del Nord Europa

- **Chi è:** LKQ Atracco è la divisione scandinava di LKQ Europe (parte del gruppo statunitense LKQ Corporation, tra i maggiori distributori mondiali di ricambi aftermarket), specializzata nello smontaggio ecocompatibile di veicoli e nella vendita online di ricambi usati originali; si presenta come leader nordico del settore, con oltre 1,5 milioni di pezzi usati originali a catalogo e stabilimenti in Svezia — tra cui Norrköping e Valla — Norvegia (con un ampliamento del magazzino di Moss avviato nel 2024) e altri mercati nordici.
- **Come funziona:** il modello operativo segue passo dopo passo una logica poi codificata dall'ELV. I veicoli vengono acquisiti soprattutto dalle compagnie assicurative quando la riparazione non è economicamente conveniente; sono poi smontati con sistemi informatici dedicati che tracciano ogni pezzo, ne testano la funzionalità (per esempio la prova al banco degli alternatori) e li classificano prima della rivendita a officine, carrozzerie e privati, con garanzie commerciali sui pezzi ceduti.
- **L'espansione nella rigenerazione:** nel 2023 LKQ Europe ha acquisito il gruppo olandese Rhenoy, specializzato nella rigenerazione di motori e nella vendita di ricambi OEM riciclati, integrando così anche il segmento della «rifabbricazione» accanto al semplice riutilizzo.
- **LKQ SYNETIQ nel Regno Unito:** tra il 2025 e il 2026 il gruppo ha inoltre costituito la joint venture LKQ SYNETIQ con SYNETIQ (società del gruppo IAA/RB Global), per sviluppare un catalogo unico di ricambi riciclati e rigenerati destinato anche alle officine indipendenti; secondo le dichiarazioni del gruppo, l'iniziativa è motivata esplicitamente dalla necessità di anticipare gli obblighi regolatori europei su circolarità dei veicoli e riciclo delle batterie.

7.2 Altre iniziative ed esperienze in Europa

- **Careco (Francia):** rete nazionale di centri VHU (di demolizione) autorizzati specializzata nella vendita di pezzi di carrozzeria e meccanica selezionati da veicoli recenti, con test funzionali e documentazione di tracciabilità allegata alla fattura — un modello che nella pratica anticipa buona parte degli obblighi documentali dell'ELV.
- **Rhenoy Group (Paesi Bassi):** oggi parte di LKQ Europe, rappresenta il segmento della rigenerazione industriale di motori e cambi, cioè quello che l'ELV classifica come «rifabbricazione» — con perdita del legame diretto con il veicolo di origine e passaggio di responsabilità in capo al rigeneratore (§2.2 e §3.2).
- **SYNETIQ (Regno Unito):** oggi in joint venture con LKQ, pur fuori dall'UE dopo la Brexit resta un riferimento di mercato per la logistica dello smontaggio veicoli e la vendita di ricambi certificati, orientata anche alla componentistica di auto elettriche e ibride.
- **Reti cooperative tra piccoli demolitori — l'esempio svedese di Märkesdemo:** un consorzio di una venticinquina di operatori che mettono in comune il magazzino ricambi e standardizzano procedure di verifica qualità e garanzie, offrendo alle carrozzerie un unico punto di accesso a un inventario condiviso — un modello di cooperazione che potrebbe ispirare le soluzioni previste dall'art. 32 ELV per non gravare eccessivamente su micro e piccole imprese.

7.3 Che cosa insegnano queste esperienze per l'attuazione dell'ELV

- **La tracciabilità digitale è già tecnicamente matura:** i sistemi informatici di smontaggio e classificazione utilizzati da grandi operatori nordici come LKQ Attracco dimostrano che l'infrastruttura richiesta dall'ELV (identificazione del pezzo, verifica di compatibilità) è già operativa su scala industriale; l'ELV la rende obbligo di legge invece che scelta commerciale del singolo operatore.
- **La segmentazione usato/ricondizionato/rigenerato rispecchia una segmentazione di mercato già esistente:** la presenza di operatori dedicati alla sola rigenerazione industriale (Rhenoy) distinti dai demolitori generalisti conferma che la tripartizione introdotta dall'ELV (§2.2) non è un'astrazione giuridica, ma una distinzione già presente nella prassi industriale europea.
- **Il consolidamento del settore è già in corso in vista della nuova regolazione:** le acquisizioni e le joint venture (Rhenoy, LKQ SYNETIQ) mostrano che gli operatori più grandi si stanno attrezzando in anticipo per rispondere a una domanda crescente di ricambi tracciati e per i requisiti tecnici specifici delle batterie e dei veicoli elettrici.
- **Le reti cooperative indicano una via per le piccole imprese:** l'esempio di Märkesdemo mostra come la messa in comune di magazzino e procedure tra piccoli demolitori possa rendere sostenibile la tracciabilità documentale anche per operatori che da soli non avrebbero la scala per sostenerne i costi — un tema centrale per l'attuazione equilibrata dell'art. 32 ELV.

Va comunque precisato che nessuna di queste esperienze, per quanto avanzata, replica oggi integralmente il pacchetto ELV nella sua interezza — etichetta individuale collegata al VIN, identificatore digitale, esclusioni di sicurezza armonizzate a livello UE: restano quindi un punto di partenza industriale utile per immaginare l'attuazione del Regolamento, non un modello già pienamente conforme.

8. Quadro delle scadenze

Scadenza	Contenuto
1 settembre 2028	Applicazione generale del Regolamento ELV.
1 settembre 2029	Obbligo di etichettatura e incentivi degli stati al riutilizzo, ricondizionamento, rigenerazione (rifabbricazione)
1 settembre 2028	Abrogazione Direttiva 2000/53/CE (Veicoli fuori uso)
1 settembre 2031	A regime, blocco dell'export dei veicoli non idonei alla circolazione.
31 agosto 2032	Abrogazione Direttiva 2005/64/CE (riutilizzabilità e riciclabilità in omologazione)
9 dicembre 2026	Termine di recepimento della direttiva (UE) 2024/2853 (Responsabilità da prodotto difettoso).
31 maggio 2028	Scadenza della MV BER (reg. 461/2010, prorogato dal reg. 2023/822); probabile rinnovo del quadro.

9. Punti aperti

- Trattamento del rigenerato: applicabilità o meno dell'etichettatura di origine (richiesta di esclusione da parte di APRA Europe).
- Regime di garanzia specifico sui ricambi usati: responsabilità ancora da definire nel dettaglio operativo.
- Dettagli operativi (formati documentali, passaporto digitale, sanzioni) rimessi ad atti di esecuzione/delegati e all'infrastruttura digitale di ciascuno Stato membro.
- Esito della valutazione della MV BER e forma del suo rinnovo dopo il 31 maggio 2028.

10. Riferimenti normativi essenziali

- Regolamento (UE) 2026/1738 sui requisiti di circolarità per la progettazione dei veicoli e la gestione dei veicoli fuori uso (testo consolidato PE, em. A10-0158/428) — abroga le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE.
- Direttiva (UE) 2019/771 su taluni aspetti dei contratti di vendita di beni (garanzia di conformità).
- Direttiva (UE) 2024/2853 sulla responsabilità per danno da prodotti difettosi (abroga la dir. 85/374/CEE).
- Regolamento (UE) 461/2010 (MV BER), prorogato dal regolamento (UE) 2023/822 fino al 31 maggio 2028, e relative Linee guida supplementari.
- Regolamenti collegati citati: (UE) 2018/858, (UE) 168/2013, (UE) 2019/1020, (UE) 2023/1542, (UE) 2024/1157; direttive 2008/98/CE e 2014/45/UE.
- Diritto italiano — Codice del Consumo (D.Lgs. 206/2005), artt. 128-135-septies come riformati dal D.Lgs. 170/2021 (garanzia legale di conformità; beni usati; errata installazione).

- Diritto italiano — Codice Civile: artt. 1176, 1218, 1490, 1495, 1512 (vendita); 1655, 1667-1668 (appalto); 2222, 2226 (contratto d'opera).
- Francia — Code de la consommation, art. L. 224-67 (ex L. 121-117); décret n. 2016-703 del 30 maggio 2016; loi n. 2020-105 del 10 febbraio 2020 (AGEC); décrets n. 2024-823 e n. 2024-824 del 16 luglio 2024.
- Germania — Bürgerliches Gesetzbuch (BGB), §§ 434 ss., 475, 477 (vendita di beni di consumo) e § 634a (contratto d'opera), come riformato in recepimento delle direttive (UE) 2019/770 e 2019/771.
- Spagna — Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil (che sostituisce il RD 20/2017), in recepimento parziale della direttiva (UE) 2018/849.

Mantova, 25 luglio 2026

#DOVELAFTERMARKETCONTA

ADIRA – Associazione degli Operatori della Rete Aftermarket

Via P. Verri, 1
46100 – Mantova (MN)

www.adira.it
info@adira.it