



COMMISSIONE EUROPEA

Brussels, 25.4.2024  
C(2024) 2866 final

*Signor Presidente,*

*la Commissione ringrazia il Senato della Repubblica per il parere espresso in merito 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) 451 final).*

*Il Green Deal europeo è la strategia di crescita dell'Unione volta a garantire un'economia climaticamente neutra, pulita e circolare entro il 2050, ottimizzando la gestione delle risorse e riducendo al minimo l'inquinamento. Nell'ambito del Green Deal, il piano d'azione stabilisce l'impegno di rivedere la normativa sui veicoli fuori uso 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. Il Consiglio europeo e il Parlamento europeo hanno entrambi riconosciuto l'importanza dell'iniziativa.*

*L'iniziativa riconosce che il settore automobilistico è estremamente importante per l'economia dell'UE e che sta attraversando una fase di profonda trasformazione innescata dall'elettrificazione. L'industria automobilistica è già tra quelle a più forte intensità di risorse, viste le grandi quantità di acciaio, alluminio e plastica usate per produrre i veicoli, e in futuro diventerà ancora più dipendente dai metalli preziosi e dalle materie prime critiche. La transizione verso un'economia circolare è dunque essenziale per garantirne la resilienza e la sostenibilità. Mentre altre normative recenti dell'UE si sono concentrate soprattutto sulla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e dell'inquinamento atmosferico causati dall'utilizzo dei veicoli, la proposta mira a favorire la transizione del settore automobilistico verso pratiche più circolari.*

*La Commissione apprezza il fatto che il Senato della Repubblica riconosce la conformità della proposta al principio di sussidiarietà e sostiene l'obiettivo di agevolare la transizione del settore automobilistico verso l'economia circolare attraverso un unico atto legislativo dell'UE inteso ad affrontare in modo completo tutte le fasi della vita del*

*Sen. Ignazio LA RUSSA  
Presidente del Senato della Repubblica  
Piazza Madama I  
00186 ROMA*

*veicolo, dalla progettazione alla produzione fino al trattamento finale una volta fuori uso.*

*La Commissione prende debitamente atto delle preoccupazioni espresse dal Senato della Repubblica e accoglie con favore l'opportunità di fornire alcuni chiarimenti in merito alla sua proposta, che troverà in allegato.*

*Sulla proposta sono ora in corso le discussioni tra la Commissione e i legislatori, il Parlamento europeo e il Consiglio, e la Commissione confida che si possa giungere quanto prima a un accordo.*

*Il parere del Senato della Repubblica è stato messo a disposizione dei rappresentanti della Commissione nei negoziati in corso tra i legislatori e alimenterà tali discussioni.*

*Confidando di aver così chiarito i punti sollevati dal Senato della Repubblica, la Commissione attende con interesse di proseguire il dialogo politico in futuro.*

*Voglia gradire, signor Presidente, i sensi della nostra più alta considerazione.*

*Maroš Šefčovič*  
*Vicepresidente esecutivo*

*Virginijus Sinkevičius*  
*Membro della Commissione*



## Allegato

*Dopo aver attentamente esaminato le questioni sollevate dal Senato della Repubblica nel suo parere, la Commissione formula le seguenti osservazioni, raggruppate per argomento.*

*Per quanto riguarda l'estensione dell'ambito di applicazione ai ciclomotori di categoria L1e-B e L2e, la Commissione desidera chiarire che la possibilità di estendere l'applicazione della normativa ad altri veicoli è stata analizzata nella valutazione d'impatto alla base della proposta di regolamento. I dati hanno dimostrato che i veicoli di categoria L1e e L2e, comprese le biciclette elettriche e i ciclomotori, sono di massa inferiore rispetto ad altri motocicli e sono generalmente raccolti insieme a biciclette e monopattini per il loro trattamento finale. Inoltre, l'immatricolazione di tali veicoli non è obbligatoria in tutti gli Stati membri. Pertanto la valutazione ha concluso che l'estensione dei requisiti, in particolare per quanto riguarda il trattamento finale, ai motocicli di categoria L3e-L7e sarebbe la soluzione più atta a garantire condizioni di parità per gli operatori automobilistici all'interno dell'UE.*

*Per quanto riguarda l'esenzione dai requisiti proposti per i veicoli prodotti in "piccole serie" ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera c), la Commissione desidera sottolineare che ciò non si applicherebbe ai motocicli, in quanto la proposta prevede solo requisiti minimi di trattamento per i veicoli fuori uso per questa categoria di veicoli e non nuove norme di circolarità legate all'omologazione.*

*Per quanto riguarda le nuove norme di circolarità in materia di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, va ricordato che la valutazione delle direttive vigenti e la valutazione d'impatto della proposta di regolamento hanno mostrato che le norme vigenti non sono state efficaci per migliorare sostanzialmente la riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dei veicoli nuovi. Sono troppo vaghe e non adattate alle caratteristiche dei nuovi veicoli e ai progressi compiuti nelle tecnologie di trattamento finale. Per risolvere questo problema, la proposta della Commissione prevede una revisione delle norme per rispecchiare meglio le tecnologie moderne, le cui capacità hanno registrato notevoli progressi negli ultimi decenni. Ciò consentirà di tenere conto dei cambiamenti in corso nella progettazione dei veicoli, dovuti in particolare all'elettrificazione e al maggiore impiego di materiali leggeri, potenzialmente più difficili da riciclare. Nel processo di revisione delle attuali condizioni di verifica, la Commissione garantirà che i veicoli conformi alle prescrizioni dell'UE rispettino anche quelle del regolamento UNECE n. 133.*

*Per quanto riguarda l'estensione delle restrizioni relative al piombo, al cadmio, al mercurio e al cromo esavalente ai veicoli di categoria L, la possibilità di estendere i requisiti corrispondenti ad altre categorie di veicoli è stata analizzata nella valutazione d'impatto alla base della proposta di regolamento. In considerazione della mancanza di informazioni sufficienti sulla presenza e sull'ubicazione di tali sostanze nei motocicli, la proposta riprende le norme vigenti della direttiva 2000/53/CE, che disciplina solo l'uso di piombo, mercurio, cadmio e cromo esavalente nei veicoli. Va tuttavia osservato che le restrizioni su tali sostanze nei motocicli potrebbero essere stabilite a norma di altre*

*normative dell'UE (come il regolamento (CE) n. 1907/2006 REACH o il regolamento sulle batterie).*

*Per quanto riguarda l'obbligo dei costruttori di fornire informazioni sulla rimozione e la sostituzione di parti, componenti e materiali presenti nei veicoli, la Commissione desidera sottolineare a tale riguardo che la proposta si basa sull'attuale normativa dell'UE, che prevede l'obbligo per i costruttori di fornire le informazioni pertinenti per lo smantellamento. Le norme proposte si limitano a mantenere e specificare tali requisiti esistenti.*

*Per quanto riguarda i requisiti in materia di rimovibilità per le batterie dei veicoli elettrici, la Commissione desidera sottolineare che il regolamento sulle batterie stabilisce requisiti chiari in merito al riciclaggio delle batterie dei veicoli elettrici, comprese le batterie dei veicoli già omologati. Al fine di agevolare l'attuazione del regolamento sulle batterie e garantire che queste siano adeguatamente riciclate, il regolamento contiene un considerando in cui si afferma che le batterie per autoveicoli e le batterie per veicoli elettrici incorporate nei veicoli a motore dovrebbero essere rimovibili e sostituibili da professionisti indipendenti. È opportuno prendere in considerazione la revisione della direttiva 2000/53/CE per garantire che tali batterie possano essere rimosse, sostituite e smontate, anche per quanto riguarda gli elementi di giunzione, fissaggio e sigillatura. L'introduzione di requisiti di progettazione per i nuovi tipi di veicoli garantirebbe che tali batterie possano essere facilmente rimosse in modo non distruttivo dagli impianti di trattamento autorizzati o dagli operatori di riparazione e manutenzione durante qualsiasi fase del ciclo di vita di un veicolo. Se necessario per garantire un'integrazione uniforme di tali disposizioni, la Commissione sarebbe autorizzata a stabilire le condizioni tecniche che specifichino le modalità di progettazione del veicolo per quanto riguarda gli elementi di giunzione, fissaggio e sigillatura, che consentano una corretta rimozione e sostituzione delle batterie. Tali norme di attuazione sarebbero elaborate in consultazione con tutti gli esperti e i portatori di interessi.*

*Per quanto riguarda il passaporto di circolarità del veicolo e il suo allineamento al passaporto delle batterie, la proposta stabilisce che, entro sette anni dall'entrata in vigore del regolamento, ciascun veicolo deve disporre di un passaporto di circolarità del veicolo che dovrebbe essere allineato o integrato con altri passaporti digitali ambientali. Per razionalizzarne le funzionalità, la Commissione adotterà le norme tecniche che specificheranno il contenuto e gli aspetti operativi del passaporto di circolarità del veicolo.*

*Per quanto riguarda la responsabilità estesa del produttore, la Commissione concorda con il Senato della Repubblica sul fatto che questo punto merita particolare attenzione durante l'iter legislativo. La responsabilità estesa del produttore è direttamente connessa alle operazioni di trattamento effettuate nel territorio di un singolo Stato membro. Per questo motivo è importante garantire che l'attuazione dei requisiti sia comunicata dalle amministrazioni nazionali. Per garantire che l'attuazione del nuovo regolamento sia attuata in modo coerente in tutta l'UE, la Commissione valuterà periodicamente le informazioni ricevute dagli Stati membri sulla base dei dati ricevuti dai produttori, dalle*

*organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore e dai gestori dei rifiuti a livello nazionale.*

*Nel preparare la proposta di regolamento, la Commissione ha esaminato quali sarebbero le modalità migliori per istituire un sistema elettronico per lo scambio di informazioni in tempo reale tra gli Stati membri dell'UE sul numero di identificazione del veicolo e sullo stato di conformità dei veicoli usati. Considerando le funzionalità esistenti del sistema MOVE-HUB, questa piattaforma è stata scelta come il modo più efficiente per conseguire tale scopo. Per consentire alle autorità doganali di verificare se i veicoli usati soddisfano le prescrizioni relative all'esportazione, la Commissione creerà la necessaria interconnessione tra il MOVE-HUB e l'ambiente dello sportello unico dell'UE per le dogane, conformemente al regolamento (UE) 2022/2399. Per garantire condizioni uniformi per l'attuazione dei requisiti in materia di esportazione in tutta l'UE, la Commissione elaborerà le specifiche necessarie e assisterà gli Stati membri nel rendere operativi tali sistemi a livello nazionale.*

*Considerata la natura complessa del settore automobilistico, la Commissione ha previsto periodi transitori specifici, in funzione della necessità degli operatori economici e delle autorità nazionali di prepararsi ai nuovi requisiti, comprese le disposizioni relative alla progettazione di un veicolo. La proposta stabilisce pertanto che le nuove norme si applicheranno solo sei anni dopo l'entrata in vigore del regolamento e soltanto ai nuovi tipi di veicoli omologati a partire da tale data. Nel corso di tale periodo la Commissione elaborerà gli atti delegati ed esecutivi necessari per specificare le condizioni di applicazione di tali requisiti.*

-----