



Relazione

ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge n. 234/2012

Oggetto dell'atto:

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.

- **Codice della proposta:** COM(2023) 451
- **Codice interistituzionale:** 2023/0284
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica/ Ministero Infrastrutture e Trasporti

Premessa: finalità e contesto

La proposta di regolamento in oggetto stabilisce norme di circolarità per la progettazione e la produzione dei veicoli per quanto riguarda la riutilizzabilità, la riciclabilità e la recuperabilità e l'uso di contenuto riciclato, da verificare all'atto dell'omologazione dei veicoli, nonché prescrizioni in materia di informazione ed etichettatura di parti, componenti e materiali dei veicoli. Essa stabilisce altresì prescrizioni in materia di responsabilità estesa del produttore, raccolta e trattamento dei veicoli fuori uso, nonché in materia di esportazione di veicoli usati dall'Unione in paesi terzi.

L'obiettivo della proposta è di favorire la transizione del settore automobilistico verso l'economia circolare, in tutte le fasi della vita del veicolo, dalla progettazione al trattamento finale una volta fuori uso. La proposta si basa sulla valutazione della legislazione vigente, che consiste in due direttive: la direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso e la direttiva 2005/64/CE sull'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità (c.d. direttiva 3R). La proposta consta di 57 articoli, suddivisi in 9 capitoli, che riguardano, in particolare, le disposizioni generali, le norme di circolarità riguardanti la progettazione dei veicoli da verificare nella procedura di omologazione, gli obblighi di informazione ed etichettatura per i costruttori, le norme di gestione dei veicoli fuori uso, le norme sui veicoli usati e sulla loro esportazione, le disposizioni relative alla garanzia del rispetto delle norme contenute nel regolamento.

A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo

1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica

La proposta rispetta il principio di attribuzione. La base giuridica è correttamente individuata nell'articolo 114 del TFUE inteso ad assicurare il funzionamento del mercato unico. Tale articolo fa degli obblighi di carattere ambientale il nucleo delle condizioni che regolano l'omologazione e l'immissione sul mercato dell'UE dei veicoli, e consente di armonizzare le prescrizioni relative al trattamento dei veicoli fuori uso.

2. Rispetto del principio di sussidiarietà

La proposta rispetta principio di sussidiarietà in quanto l'azione dell'Unione Europea è necessaria per armonizzare e far funzionare il mercato unico nell'UE e per adeguare il settore automobilistico all'economia circolare, in linea con l'obiettivo stabilito nel Green Deal europeo. Pertanto, è fondamentale introdurre una serie di norme comuni a livello dell'UE che prevedano prescrizioni e obblighi chiari per gli Stati membri e le imprese. Gli obiettivi del lavoro di revisione delle norme dell'UE in materia di veicoli fuori uso non possono essere conseguiti in misura sufficiente dai singoli Stati membri ma solo attraverso un intervento a livello dell'UE, in assenza del quale vi è il rischio di una frammentazione del mercato unionale e che i progressi da compiersi nell'economia circolare dipendano dall'azione volontaria delle imprese o dei singoli Stati membri.

3. Rispetto del principio di proporzionalità

La proposta rispetta il principio di proporzionalità in quanto le misure del regolamento vengono introdotte con gradualità, come ad esempio nel caso delle nuove categorie di veicoli coperte dalla norma.

B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

1. Valutazione del progetto e urgenza

La valutazione delle finalità generali del progetto è complessivamente positiva, pur dovendosi valutare l'impatto sui settori produttivi soprattutto in relazione alle tempistiche di applicazione. Il progetto non riveste particolare urgenza.

2. Conformità del progetto all'interesse nazionale

Le disposizioni contenute nel progetto possono ritenersi conformi all'interesse nazionale, in quanto la proposta si pone l'obiettivo di favorire la transizione del settore automobilistico verso l'economia circolare, in tutte le fasi della vita del veicolo, dalla progettazione al trattamento finale del veicolo fuori uso.

3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune

La proposta di regolamento contiene nuovi requisiti di omologazione (artt. 4 – 13), come ad esempio modifiche alle metodologie di calcolo, che richiedono chiarimenti in merito alla loro applicazione sia da parte dei costruttori che delle autorità di omologazione. Si evidenzia come le innovazioni introdotte abbiano “de facto” creato un disallineamento con le corrispondenti prescrizioni del regolamento UNECE R133, armonizzato a livello internazionale e sottoscritto dalla

UE. Ciò comporterà la necessità di una doppia certificazione di omologazione per coprire i mercati extra UE sottoscrittori del predetto regolamento UNECE.

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

Per quanto concerne l'obiettivo minimo del 25% di contenuto riciclato, proposto dalla Commissione, saranno necessari approfondimenti in merito alla sua fattibilità, tenuto conto che i componenti contenenti quantità crescenti di materiale riciclato devono assicurare tutte le prestazioni tecniche e di sicurezza e che tale obiettivo vincolante dovrebbe essere progressivo e soggetto a revisioni alla luce dello sviluppo tecnologico e della disponibilità di materie prime di qualità.

Per quanto attiene alle disposizioni sulla raccolta dei veicoli fuori uso (artt. 23, 25 e 26), si evidenzia come con il Decreto del Presidente della Repubblica 23 settembre 2022, n. 177 (GU n.272 del 21-11-2022) sia stata disciplinata la tenuta del registro unico telematico dei veicoli fuori uso (RVFU) e semplificata la materia sulla cessazione dalla circolazione dei veicoli fuori uso. Il predetto Decreto è in vigore dal 6.12.2022 e sarà concretamente applicabile a decorrere dal 7 giugno 2024.

Gli aspetti salienti della nuova disciplina sono i seguenti:

1. Presso il CED della DGMOT è istituito il registro unico telematico dei veicoli fuori uso (RVFU), che consente la presa in carico dei veicoli da avviare a demolizione ed il contestuale rilascio del certificato di rottamazione digitale (CRD);

2. Il RVFU dovrà essere utilizzato da tutti i soggetti a ciò obbligati in forza delle disposizioni vigenti (centri di raccolta, concessionari e gestori delle succursali delle case costruttrici o degli automercati);

3. Il RVFU è popolato dai dati trasmessi in via telematica dai predetti soggetti e costituisce la banca dati dei veicoli conferiti ai fini della loro demolizione e dei relativi CRD;

4. Al RVFU potranno accedere gli organi preposti ai controlli di polizia giudiziaria e in materia ambientale;

5. Nel RVFU sono annotati una serie di dati, tra i quali in particolare:

a) tutti i dati identificativi del veicolo;

b) i dati anagrafici del proprietario o del detentore che conferisce il veicolo;

c) i dati identificativi del soggetto professionale che prende in carico il veicolo;

d) data e ora della presa in carico;

e) data e numero identificativo del CRD emesso (assegnato automaticamente ed in modo

univoco dal CED);

6. Tutte le procedure di gestione del RVFU sono effettuate esclusivamente in via telematica;

7. I centri di raccolta acquisiscono anche i documenti di circolazione e li inviano al RVFU in formato digitale al fine della gestione del conseguenziale procedimento di radiazione per demolizione del veicolo fuori uso (anch'esso gestito esclusivamente in via telematica);

8. La radiazione per demolizione potrà essere effettuata direttamente dai centri di raccolta o avvalendosi di punti di servizio pubblici (UMC, Uffici PRA) o privati (Agenzie di pratiche auto).

La legislazione nazionale appare dunque in linea con gli obiettivi della proposta di Regolamento in oggetto, avendone anticipato in gran parte le finalità.

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

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

C. Valutazione d'impatto

1. Impatto finanziario

Non risulta possibile quantificare gli eventuali costi derivanti dalla applicazione del regolamento e si ritiene opportuno evidenziare che, per poter procedere ad una compiuta analisi dei costi gravanti sul bilancio nazionale, appare necessario attendere i futuri sviluppi negoziali relativi al progetto di norma di cui trattasi.

2. Effetti sull'ordinamento nazionale

Non si prevedono effetti sull'ordinamento nazionale, anche in considerazione del fatto che la legislazione nazionale appare allineata a talune disposizioni contenute nella proposta di regolamento.

3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali

La norma non incide sulle competenze regionali e delle autonomie locali ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione; pertanto, la relazione non dovrà essere inviata alle Regioni, per il tramite delle loro Conferenze (art. 24, comma 2 della legge n. 234/2012).

4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione

Non si prevedono effetti sull'organizzazione della PA.

5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese

Si prevede un impatto positivo sia sui cittadini che sulle imprese poiché la proposta affronta una serie di problemi fondamentali connessi al mercato unico, tra cui:

- l'attuazione disomogenea della direttiva sui veicoli fuori uso, in quanto le sue disposizioni sono soggette a interpretazione e determinano situazioni diverse per gli operatori a seconda del luogo in cui essi immettono i veicoli sul mercato e trattano i veicoli fuori uso;
- ostacoli al funzionamento dei mercati della riciclabilità e al miglioramento delle economie di scala;
- il problema persistente dei "veicoli scomparsi" e la distinzione poco chiara tra veicoli fuori uso e veicoli usati nel contesto delle esportazioni;
- la necessità di un quadro normativo stabile e pienamente armonizzato che consenta di migliorare le prestazioni, compresi gli investimenti necessari, di tutti gli operatori economici coinvolti nella produzione dei veicoli e nel trattamento dei veicoli fuori uso.

Altro

Si precisa che la proposta nella sua versione originale è suscettibile di essere modificata nel corso del negoziato nell'ambito delle competenti sedi istituzionali europee e che la posizione della nostra delegazione potrà evolvere, in base anche alle consultazioni con le amministrazioni e le parti interessate.

Tabella di corrispondenza ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge n. 234/2012

(D.P.C.M. 17marzo 2015)

Oggetto dell'atto:

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.

- Codice della proposta: COM(2023) 451
- Codice interistituzionale: 2023/0284
- Amministrazione con competenza prevalente: Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica/ Ministero Infrastrutture e Trasporti.

| Disposizione del progetto di atto legislativo dell'Unione europea (articolo e paragrafo) | Norma nazionale vigente (norma primaria e secondaria) | Commento (natura primaria o secondaria della norma, competenza ai sensi dell'art. 117 della Costituzione, eventuali oneri finanziari, impatto sull'ordinamento nazionale, oneri amministrativi aggiuntivi, amministrazioni coinvolte, eventuale necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria) |
|--|---|--|
| ARTT 1-57 | Decreto leg.vo 24 giugno 2003 n. 209 (SOGU 128 L) | |
| Artt. 1-5 8 e 9, 11 All II, All VII parte E | Decreto del Ministro dei Trasporti 3 maggio 2007 (GU 165 del 18.7.2007) | |
| | | |
| | | |
| | | |