



Council of the
European Union

168945/EU XXVII. GP
Eingelangt am 12/01/24

Brussels, 12 January 2024
(OR. en, it)

5352/24

Interinstitutional File:
2023/0284(COD)

ENV 44
ENT 10
MI 31
CODEC 56
INST 14
PARLNAT 6

COVER NOTE

From:	The Italian Senate
date of receipt:	27 December 2023
To:	The President of the Council of the European Union
Subject:	Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on circularity requirements for vehicle design and on management of end-of-life vehicles, amending Regulations (EU) 2018/858 and 2019/1020 and repealing Directives 2000/53/EC and 2005/64/EC [11888/23 - COM (2023) 451 final] – Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality ¹

Delegations will find enclosed the opinion of the Italian Senate on the above.

¹ Translation(s) of the opinion may be available on the Interparliamentary EU Information Exchange website (IPEX) at the following address: <https://secure.ipex.eu/IPEXL-WEB/document/COM-2021-0555/itcam>
Please note that the Commission reply might be available at the following address:
https://ec.europa.eu/dgs/secretariat_general/relations/relations_other/npo/italy/2021_en.htm

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIX LEGISLATURA

Doc. XVIII-bis
n. 17

RISOLUZIONE DELLA 4^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Politiche dell'Unione europea)

(Relatrice MURELLI)

approvata nella seduta del 19 dicembre 2023

SULLA

**PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL
CONSIGLIO RELATIVO ALLE NORME DI CIRCOLARITÀ PER LA PROGET-
TAZIONE 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 DEFINITIVO)**

ai sensi dell'articolo 144, commi 1-bis e 6, del Regolamento

Comunicata alla Presidenza il 21 dicembre 2023

La Commissione,

esaminata la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio COM(2023) 451 definitivo, relativo alle norme di circolarità per la progettazione dei veicoli e alla gestione dei veicoli fuori uso;

considerato che essa è finalizzata a favorire la transizione del settore automobilistico verso l'economia circolare in tutte le fasi della vita del veicolo – progettazione, produzione e trattamento finale del veicolo fuori uso – attraverso un aggiornamento della normativa e un migliore funzionamento del mercato unico, riducendo gli effetti ambientali negativi e contribuendo alla sostenibilità del settore automobilistico e del riciclaggio;

considerato che, a tal fine, la proposta abroga la direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 settembre 2000, relativa ai veicoli fuori uso e la direttiva 2005/64/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 ottobre 2005, sull'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità (cosiddetta « omologazione 3R »), ritenute non più adeguate ad assicurare la transizione dell'intera filiera automobilistica verso l'economia circolare;

tenuto conto della relazione del Governo, trasmessa ai sensi dell'articolo 6 della legge 24 dicembre 2012, n.234, che valuta in maniera complessivamente positiva le finalità della proposta, pur ritenendo doveroso valutarne l'impatto sui settori produttivi in relazione soprattutto alle tempistiche di applicazione;

ricordato che, in materia di veicoli fuori uso, è stato presentato in Senato il disegno di legge n. 589, recante disposizioni in materia di espropriazione dei beni mobili registrati e di cancellazione dal pubblico registro automobilistico di veicoli fuori uso, in cui si prevede che l'ipoteca iscritta su tali veicoli sottoposti a fermo amministrativo non possa ostare alla loro cancellazione dal pubblico registro automobilistico (PRA), agevolando così la loro rottamazione e il trattamento finale,

ritiene che la proposta rispetti il principio di sussidiarietà, convenendo sulla necessità di un'azione a livello di Unione europea per armonizzare il mercato unico e adeguare il settore automobilistico all'economia circolare, in linea con l'obiettivo stabilito dal *Green Deal* europeo, ma formula le seguenti osservazioni in relazione al rispetto del principio di proporzionalità:

in riferimento all'articolo 2, paragrafo 1, lettera c), si valuti l'opportunità di estendere l'applicazione della normativa anche ai ciclomotori di categoria L1e-B e L2e, che la proposta attualmente

esclude, per assicurare maggiore omogeneità e sostenibilità alla filiera del settore, considerato che le differenze tecniche e strutturali tra ciclomotori (L1e-B e L2e) e motocicli (L3e e L5e) sono spesso minime;

in riferimento all'articolo 2, paragrafo 2, lettera c), che esclude dall'applicazione della proposta le auto prodotte in « piccole serie » (la cui produzione non supera le 1.500 unità l'anno), mantenendo per tali veicoli il regime omologativo agevolato previsto dal regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, si ritiene opportuno estendere l'esclusione anche ai veicoli della categoria L (ciclomotori, motocicli e quadrimobili) prodotti in « piccole serie » (la cui produzione non supera le 50 o 150 unità l'anno, a seconda della categoria), al fine di mantenere per tali veicoli il regime omologativo agevolato previsto dal regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013;

la proposta di regolamento contiene, agli articoli da 4 a 13, nuovi requisiti di omologazione, tra cui le modifiche alle metodologie di calcolo, che richiedono chiarimenti in merito alla loro applicazione sia da parte dei costruttori che delle autorità di omologazione. Le innovazioni della proposta creano un disallineamento rispetto alle corrispondenti prescrizioni del regolamento n. 133, recante disposizioni uniformi sull'omologazione di veicoli a motore con riguardo alla loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, del 26 giugno 2014, della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE), con il rischio di creare la necessità di una doppia certificazione di omologazione per i mercati dell'Unione europea (UE) e per quelli *extra*-UE;

in riferimento all'articolo 5, che vieta la presenza di piombo, cadmio, mercurio e cromo esavalente nelle auto, pur con limitate deroghe specificate all'allegato III, si valuti l'opportunità di estendere tale divieto anche ai veicoli di categoria L (ciclomotori, motocicli e quadrimobili), con le opportune deroghe adeguate alla categoria;

per quanto concerne gli obiettivi di presenza di materiali riciclati nei veicoli, previsti all'articolo 6, si ritiene opportuno valutarne la fattibilità, tenuto conto della necessità di continuare ad assicurare tutte le prestazioni tecniche e di sicurezza dei veicoli, ed eventualmente stabilirne una progressività e revisione alla luce dello sviluppo tecnologico e della disponibilità di materie prime di qualità, anche per evitare la necessaria maggiore dipendenza dalle importazioni di materiali secondari da Paesi terzi;

l'obbligo per i costruttori, stabilito all'articolo 11, di fornire le informazioni che consentono di accedere, rimuovere in sicurezza e sostituire componenti o materiali del veicolo, dovrebbe essere limitato alle sole nuove omologazioni e non anche ai nuovi veicoli già omologati. Inoltre, andrebbe garantito che i requisiti di rimovibilità delle batterie non comportino obblighi prescrittivi tali da avere un impatto negativo sulla capacità progettuale dei produttori e che la

rimovibilità sia prevista solo a livello di pacco batterie e se eseguita da operatori certificati e formati;

in riferimento all'articolo 13, che introduce il passaporto digitale di circolarità del veicolo, si valuti la possibilità di armonizzare lo stesso con il passaporto della batteria del veicolo, che è già richiesto dal regolamento (UE) 2023/1542 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2023, tramite un QR *code* (Quick response code), ovvero sia un codice a barre a risposta rapida;

si ritiene inoltre necessario procedere a una armonizzazione europea dei codici per le batterie agli ioni di litio e dei relativi flussi di rifiuti intermedi («masse nere»), per definire una procedura di spedizione più semplice e rapida per i rifiuti destinati al riciclaggio all'interno dell'Unione europea;

in riferimento alla responsabilità estesa del produttore, di cui agli articoli da 16 a 22, relativamente ai veicoli omologati in più fasi, per i quali l'articolo 2, paragrafo 2, lettera *b*), richiede la conformità alla normativa per il solo veicolo di base, sarà necessario chiarire i confini della responsabilità estesa del produttore, tra il produttore del veicolo incompleto e quello del veicolo completato. Inoltre, una centralizzazione a livello europeo della rendicontazione delle responsabilità estese del produttore comporterebbe un miglioramento continuo della quantità e qualità dei dati e una maggiore trasparenza e interconnessione tra le parti interessate, ottimizzando così i costi e gli obiettivi ambientali per gli impianti di trattamento;

con riguardo alle disposizioni sull'esportazione di veicoli usati, sarebbe da approfondire l'impatto dell'istituzione, prevista all'articolo 45, del sistema elettronico MOVE-HUB finalizzato alla condivisione delle informazioni relative all'immatricolazione e al controllo tecnico dei veicoli, compreso il numero di identificazione dei veicoli, tra i registri di immatricolazione nazionali e i sistemi elettronici di controllo tecnico degli Stati membri e con l'ambiente dello sportello unico dell'Unione europea per le dogane;

la legislazione secondaria che dovrà essere adottata dalla Commissione europea tramite atti delegati o atti di esecuzione, aventi riflessi sulla progettazione dei veicoli e sulla definizione dei materiali, dovrebbe essere adottata con congruo anticipo rispetto alla data di applicazione, per garantire il necessario tempo di adeguamento per le case produttrici di veicoli.

€ 1,00