C/2024/1593

5.3.2024

Parere del comitato economico e sociale europeo sulla 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 — 2023/0284 (COD)]

(C/2024/1593)

Relatore: **Bruno CHOIX**

Consultazione	Parlamento europeo, 19.10.2023
	Consiglio, 21.11.2023
Base giuridica	Articoli 114 e 304 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea
Sezione competente	Agricoltura, sviluppo rurale, ambiente
Adozione in sezione	22.11.2023
Adozione in sessione plenaria	14.12.2023
Sessione plenaria n.	583
Esito della votazione	
(favorevoli/contrari/astenuti)	163/0/2

1. **Conclusioni e raccomandazioni**

1.1. La proposta di regolamento sui veicoli presentata dalla Commissione europea il 13 luglio 2023 [1] costituisce un testo importante per accrescere la sostenibilità e la circolarità dei veicoli immessi sul mercato europeo. Il Comitato economico e sociale europeo (CESE) accoglie con grande favore tale proposta e ritiene che vi sia spazio per un'ambizione ancora maggiore in termini di misure sulla progettazione dei veicoli al fine di garantirne la circolarità.

1.2. Per quanto concerne i requisiti in materia di contenuto riciclato, il CESE sostiene pienamente l'imposizione che ogni veicolo contenga almeno il 25 % di plastica riciclata, e raccomanda di introdurre misure equivalenti per incentivare il riciclaggio di altri materiali utilizzati nei veicoli i cui benefici ambientali non sono sufficientemente sfruttati.

1.3. Il CESE sostiene fermamente le specifiche di progettazione dei veicoli volte a garantire la riparazione, la manutenzione, la sostituzione e il riutilizzo delle parti di automobili. Ritiene che siano necessarie ulteriori misure di salvaguardia per garantire che i centri di trattamento autorizzati possano accedere in maniera libera e incondizionata alle parti e ai componenti dei veicoli, in particolare per quanto riguarda le batterie dei veicoli elettrici. Il CESE raccomanda di vietare le clausole contrattuali volte a riservare la commercializzazione di parti e materiali ai soli fabbricanti, all'interno della loro rete. Il CESE raccomanda inoltre che siano previsti corsi di formazione, a carico dei fabbricanti, sullo smontaggio, la sostituzione e la reinstallazione delle batterie da parte degli operatori.

1.4. Il CESE appoggia le misure volte a rafforzare la comunicazione di informazioni e l'etichettatura da parte dei fabbricanti e raccomanda di garantire che le informazioni siano messe a disposizione degli operatori indipendenti, in particolare le microimprese, senza costi aggiuntivi e che i fabbricanti serializzino le parti in modo che queste possano essere riprogrammate e reinstallate nei veicoli nuovi.

1.5. Il CESE plaude all'istituzione di un'equa rappresentanza della filiera degli impianti di trattamento autorizzati in seno agli organi direttivi delle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità estesa del produttore negli Stati membri. Al fine di garantire una concorrenza leale ed equa nel settore del trattamento dei veicoli, il CESE raccomanda di prevedere garanzie efficaci ed equivalenti tra l'adempimento a titolo individuale e quello a titolo collettivo degli obblighi previsti da tale regime, regolamentando i contratti stipulati con gli impianti di trattamento autorizzati, in particolare per quanto riguarda le informazioni precontrattuali o il divieto di far ricadere su tali impianti un obbligo che incombe invece al produttore.

[1] COM(2023) 451 final.

1.6. Vista la significativa mancanza di tracciabilità dei veicoli in Europa, il CESE accoglie con grande favore le misure volte a migliorare la tracciabilità e la raccolta dei veicoli, in particolare subordinando la radiazione dal registro automobilistico alla presentazione di un certificato di rottamazione rilasciato da un impianto di trattamento autorizzato.

1.7. Il CESE plaude all'obbligo imposto agli Stati membri di stimolare il mercato del riutilizzo, della rifabbricazione e del ricondizionamento delle parti di veicoli fuori uso. Raccomanda di adottare misure più rigorose nel quadro del regolamento e di fare in modo che la rivendita di parti possa essere effettuata soltanto dai centri di trattamento autorizzati. Al fine di garantire che questi ultimi godano della proprietà dei materiali, il CESE raccomanda inoltre di vietare le clausole contrattuali tra costruttore e impresa che obbligherebbero a restituire al costruttore le parti prelevate dai veicoli.

1.8. Per quanto concerne gli obblighi di demolizione a fini di riciclaggio, il CESE raccomanda di riesaminarli alla luce dei costi economici e dei benefici ambientali che ne derivano, nonché del principio di neutralità tecnologica nel perseguimento degli obiettivi ambientali, in particolare per quanto riguarda i cruscotti. Il CESE raccomanda altresì di avviare una riflessione con gli Stati membri in merito alle percentuali da fissare per il recupero dei refrigeranti contenuti nei sistemi di condizionamento d'aria dei veicoli fuori uso.

1.9. Sottolineando l'importanza delle norme in materia di lotta contro la filiera illegale di trattamento dei veicoli, il CESE raccomanda di garantire che in ciascuno Stato membro dell'Unione europea sia adeguatamente garantita la funzione di controllo da parte delle autorità competenti. Il CESE sostiene inoltre con fermezza le norme in materia di esportazione, che consentono una distinzione più chiara tra veicoli di seconda mano e veicoli fuori uso.

2. **Osservazioni generali**

Introduzione

2.1. A seguito di un riesame, il 13 luglio 2023 la Commissione ha proposto un nuovo regolamento sui veicoli fuori uso al fine di accrescerne la circolarità ([2]). Questa proposta di regolamento sui veicoli, che si iscrive nel Green Deal europeo e nel piano d'azione per l'economia circolare, si basa su due direttive esistenti e le sostituisce: la direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([3]) relativa ai veicoli fuori uso e la direttiva 2005/64/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([4]) sull'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità. Il presente parere si inserisce in una linea di continuità con i pareri adottati dal CESE su questo argomento ([5]), in particolare per quanto riguarda la promozione del mercato delle materie prime secondarie attraverso disposizioni giuridiche vincolanti ([6]).

2.2. Il comparto automobilistico europeo è uno dei settori a più alta intensità di risorse in Europa: genera il 19 % della domanda dell'industria siderurgica dell'Unione, il 10 % del consumo di plastica, una percentuale significativa della domanda di alluminio (il 42 % per la totalità delle attrezzature di trasporto), di rame (il 6 % per i vari componenti di automobili), di gomma (il 65 % della produzione di parti in gomma) e di vetro ([7]). Alla luce di questa constatazione, il CESE accoglie con favore la proposta di regolamento in esame, che stabilisce norme armonizzate che coprono l'intero ciclo di vita dei veicoli al fine di accrescerne la circolarità, dalla loro progettazione e immissione sul mercato fino al loro trattamento finale. Per garantire un approccio globale in materia di circolarità dei veicoli sarà fondamentale portare avanti un dialogo costante con tutti gli attori della catena del valore, per il quale ci si potrebbe ispirare al modello offerto dalla piattaforma europea delle parti interessate per l'economia circolare ([8]). È necessario un sistema di governance equo e inclusivo della catena di approvvigionamento.

Progettazione dei veicoli in un'ottica di circolarità

2.3. Il CESE si compiace che l'ambito di applicazione del regolamento comprenda anche altre categorie di veicoli come autobus, veicoli pesanti e rimorchi (M2, M3, N2, N3, O) e ciclomotori (da L3e a L7e), al fine di garantire un trattamento finale regolamentato anche per tali categorie di veicoli al termine del loro ciclo di vita, prevedendo in particolare determinate prescrizioni per i veicoli speciali. Un'applicazione più ampia delle misure in materia di circolarità dovrà contribuire a una maggiore modularità dei veicoli. In un contesto di rapida evoluzione dei diversi tipi di mezzi di trasporto, il CESE raccomanda di prevedere la possibilità di estendere l'ambito di applicazione ai veicoli innovativi, non elencati nel regolamento (esclusi i veicoli di sicurezza o quelli di emergenza).

([2]) COM(2023) 451 final.
([3]) Direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 settembre 2000, relativa ai veicoli fuori uso (GU L 269 del 21.10.2000, pag. 34).
([4]) 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 e che modifica la direttiva 70/156/CEE del Consiglio (GU L 310 del 25.11.2005, pag. 10).
([5]) Parere del CESE sul tema *Revisione delle norme in materia di emissioni di CO_2 per i veicoli pesanti*, (GU C 349 del 29.9.2023, pag. 134).
([6]) Parere del CESE sul tema *Un nuovo piano d'azione per l'economia circolare — Per un'Europa più pulita e più competitiva*, (GU C 364 del 28.10.2020, pag. 94).
([7]) COM(2023) 451 final.
([8]) https://circulareconomy.europa.eu/platform/en

2.4. Il CESE sostiene pienamente l'imposizione che ogni veicolo contenga almeno il 25 % di plastica riciclata, dal momento che il riciclaggio di questo materiale reca un notevole beneficio all'ambiente ([9]). Lo sviluppo della filiera del riciclaggio della plastica consente di diversificare le fonti di approvvigionamento per i produttori e di stimolare la crescita di un settore europeo del riciclaggio della plastica basato sulla tecnologia post-frantumazione e che costituisce un'importante fonte di creazione di posti di lavoro in Europa. Il CESE è favorevole all'adozione di misure più ambiziose e graduali per il riciclaggio della plastica, nonché all'introduzione di misure equivalenti per incentivare il riciclaggio di altri materiali utilizzati nei veicoli i cui benefici ambientali non sono sufficientemente sfruttati.

2.5. Le disposizioni che obbligano il costruttore a progettare il veicolo in modo da consentire lo smontaggio e la sostituzione di parti e componenti in modo semplice e non distruttivo sono essenziali per sviluppare in Europa il mercato del riutilizzo di parti e componenti dei veicoli. Per realizzare queste operazioni nella fase di utilizzo e in quella di rottamazione del veicolo occorre garantire che gli impianti di trattamento autorizzati e i riparatori-manutentori abbiano accesso alle parti e ai componenti del veicolo, comprese le batterie dei veicoli elettrici e dei motori ad azionamento elettrico. Il CESE raccomanda di vietare le clausole contrattuali volte a riservare la commercializzazione di elementi riciclabili e riciclati dei veicoli ai soli fabbricanti, all'interno della loro rete, in particolare per quanto riguarda le batterie.

2.6. Il CESE deplora che nella proposta della Commissione e nella valutazione d'impatto manchi un articolo sul miglioramento del livello delle competenze e sulla riqualificazione professionale dei lavoratori, come pure sul ruolo del dialogo sociale. Nel loro progetto congiunto, le parti sociali dell'UE sottolineano che la transizione verso un'economia circolare richiede generalmente qualifiche più elevate da parte dei lavoratori ([10]). Alla luce dei cambiamenti derivanti dagli obblighi di circolarità per i veicoli, il CESE evidenzia l'importanza che il legislatore valuti le nuove esigenze in termini di qualifiche dei lavoratori al fine di rispondere all'evoluzione del settore automobilistico. Il CESE raccomanda di attivare corsi di formazione tecnica qualificante, accessibili a tutti i lavoratori, in modo da migliorarne le competenze e garantirne il benessere e la sicurezza sul lavoro.

2.7. Il CESE raccomanda inoltre che siano previsti corsi di formazione, a carico dei fabbricanti, per l'acquisizione delle conoscenze sull'insieme dei dati tecnici e dei metodi di riparazione, sullo smontaggio, sulla sostituzione e sulla reinstallazione delle batterie da parte degli operatori, in particolare per prevenire i rischi per la sicurezza e la salute dei lavoratori quando essi intervengono sui veicoli.

Circolarità dei veicoli durante il loro ciclo di vita

2.8. Il CESE appoggia le misure volte a rafforzare la comunicazione di informazioni e l'etichettatura da parte dei fabbricanti. Le informazioni obbligatorie relative al contenuto riciclato nei veicoli sono essenziali per garantire un'informazione uniforme sulla relativa impronta di carbonio, l'attuazione di una strategia di circolarità da parte dei fabbricanti e la scelta informata da parte dei consumatori in merito alla circolarità.

2.9. La condivisione delle informazioni tra i produttori e gli operatori è fondamentale per consentire il buon funzionamento dell'economia circolare. Al fine di garantire la riparazione, la manutenzione, la sostituzione e la reinstallazione di parti, componenti e materiali dei veicoli, è essenziale che i gestori di rifiuti e i riparatori-manutentori possano accedere in maniera libera, standardizzata e non discriminatoria alle informazioni necessarie per effettuare tali operazioni. Conformemente al principio della responsabilità estesa del produttore e tenendo conto dei rischi per la sicurezza e la salute degli operatori che intervengono sui veicoli, è opportuno garantire che le informazioni siano messe a disposizione degli operatori indipendenti, in particolare le microimprese, senza costi aggiuntivi e che i fabbricanti serializzino le parti in modo che queste possano essere riprogrammate e reinstallate nei veicoli nuovi.

Raccolta e trattamento dei veicoli fuori uso

2.10. Il CESE richiama l'attenzione sul grave problema rappresentato dalla mancanza di tracciabilità dei veicoli per il loro trattamento, dal momento che ogni anno il 32 % (ossia circa 3,4 milioni) dei veicoli radiati dal registro automobilistico non sono localizzabili ([11]), in particolare a causa dell'assenza di informazioni sul loro passaggio di proprietà e della mancata applicazione delle norme vigenti. L'istituzione, in ogni Stato membro, di organizzazioni competenti in materia di responsabilità estesa del produttore può costituire un'utile misura di sostegno alla filiera di trattamento dei veicoli, in particolare per quanto riguarda le operazioni di trattamento economicamente non redditizie, purché sia garantita una concorrenza leale ed equa. L'istituzione di sistemi di responsabilità estesa del produttore negli Stati membri deve prevedere

([9]) Commissione europea — *Towards recycled plastic content targets in new passenger cars and light commercial vehicles* [Verso obiettivi in materia di contenuto di plastica riciclata nelle autovetture nuove e nei veicoli commerciali leggeri nuovi].
([10]) Progetto delle parti sociali europee sull'economia circolare e il mondo del lavoro.
([11]) Documenti di lavoro dei servizi della Commissione: SWD(2023) 256 final e SWD(2021) 60 final.

un'equa rappresentanza degli operatori di trattamento dei veicoli negli organi direttivi di tali organizzazioni. In relazione all'adempimento degli obblighi previsti dal regime di responsabilità estesa del produttore a titolo individuale, il CESE chiede l'introduzione di garanzie efficaci equivalenti a quelle applicabili all'adempimento di tali obblighi a titolo collettivo, in particolare con riferimento alla responsabilità finanziaria, e raccomanda una migliore regolamentazione dei contratti stipulati con gli operatori privati, specie per quanto concerne l'informazione precontrattuale o il divieto per gli operatori indipendenti della filiera della riparazione, del riutilizzo e del riciclaggio di fornire un servizio gratuito per un obbligo che in realtà incombe al costruttore.

2.11. Data l'attuale mancanza di tracciabilità dei veicoli in Europa, il CESE accoglie con grande favore le misure volte a garantire che i veicoli siano trattati dagli operatori autorizzati conformemente alle norme in vigore, in particolare la misura secondo cui un veicolo può essere radiato dal registro automobilistico soltanto dopo che le autorità competenti degli Stati membri hanno ricevuto un certificato di rottamazione del veicolo in questione.

2.12. Per quanto riguarda gli obblighi di demolizione a fini di riutilizzo e ricondizionamento, il CESE sottolinea l'importanza di un approccio di mercato orientato alla domanda onde garantire la redditività economica di queste operazioni di demolizione. Il CESE raccomanda di introdurre norme più rigorose sulle misure che gli Stati membri devono adottare per stimolare il mercato del riutilizzo, della rifabbricazione o del ricondizionamento, facilitando in tal modo la creazione di posti di lavoro a livello locale in Europa. In quest'ottica, le parti recuperate da veicoli fuori uso devono poter essere rivendute dai centri di trattamento di veicoli fuori uso in modo da poter essere riutilizzate. Il CESE raccomanda di vietare le clausole contrattuali tra costruttore e impresa che obbligherebbero a restituire al costruttore le parti prelevate dai veicoli.

2.13. Per quanto riguarda gli obblighi di demolizione a fini di riciclaggio, il CESE sottolinea che l'attuale tecnologia europea di post-frantumazione garantisce già ora la produzione di materie plastiche riciclate in vista del loro reimpiego nei veicoli nuovi. Il CESE raccomanda che gli obblighi di demolizione proposti siano riesaminati alla luce del principio di neutralità tecnologica, della loro utilità e dell'efficacia economica dimostrata dei processi esistenti, come quello di post-frantumazione. Per quanto riguarda il recupero dei refrigeranti contenuti nei sistemi di condizionamento d'aria dei veicoli fuori uso, il CESE raccomanda di avviare una riflessione con gli Stati membri al fine di stabilire percentuali realistiche in base ai materiali e alle filiere esistenti, prevedendo che i costi di tale processo siano a carico dei produttori.

2.14. Il CESE sottolinea l'importanza delle norme in materia di lotta contro la filiera illegale di trattamento dei veicoli. Affidare al settore privato il compito di stabilire, mediante contratti commerciali stipulati con i costruttori, le condizioni necessarie per esercitare questa attività andrebbe a discapito della filiera legale di trattamento dei veicoli fuori uso. L'autorizzazione rilasciata dalle autorità competenti è essenziale per accertare che gli operatori dispongano delle capacità tecniche, finanziarie e organizzative necessarie per trattare i veicoli fuori uso. Il regolamento dovrà garantire che tale funzione di controllo sia svolta in maniera adeguata dalle autorità competenti di ciascuno Stato membro dell'Unione europea. Il CESE sostiene le norme in materia di esportazione, che consentono una migliore distinzione tra veicoli di seconda mano e veicoli fuori uso.

Bruxelles, 14 dicembre 2023

Il presidente
del Comitato economico e sociale europeo

Oliver RÖPKE