

**Bruxelles, 23 giugno 2026
(OR. en, de, sk)**

**10651/26
ADD 1**

**Fascicolo interistituzionale:
2023/0284 (COD)**

**CODEC 1207
ENV 754
ENT 156
MI 653**

NOTA PUNTO "I/A"

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
Oggetto:	Progetto di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO relativo ai requisiti di circolarità per la progettazione dei veicoli e alla gestione dei veicoli fuori uso, che modifica i regolamenti (UE) n. 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2019/1020 e (UE) 2023/1542 e abroga le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE (prima lettura) - Adozione dell'atto legislativo = Dichiarazioni

**La Germania ha chiesto che la seguente dichiarazione sia iscritta nel
processo verbale del Consiglio**

1. Secondo la Germania, le misure intese a contrastare il problema dei veicoli scomparsi, stabilite nell'accordo di trilogio politico relativo alla proposta della Commissione concernente un regolamento relativo ai requisiti 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, sono insufficienti. La Repubblica federale di Germania ritiene che le norme in questione non siano abbastanza efficaci da ridurre la demolizione o l'esportazione illegali.

La Germania ribadisce pertanto l'importanza della valutazione d'impatto relativa al problema dei veicoli scomparsi prevista dal regolamento e delle misure che ne derivano, e chiede che avvengano in una fase più precoce.

2. Secondo la Germania la clausola speculare contenuta nell'accordo di trilogio politico è problematica dal punto di vista della politica commerciale, poiché si tratta di uno strumento protezionistico che crea ostacoli agli scambi. La Germania non ritiene quindi che una siffatta clausola sia idonea a garantire la necessaria protezione del mercato interno. L'inclusione della clausola speculare nel regolamento non costituisce un precedente per la futura legislazione o gli accordi di libero scambio.

La Germania chiede pertanto una valutazione d'impatto immediata sulla clausola speculare, anche per quanto riguarda le implicazioni per la politica commerciale e il diritto commerciale, le conseguenze per l'industria dell'UE e i paesi terzi e le questioni relative all'attuazione.

Nonostante tali preoccupazioni, la Germania concorda con l'accordo di trilogio politico in uno spirito di compromesso globale.

L'Estonia ha chiesto che la seguente dichiarazione sia iscritta nel processo verbale del Consiglio

L'Estonia può sostenere il testo definitivo del regolamento relativo ai veicoli fuori uso. Intendiamo tuttavia ribadire le nostre preoccupazioni in merito alla responsabilità estesa del produttore di cui all'articolo 22.

Il testo introduce, per i costruttori, ulteriori obblighi transfrontalieri che possono creare un rischio di doppi pagamenti, qualora i costi siano coperti sia dai regimi nazionali di responsabilità estesa del produttore che dal meccanismo transfrontaliero. Continuiamo a temere che ciò possa comportare un aumento degli oneri amministrativi, in quanto i costruttori sarebbero tenuti a nominare rappresentanti autorizzati in più Stati membri e a dimostrare la conformità attraverso accordi paralleli.

L'Estonia avrebbe preferito una soluzione più strettamente allineata ai principi già stabiliti in materia di responsabilità estesa del produttore, come indicato nell'orientamento generale del Consiglio. Tale approccio avrebbe dato maggiori garanzie rispetto ai doppi pagamenti, avrebbe ridotto gli oneri amministrativi e avrebbe mantenuto un nesso più chiaro tra la responsabilità dei produttori e l'immissione dei veicoli sul mercato.

Pur sostenendo il testo nel suo complesso, sottolineiamo che l'attuazione dell'articolo 22 può comportare notevoli sfide pratiche per gli Stati membri, i costruttori e i produttori.

**La Slovacchia ha chiesto che la seguente dichiarazione sia iscritta nel
processo verbale del Consiglio**

La Slovacchia accoglie con favore il regolamento in questione, che riteniamo sia una tappa importante verso il rafforzamento dell'economia circolare e la definizione di un quadro giuridico completo per l'intero ciclo di vita dei veicoli.

Tuttavia, desideriamo richiamare l'attenzione su alcuni punti che, a nostro avviso, necessiterebbero di ulteriori discussioni. Siamo particolarmente preoccupati per le possibili conseguenze negative degli obblighi e delle definizioni recentemente introdotti, che potrebbero portare a un aumento degli oneri amministrativi e dei costi per gli operatori economici.

In particolare, la Slovacchia vorrebbe porre l'accento sull'articolo 22, relativo al meccanismo transfrontaliero di ripartizione dei costi per i veicoli fuori uso. Riteniamo che tale meccanismo debba essere chiarito ulteriormente per garantire la parità di trattamento e l'efficacia dell'attuazione in tutta l'UE, soprattutto per quanto riguarda la circolazione dei veicoli tra gli Stati membri.

In tale contesto, vorremmo sottolineare che il funzionamento efficace del meccanismo è strettamente correlato al più ampio quadro normativo che disciplina l'immatricolazione, la radiazione dal registro automobilistico e i trasferimenti transfrontalieri dei veicoli. L'aspetto transfrontaliero della gestione dei veicoli fuori uso non può essere affrontato in modo isolato e necessita dell'armonizzazione con altre pertinenti normative in materia di trasporti. In particolare, riteniamo fondamentale garantire la condivisione agevole delle informazioni e l'accesso alle banche dati dei veicoli negli Stati membri, compresi i registri di immatricolazione e i dati sulla radiazione. Pertanto, chiediamo alla Commissione di valutare se sono necessarie ulteriori misure a livello dell'UE, comprese eventuali modifiche per sostenere il funzionamento pratico dell'articolo 22 o orientamenti pratici per assistere gli Stati membri e gli operatori economici nell'attuazione coerente e uniforme del meccanismo.