

Bruxelles, 2 dicembre 2024  
(OR. en)

16276/24

---

---

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

---

---

**ENV 1159  
ENT 215  
MI 985  
CODEC 2236**

**NOTA**

---

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
Oggetto:	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 2019/1020 e abroga le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE – Dibattito orientativo

---

1. Al fine di guidare il dibattito orientativo sul tema in oggetto durante la sessione del Consiglio "Ambiente" del 17 dicembre 2024, la presidenza ha preparato per i ministri la nota e i quesiti che figurano in allegato.
2. Si invita il Comitato dei rappresentanti permanenti a prendere atto della nota e dei quesiti della presidenza e a trasmetterli al Consiglio in vista del dibattito orientativo.

**Proposta di regolamento relativo alle norme di circolarità per la progettazione dei veicoli e alla gestione dei veicoli fuori uso**

**- Dibattito orientativo -**

**INTRODUZIONE**

Il 13 luglio 2023 la Commissione europea ha pubblicato una 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 2019/1020 e abroga le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE ("proposta").

La Commissione ha presentato la sua proposta legislativa e la relativa valutazione d'impatto alla riunione del gruppo "Ambiente" del 3 ottobre 2023, durante la presidenza spagnola del Consiglio, e in tale occasione si è proceduto a un primo scambio di opinioni.

Nel primo semestre del 2024, la presidenza belga ha proceduto compiendo progressi sostanziali nei negoziati, con discussioni approfondite nel corso di sei riunioni del gruppo "Ambiente".

Le discussioni hanno riguardato, tra l'altro, la definizione di veicoli fuori uso e la distinzione tra veicoli usati e veicoli fuori uso, come pure i pertinenti criteri di cui all'allegato I del regolamento nonché la raccolta e il trattamento dei veicoli fuori uso e il loro regime di esportazione. I risultati dei lavori svolti durante la presidenza belga sono confluiti in un testo di compromesso parziale della presidenza<sup>1</sup> e sono stati presentati anche al Consiglio "Ambiente" nel giugno 2024<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Doc. 11733/24.

<sup>2</sup> Doc. 11019/24.

## LAVORI DURANTE LA PRESIDENZA UNGHERESE

La presidenza ha dedicato altre sei riunioni del gruppo "Ambiente" alla proposta, rilevando che, oltre a una forte attenzione agli aspetti relativi alla circolarità e alla protezione ambientale, gli Stati membri prestano un'attenzione sempre maggiore all'impatto della proposta sulla competitività dell'industria automobilistica dell'UE, tendenza che probabilmente contraddistinguerà l'attuale ciclo legislativo nel suo complesso. Anche i risultati dei lavori svolti durante la presidenza ungherese sono stati sintetizzati in un testo di compromesso della presidenza<sup>3</sup>.

### **a. Base giuridica**

La Commissione ha proposto l'articolo 114 TFUE quale base giuridica per l'intera proposta. Tuttavia, alla luce delle discussioni a livello di gruppo, la presidenza ha aggiunto l'articolo 192, paragrafo 1, TFUE come base giuridica per i capi IV e V della proposta, concernenti rispettivamente la gestione dei veicoli fuori uso e i veicoli usati e la loro esportazione, mentre le altre disposizioni del regolamento, in particolare i capi II e III, riguardanti principalmente la produzione di veicoli nuovi, rimangono basate sull'articolo 114 TFUE.

### **b. Estensione dell'ambito di applicazione per i veicoli pesanti e i motocicli**

La presidenza ha dedicato ampio spazio di discussione alla richiesta di alcuni Stati membri di aumentare il livello di ambizione per i veicoli pesanti, i veicoli a due o tre ruote e i quadricicli. Ciò comprende nuovi obblighi che inizialmente erano previsti solo per le autovetture e i furgoni commerciali leggeri, come una progettazione che consenta la rimozione di determinate parti, la definizione di una strategia di circolarità o l'etichettatura delle parti. Un'altra novità è che il regime di responsabilità estesa del produttore per i veicoli pesanti e i motocicli riguarderebbe non solo la loro raccolta e depurazione, come proposto dalla Commissione, ma anche i costi della catena di trattamento nel suo complesso, come già avviene per le autovetture e i furgoni commerciali leggeri.

---

<sup>3</sup> Doc. 16429/24.

### **c. Contenuto riciclato minimo**

La questione del contenuto riciclato minimo riflette anch'essa l'ambizione generale della proposta in materia di ambiente. Sebbene alcuni Stati membri sembrano pronti a sostenere l'obiettivo del 25 % di contenuto riciclato per la plastica nelle autovetture e nei furgoni commerciali leggeri, come proposto dalla Commissione, altri avvertono che ciò potrebbe portare a distorsioni del mercato in caso di carenza di materiale riciclato. D'altro canto, obiettivi di riciclaggio ambiziosi in altri strumenti, come il regolamento sugli imballaggi ultimato di recente, potrebbero garantire la disponibilità di quantità sufficienti di materiale riciclato. Per quanto riguarda il sotto-obiettivo collegato del 25 % proveniente dalla produzione a circuito chiuso, alcuni si chiedono se i rottami pre-consumo possano essere utilizzati per soddisfarne una parte.

Nello stesso contesto, gli Stati membri hanno discusso anche la possibilità di aumentare il livello di ambizione della proposta fissando un obiettivo quantificato per il contenuto minimo di acciaio riciclato a partire dalla sua entrata in vigore, anziché conferire alla Commissione il potere di farlo tramite un atto delegato sulla base di un futuro studio di fattibilità. Inoltre, questo argomento richiede ulteriori orientamenti da parte del Consiglio, al fine di stabilire se possa esistere un obiettivo di riferimento su cui le delegazioni potrebbero convenire sin da ora, ad esempio in combinazione con una clausola di riesame che si applicherebbe una volta ultimato lo studio di fattibilità.

### **d. Progettazione per consentire la rimozione di parti e componenti**

Si sono svolte discussioni approfondite su quali parti e componenti debbano essere progettati in un modo da non ostacolarne lo smontaggio obbligatorio dai veicoli fuori uso. Mentre alcuni Stati membri sembrano pronti ad accettare l'elenco proposto dalla Commissione nell'allegato VII, parte C, della proposta o persino a proporre l'inclusione di componenti aggiuntivi (ad esempio sistemi start/stop o pompe servosterzo o qualsiasi parte di peso superiore a 10 kg), altri sostengono che dovrebbero essere incluse solo le parti che presentano un reale interesse per il mercato del riutilizzo e propongono esclusioni dall'elenco. Ancora una volta, la discussione rispecchia l'obiettivo comune di trovare un equilibrio tra gli obiettivi ambientali e la salvaguardia della competitività.

## CONCLUSIONI

Sulla base di quanto precede, la presidenza ritiene che l'aggiunta dell'articolo 192, paragrafo 1, come base giuridica per i capi IV e V della proposta trovi ampio sostegno tra le delegazioni, ma che i restanti temi richiedano ulteriori orientamenti da parte del Consiglio sulla base dei seguenti quesiti ai ministri:

1. *Gli Stati membri concordano con le estensioni dell'ambito di applicazione per quanto riguarda gli obblighi per i veicoli pesanti, i veicoli a due o tre ruote e i quadricicli?*
2. *In che misura gli Stati membri possono sostenere l'obiettivo relativo al contenuto riciclato minimo di plastica di cui all'articolo 6 della proposta? Per quanto riguarda il sotto-obiettivo collegato alla produzione a circuito chiuso, gli Stati membri potrebbero accettare che i rottami di produzione rientrino nel suo calcolo? In che misura?*
3. *In che misura gli Stati membri potrebbero sostenere un obiettivo per il contenuto riciclato di acciaio senza attendere i risultati dello studio di fattibilità previsto dall'articolo 6, paragrafo 3?*
4. *Gli Stati membri possono concordare con l'elenco di parti e componenti che figura nella parte C dell'allegato VII della proposta? Quali aggiunte o esclusioni ritengono necessarie?*

---