

Bruxelles, 17 dicembre 2024  
(OR. en, de)

17001/24  
PV CONS 70  
ENV 1238  
CLIMA 462

**PROGETTO DI PROCESSO VERBALE**  
CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA  
(Ambiente)  
17 dicembre 2024

## 1. Adozione dell'ordine del giorno

Il Consiglio ha adottato l'ordine del giorno che figura nel documento 16745/24 con l'aggiunta, su richiesta della Francia, di un punto tra le "Varie" (**nuovo punto 6, lettera g**). Il Consiglio ha inoltre convenuto di affrontare tale punto supplementare in seduta pubblica a norma dell'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento interno del Consiglio.

## 2. Approvazione dei punti "A"

Elenco non legislativo 16785/24

Il Consiglio ha adottato tutti i punti "A" elencati nel documento summenzionato, compresi tutti i documenti linguistici COR e REV presentati per adozione.

### Deliberazioni legislative

**(Deliberazione pubblica a norma dell'articolo 16, paragrafo 8, del trattato sull'Unione europea)**

## 3. Regolamento sulla prevenzione delle dispersioni di pellet di plastica per ridurre l'inquinamento da microplastiche 16721/24 + ADD 1 *Orientamento generale*

Il Consiglio ha raggiunto un orientamento generale in merito al regolamento sulla prevenzione delle dispersioni di pellet di plastica per ridurre l'inquinamento da microplastiche, come indicato nei risultati dei lavori (doc. 16980/24).

Estonia, Germania e Lettonia hanno presentato dichiarazioni, mentre Cipro, Grecia e Malta hanno presentato una dichiarazione comune che figura nell'allegato.

## 4. Regolamento 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 16276/24 *Dibattito orientativo*

Il Consiglio ha svolto un dibattito orientativo basato sui quesiti preparati dalla presidenza che figurano nel documento succitato.

## Attività non legislative

5. **Comunicazione sul traguardo climatico europeo per il 2040**  16277/24  
*Scambio di opinioni*

Il Consiglio ha avuto uno scambio di opinioni basato sui quesiti preparati dalla presidenza che figurano nel documento succitato.

## Varie

6. a) **Mercati online - Inosservanza degli obblighi in materia responsabilità estesa del produttore e come affrontarla**  16815/24  
*Informazioni fornite da Cechia, Danimarca, Francia e Slovacchia*

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite da Cechia, Danimarca, Francia e Slovacchia, nonché degli interventi di altre delegazioni.

- b) **Piattaforme online di dimensioni molto grandi (VLOP) - Inosservanza degli obblighi in materia responsabilità estesa del produttore e come affrontarla**  16850/24  
*Informazioni fornite dall'Austria*

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite dall'Austria e degli interventi di altre delegazioni.

- c) **Aggiornamento sui progressi delle missioni UE nell'ambito di Orizzonte Europa come strumento per l'azione locale per il clima**  16502/24  
*Informazioni fornite dalla Commissione*

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite dalla Commissione.

- d) **Relazioni sulle principali riunioni internazionali recenti** 
- i) **29<sup>a</sup> conferenza delle parti (COP 29) della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC) (Baku, Azerbaigian, 11-22 novembre 2024)** 16744/24
- ii) **Quinta sessione del comitato negoziale intergovernativo incaricato di elaborare uno strumento internazionale giuridicamente vincolante sull'inquinamento da plastica (INC-5) (Busan, Repubblica di Corea, 25 novembre - 1° dicembre 2024)** 16734/24

- iii) **Convenzione sulla diversità biologica (CBD)** 16867/24  
**(Cali, Colombia, 21 ottobre-1° novembre 2024)**  
– **COP 16 della CBD**  
– **11<sup>a</sup> conferenza delle parti agente come riunione delle parti del protocollo di Cartagena sulla biosicurezza (COP-MOP 11)**  
– **Quarta conferenza delle parti agente come riunione delle parti del protocollo di Nagoya sull'accesso alle risorse genetiche e la giusta ed equa ripartizione dei benefici (COP- MOP 4)**
- iv) **16<sup>a</sup> conferenza delle parti della convenzione sulla lotta contro la desertificazione (UNCCD COP 16)** 16906/24  
**(Riyadh, Arabia Saudita, 2-13 dicembre 2024)**  
*Informazioni fornite dalla presidenza e dalla Commissione*

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite dalla presidenza e dalla Commissione, nonché degli interventi di altre delegazioni.

- e) **Questioni chiave nella revisione mirata del regolamento REACH**  16416/24  
*Informazioni fornite dalla Svezia, sostenuta da Danimarca, Finlandia e Lussemburgo*

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite dalla Svezia, sostenuta da Danimarca, Finlandia e Lussemburgo.

- f) **Programma di lavoro della presidenza entrante**  
*Informazioni fornite dalla Polonia*

- g) Necessità di evitare di indebolire i costruttori di automobili attraverso sanzioni, mantenendo nel contempo gli obiettivi e l'ambizione del regolamento relativo alle norme in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per autovetture e furgoni**

 16972/24

*Informazioni fornite dalla Francia*

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite dalla Francia e degli interventi di altre delegazioni.



Prima lettura



Punto basato su una proposta della Commissione



Dibattito pubblico proposto dalla presidenza (articolo 8, paragrafo 2, del regolamento interno del Consiglio)

---

**Dichiarazione relativa ai punti "B"**

**Punto 3 dell'elenco  
dei punti "B":**

**Regolamento sulla prevenzione delle dispersioni di pellet di plastica per ridurre l'inquinamento da microplastiche**  
*Orientamento generale*

**DICHIARAZIONE DELL'ESTONIA**

"L'Estonia sostiene l'obiettivo generale del regolamento di prevenire le dispersioni di pellet di plastica nell'ambiente e proteggere gli ecosistemi e la salute umana. Tuttavia, riteniamo necessario manifestare la seguente preoccupazione.

In linea di principio, l'Estonia non sostiene l'introduzione di norme di diritto civile settoriali nella legislazione dell'UE sul mercato interno, in quanto tali differenze complicano indebitamente l'ordinamento giuridico e possono portare a una situazione in cui le persone, comprese le persone o le imprese danneggiate che operano in settori differenti, sono trattate in modo diverso, il che potrebbe porre problemi per quanto riguarda il principio della parità di trattamento sancito dalla nostra Costituzione. Questo vale per le norme previste dal regolamento sui termini di prescrizione delle richieste di indennizzo per danni alla salute derivanti da violazioni del regolamento.

Sebbene il testo attuale preveda che gli Stati membri possono stabilire termini di prescrizione per tali richieste di indennizzo, esso prescrive comunque norme obbligatorie specifiche relative al *dies a quo* del termine di prescrizione. Ciò significa che il termine di prescrizione delle richieste di indennizzo per danni alla salute derivanti dalla violazione del regolamento è diverso dal termine di prescrizione per altre richieste di indennizzo per danni alla salute, per le quali il diritto estone prevede un termine di prescrizione uniforme, dal momento che le vittime non dovrebbero essere trattate in modo diverso a seconda dell'atto illecito che ha causato il danno alla salute.

L'Estonia esorta pertanto a prendere in considerazione le suddette argomentazioni nel corso delle prossime fasi negoziali."

**DICHIARAZIONE DELLA GERMANIA**

"La Germania sostiene espressamente l'obiettivo di ridurre l'immissione di pellet di plastica nell'ambiente e concorda pertanto con l'orientamento generale del Consiglio al fine di conseguire quanto prima norme ambiziose a livello dell'UE.

La Germania ritiene tuttavia che sia importante compiere ulteriori progressi nei negoziati di trilogia con il Parlamento europeo e la Commissione europea su talune disposizioni del progetto di regolamento.

Ciò riguarda in particolare gli aspetti seguenti:

- ridurre gli oneri amministrativi per le autorità competenti e le imprese, in particolare le microimprese e le piccole imprese;
- introdurre una soglia per i vettori, ad esempio di cinque tonnellate di pellet di plastica trasportate per anno civile; in caso contrario, un onere amministrativo elevato graverebbe sulle autorità competenti responsabili di raccogliere le notifiche e le modifiche dei vettori, a norma dell'articolo 3, paragrafi 2 e 3;
- eliminare le difformità tra il testo giuridico e l'attuazione pratica consolidata nel settore dei trasporti; ad esempio, contrariamente a quanto previsto nell'allegato III, in Germania i vettori generalmente non sono responsabili delle operazioni di carico e scarico — compreso l'uso di attrezzature ausiliarie quali carrelli elevatori — né dell'imballaggio delle merci a prova di trasporto o della pulizia dei contenitori;
- evitare una doppia regolamentazione per quanto riguarda gli obblighi di informazione e divulgazione (articolo 7 bis) e garantire prescrizioni amministrative efficaci orientate agli obiettivi del regolamento."

## DICHIARAZIONE DELLA LETTONIA

"La Lettonia sostiene gli obiettivi principali del regolamento, ossia l'aumento del livello di protezione dell'ambiente mediante la prevenzione delle fuoriuscite di pellet di plastica dal contenimento primario durante la manipolazione ordinaria, e la conseguente riduzione al massimo possibile del rischio di fuoriuscite. La Lettonia è in grado di sostenere il testo di compromesso della presidenza e un accordo relativo a un mandato per i negoziati con il Parlamento europeo.

Allo stesso tempo la **Lettonia nutre serie preoccupazioni** in merito all'ampliamento dell'ambito di applicazione del regolamento, in particolare per quanto riguarda **l'inclusione del trasporto marittimo** nello stesso.

La Lettonia è particolarmente preoccupata per il fatto che **non sia stata effettuata una valutazione d'impatto completa** relativa all'inclusione di questo settore specifico nell'ambito di applicazione del regolamento in oggetto. Inoltre, data la natura regionale del regolamento, la sua **attuazione pratica** può rivelarsi complicata. Le raccomandazioni dell'IMO (MEPC.1/Circ.909) sono facoltative per tutti gli Stati membri dell'IMO, che hanno il diritto di scegliere se attuarle o meno. L'adozione delle raccomandazioni dell'IMO nel regolamento in oggetto renderà la loro attuazione obbligatoria per tutti gli Stati membri dell'UE.

La Lettonia ritiene che **la questione richieda un'attenta considerazione nell'ambito dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO)**, con la partecipazione attiva di **tutti i portatori d'interessi** (comprese le ONG) al processo decisionale. Crediamo che gli Stati membri dell'UE dovrebbero collaborare nel quadro dell'IMO per promuovere lo sviluppo e l'adozione tempestivi di modifiche delle convenzioni IMO che affrontino efficacemente la questione del trasporto via mare di pellet di plastica su scala mondiale.

Alla luce di quanto precede, **la Lettonia non sostiene l'inclusione del trasporto marittimo** nell'ambito di applicazione del regolamento."

## DICHIARAZIONE COMUNE DI CIPRO, GRECIA E MALTA

"*Cipro, Grecia e Malta* desiderano esprimere le loro serie preoccupazioni e riserve in merito all'inclusione del settore del trasporto marittimo nell'ambito di applicazione del regolamento sulla prevenzione delle dispersioni di pellet di plastica per ridurre l'inquinamento da microplastiche, sulla base delle ragioni indicate di seguito.

Innanzitutto, nella proposta della Commissione il settore del trasporto marittimo era escluso dall'ambito di applicazione del regolamento. Pertanto, l'inclusione del trasporto marittimo non è mai stata oggetto di una valutazione d'impatto. Ciò è contrario, tra l'altro, ai principi fondamentali di sussidiarietà e proporzionalità. Come sottolineato dalla Corte di giustizia dell'Unione europea nella sua giurisprudenza, il legislatore dell'UE deve valutare la proporzionalità degli obblighi introdotti e garantire che tali obblighi rispettino i requisiti derivanti dal principio di proporzionalità.

Fin dall'inizio abbiamo ripetutamente sostenuto la non inclusione del settore del trasporto marittimo nell'ambito di applicazione del regolamento in oggetto, dal momento che la questione dovrebbe essere esaminata a livello internazionale. In particolare, essa dovrebbe essere esaminata nel quadro dell'IMO, quale unica organizzazione in possesso dell'esperienza e delle competenze necessarie ad adottare le misure appropriate per affrontare la questione su scala mondiale, mantenendo nel contempo condizioni di parità nel trasporto marittimo internazionale.

In effetti, l'IMO si sta già occupando della questione. In particolare, in occasione dell'82<sup>a</sup> sessione tenutasi recentemente, il Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) dell'IMO ha convenuto di includere nel piano d'azione dell'organizzazione l'elaborazione di modifiche delle pertinenti convenzioni dell'IMO al fine di introdurre requisiti per il trasporto marittimo di pellet, disponendo la preparazione di un testo da presentare alla prossima sessione del sottocomitato competente (PPR). Ha inoltre incaricato il sottocomitato PPR di analizzare la legislazione che potrebbe essere modificata nonché le eventuali implicazioni, con l'obiettivo di presentare una relazione al MEPC al termine di tale analisi.

Alla luce di quanto esposto, è evidente che l'IMO sta esaminando attentamente la questione del trasporto marittimo di pellet e sta già lavorando allo sviluppo di norme internazionali pertinenti in vista della loro adozione e della loro attuazione obbligatoria a livello internazionale.

Sulla base di tali considerazioni riteniamo che il trasporto di pellet via mare dovrebbe rimanere escluso dall'ambito di applicazione del progetto di regolamento, soprattutto alla luce del fatto che l'elaborazione di regolamentazioni internazionali pertinenti è già in corso presso gli organi competenti dell'IMO.

A nostro avviso gli Stati membri dell'UE dovrebbero unire le forze e collaborare nell'ambito dell'IMO per promuovere — ad esempio mediante la presentazione di proposte comuni — lo sviluppo e l'adozione in tempi rapidi di modifiche delle convenzioni IMO, al fine di affrontare la questione del trasporto di pellet via mare in modo efficace e all'opportuno livello globale.

Crediamo inoltre che tale approccio avrebbe un impatto maggiore sugli altri Stati membri dell'IMO rispetto agli sforzi profusi – ancora una volta – per imporre normative dell'UE ad altri Stati, pratica che ha già suscitato reazioni negative in seno all'IMO in varie occasioni.

Per quanto riguarda il trasporto marittimo, desideriamo infine esprimere il nostro disappunto circa il fatto che le modifiche concrete proposte per migliorare ulteriormente il testo legislativo al fine di evitare sovrapposizioni con la legislazione vigente dell'UE (articolo 15 "Sanzioni") e garantire l'allineamento con le misure internazionali (articolo 18 ter, paragrafo 3, "Valutazione e riesame") non siano state incluse nel progetto di testo legislativo che siamo invitati ad adottare come orientamento generale."

---