



CONFINDUSTRIA

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

Position Paper

Luglio 2024

1. Premessa

Il 13 luglio 2023 la Commissione europea ha presentato una [proposta di regolamento relativo alle norme di circolarità per la progettazione dei veicoli e alla gestione dei veicoli fuori uso](#) (cd. Regolamento ELV, End-of-Life Vehicles), volta a favorire la transizione del settore automobilistico verso l'economia circolare in tutte le fasi della vita del veicolo (progettazione, produzione e trattamento finale una volta fuori uso).

A tal fine, la proposta abroga la direttiva 2000/53/CE "veicoli fuori uso" e la direttiva 2005/64/CE sull'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità ("Omologazione 3R"), ritenute non più adeguate ad assicurare la transizione dell'intera filiera automobilistica verso l'economia circolare, e la sostituisce con un unico strumento giuridico.

Obiettivo generale della proposta è di aggiornare ed armonizzare maggiormente la normativa dell'UE e migliorare il funzionamento del mercato unico, riducendo al contempo gli effetti ambientali negativi connessi alla progettazione, alla produzione, alla vita utile dei veicoli e al loro trattamento una volta fuori uso, così contribuendo alla sostenibilità dei settori automobilistico e del riciclaggio.

Secondo la Commissione, la proposta di Regolamento dovrebbe apportare sostanziali benefici ambientali, tra cui una riduzione annua di 12,3 milioni di tonnellate di emissioni di CO₂ entro il 2035, un migliore recupero di 5,4 milioni di tonnellate di materiali e un maggiore recupero di materie prime critiche.

Ad esso si collegano **sei obiettivi specifici**, per il conseguimento di ciascuno dei quali la Commissione propone l'adozione di misure specifiche, che sono rivolte agli operatori economici, agli Stati membri e ai proprietari dei veicoli:

1. **Progettazione e produzione più circolari:** i veicoli nuovi dovranno essere progettati e prodotti in modo da facilitare il riciclaggio e la rimozione di componenti che possono essere riutilizzati. I costruttori dovranno elaborare strategie di circolarità e fornire maggiori informazioni su come rimuovere e sostituire componenti riutilizzabili e su parti che contengono materiali riciclati e materie prime critiche. Tali informazioni saranno contenute in un passaporto digitale di circolarità in dotazione a ciascun veicolo immesso sul mercato.
2. **Più uso di materiali riciclati nei veicoli nuovi:** la proposta stabilisce requisiti minimi in materia di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dei tipi di veicoli, specificando le percentuali che devono essere raggiunte. Limita l'uso di piombo, cadmio, mercurio e cromo esavalente nei veicoli (l'Allegato III prevede esenzioni da tale restrizione). Inoltre, il 25% della plastica utilizzata per costruire un nuovo veicolo dovrà provenire dal riciclaggio, di cui il 25% deve essere riciclato da veicoli fuori uso.
3. **Trattamento migliore:** determinate misure sono volte a recuperare dai veicoli un maggior numero di materie prime, plastica, acciaio, alluminio e a sostenere il mercato del riuso, della rifabbricazione e della rimessa a nuovo dei pezzi di ricambio. Il 30% della plastica proveniente dai veicoli fuori uso dovrà essere riciclato.

4. **Maggiore raccolta di veicoli fuori uso per ridurre il numero di "veicoli scomparsi"** (circa 3,5 milioni all'anno nell'UE): dovranno essere istituiti sistemi di raccolta dei veicoli fuori uso su tutto il territorio nazionale e adottate misure di tracciabilità digitale dei veicoli fuori uso, nonché dovrà adottarsi un regime rafforzato di *enforcement* con ispezioni e sanzioni in caso di violazioni. Vi sarà anche il divieto di esportare veicoli non idonei alla circolazione nell'UE. I proprietari di veicoli dovranno consegnare i veicoli fuori uso ad impianti di trattamento autorizzati e acquisire e presentare certificati di distruzione rilasciati dai predetti impianti.
5. **Più responsabilità del produttore:** saranno istituiti regimi nazionali di responsabilità estesa del produttore volti ad assicurare un contributo adeguato ai costi di trattamento e riciclo. I produttori dovranno, inoltre, istituire o partecipare a sistemi di raccolta per i veicoli fuori uso, anche al fine di incentivare i riciclatori a migliorare la qualità dei materiali riciclati dei veicoli fuori uso, promuovendo in tal modo una maggiore cooperazione tra gli operatori del trattamento e i costruttori.
6. **Inclusione di più veicoli:** il campo di applicazione dell'attuale legislazione è progressivamente esteso ad altre categorie di veicoli. In particolare, la proposta stabilisce che la maggior parte delle sue disposizioni si applica ai veicoli delle categorie M1 (veicoli adibiti al trasporto passeggeri) e N1 (autovetture e furgoni). Inoltre, alcune disposizioni sulla gestione dei veicoli fuori uso e sulle prescrizioni di esportazione si applicano anche ad alcuni veicoli della categoria L (veicoli delle categorie L3e, L4e, L5e, L6e e L7e) e ai veicoli pesanti e loro rimorchi, ossia agli autocarri, agli autobus e ai rimorchi (veicoli delle categorie M2, M3, N2, N3 e O).

Tutto ciò premesso, si riportano di seguito alcune osservazioni di carattere generale e puntuale sulla proposta della Commissione.

2. Osservazioni di carattere generale

In linea generale, gli obiettivi della proposta si ritengono condivisibili. In particolare, tra le disposizioni del Regolamento, vanno supportate e rese maggiormente efficaci quelle finalizzate ad aumentare la raccolta di veicoli a fine vita in UE e a migliorare la disponibilità e accessibilità del rottame ferroso derivante dalla loro demolizione e frantumazione, sia da un punto di vista quantitativo che qualitativo. L'ambizioso percorso di decarbonizzazione pianificato dall'UE nell'ambito del "*Green Deal*", infatti, comporterà una trasformazione radicale dell'industria siderurgica europea, che richiederà enormi investimenti in nuove tecnologie produttive, ma anche la massimizzazione dell'utilizzo di una risorsa circolare e low-carbon come il rottame, materia prima che, pertanto, assume un ruolo strategico.

Nel corso dei prossimi anni la domanda globale di rottame crescerà ad un ritmo superiore alla disponibilità e si concentrerà su materia prima con elevate caratteristiche qualitative, per supportare produzioni siderurgiche a più alto valore aggiunto. Questo scenario comporta il rischio di una critica penuria di rottame che potrebbe penalizzare soprattutto l'Italia, che già oggi non riesce a soddisfare il proprio fabbisogno di rottame con la sola raccolta interna.

Inoltre, per quanto riguarda le misure di **contrasto all'esportazione illegale di veicoli fuori uso e della relativa componentistica** (*Capo V del Regolamento*), riteniamo che queste vadano **accompagnate da adeguate misure di controllo, strumenti antielusione, ispezioni e sanzioni**. Secondo quanto riportato dalla Commissione europea, infatti, oltre tre milioni e mezzo di veicoli a fine vita "spariscono" dal mercato europeo del riciclo, soprattutto a causa di esportazione illegale, sottraendo indebitamente alla manifattura europea materie prime circolari strategiche come il rottame ferroso. Si sottolinea che il rottame che lascia l'UE molto spesso è destinato a Paesi che non garantiscono gli stessi standard ambientali e di sostenibilità europei e, al contempo, non hanno vincoli di riduzione delle emissioni di CO₂ comparabili, con una evidente asimmetria che altera la concorrenza.

Allo stesso tempo, non si ritiene corretto compensare l'assenza di tali misure mediante obblighi dichiarativi a carico dei produttori di veicoli. La proposta di Regolamento prevede infatti diversi obblighi dichiarativi per i produttori, come, ad esempio: l'obbligo di dichiarare il contenuto di materiale riciclato (acciaio, alluminio e sue leghe, magnesio e sue leghe, neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario o boro), di produrre una strategia di circolarità e un passaporto di circolarità del veicolo, l'obbligo di fornire informazioni sulla rimozione e sulla sostituzione di parti, componenti e materiali.

Rispetto a queste richieste, si evidenziano alcune criticità ed incoerenze:

1. Strategia di circolarità

L'art. 9 (*Strategia di circolarità*) impone al costruttore di elaborare una strategia di circolarità per ciascun tipo di veicolo omologato. L'Allegato IV, parte A, dettaglia le informazioni e le azioni che tale strategia deve contenere. Alcune di queste riguardano il miglioramento e l'implementazione delle tecnologie di riciclo, le informazioni sulle stesse, il monitoraggio delle pratiche di riuso, riciclo e recupero di parti e componenti.

A questo proposito, si evidenzia che tali attività sono gestite da molteplici operatori, localizzati in Paesi differenti e con differenti livelli di *expertise*, infrastrutture e sistemi di tracciabilità, che esulano totalmente dalla sfera di competenza e responsabilità del costruttore. Di conseguenza, non è possibile per il costruttore adempiere a tali richieste normative.

2. Dichiarazioni sul materiale riciclato

L'art. 10 (*Dichiarazione sul contenuto riciclato presente nei veicoli*) impone al costruttore di veicoli l'obbligo di dichiarare la quota di acciaio riciclato incorporata nel veicolo. Allo stesso tempo, l'art. 6, comma 3, prevede che la Commissione realizzi uno studio di fattibilità in base al quale stabilire la quota minima di acciaio riciclato da incorporare nei veicoli. A questo proposito, si evidenzia che le tempistiche delle due norme sono incoerenti tra loro: lo studio di cui all'art. 6, comma 3, dovrà essere completato entro 23 mesi dall'entrata in vigore del Regolamento, mentre l'obbligo di cui all'art. 10 si applicherà dopo 36 mesi.

Inoltre, per quanto riguarda l'alluminio e le sue leghe, il magnesio e le sue leghe, neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario o boro, non è chiaro quale sia l'obiettivo della dichiarazione. Lo studio di fattibilità da parte della Commissione, infatti, dovrebbe essere finalizzato esattamente al momento dell'entrata in vigore dell'obbligo dichiarativo.

Pertanto, si chiede che le dichiarazioni in questione - che ricadrebbero tra gli obblighi omologativi del costruttore ai sensi del Regolamento 2018/858 - siano previste solo a valle del processo di valutazione previsto dal legislatore per l'adozione di una quota obbligatoria di contenuto di riciclato e soltanto in alternativa alla quota stessa. In ogni caso, tale obbligo dovrà essere preceduto dalla definizione di una metodologia di calcolo armonizzata, in assenza della quale non è possibile uniformarsi al requisito in questione.

3. Informazioni sulla rimozione e sostituzione di parti, componenti e materiali

Per quanto riguarda le nuove categorie di veicoli interessate dal Regolamento (M2, M3, N2, N3, O), si ritiene che le informazioni previste dall'art.11 (*Informazioni sulla rimozione e sostituzione di parti, componenti e materiali presenti nei veicoli*) debbano essere richieste esclusivamente per i nuovi modelli.

4. Passaporto di circolarità

L'art. 13 (*Passaporto del veicolo di circolarità*) prevede che ciascun veicolo immesso sul mercato sia accompagnato da un "passaporto di circolarità", imponendo al costruttore di garantire che le relative informazioni siano esatte, complete e aggiornate. Si noti che, ad oggi, esiste già un sistema avanzato e completo, noto come IDIS (*International Dismantling Information System*), che fornisce informazioni dettagliate agli operatori per la gestione del fine vita dei veicoli, tra cui, ad esempio, le informazioni per lo smontaggio e il riciclo di parti e componenti.

Al fine di evitare duplicazioni ed oneri non necessari, si ritiene essenziale consentire continuare ad utilizzare gli attuali sistemi (tra cui IDIS) e di fornire le informazioni per tipo di veicolo, come già avviene oggi.

L'obbligo per il costruttore di garantire la completezza e l'aggiornamento delle informazioni del passaporto di circolarità, inoltre, dovrebbe limitarsi al momento della produzione del veicolo e non a fasi successive della vita del veicolo, in cui si possono verificare interventi di manutenzione, personalizzazione e riparazione che esulano dalla sfera di controllo del costruttore stesso.

Si evidenzia, inoltre, che tutti gli Stati membri che hanno adottato la Direttiva sui veicoli fuori uso hanno automaticamente introdotto dei sistemi di gestione per i veicoli fuori uso. Nella maggior parte di questi Paesi, la raccolta degli pneumatici fuori uso (PFU) viene effettuata attraverso schemi di responsabilità estesa del produttore (EPR) che, a livello europeo, hanno portato alla raccolta di 3,5 MT di PFU nel 2021. A questo proposito, si rileva che, a livello nazionale, esistono dei problemi nell'interazione tra i sistemi EPR per gli pneumatici fuori uso (PFU) e la Direttiva europea per i veicoli fuori uso (ELV), che funzionano in parallelo. In media, il 31% degli pneumatici (6,5 milioni) regolamentati dalla Direttiva ELV viene introdotto nuovamente nel mercato del ricambio senza pagare il contributo ambientale per lo smaltimento a fine vita, causando un evidente *deficit* annuo di circa 13 milioni di euro per le organizzazioni associate che si occupano di responsabilità estesa del produttore di PFU nello schema nazionale degli pneumatici fuori uso (PFU-EPR). Per tale ragione, al fine di garantire un livello elevato nella gestione degli pneumatici fuori uso, potrebbe essere utile inserire un nuovo considerando nel Regolamento, che potrebbe descrivere un quadro atto a imporre agli Stati Membri di rivedere il modo in cui i diversi sistemi di responsabilità estesa del produttore, per i prodotti che fanno parte del veicolo, dovrebbero essere interconnessi, per assicurare che l'applicazione del Regolamento ELV non generi ulteriori evasioni del contributo ambientale. Le

misure adottate dagli Stati Membri dovrebbero inoltre rispettare i requisiti minimi per i sistemi di responsabilità estesa del produttore di cui all'art. 8a della Direttiva quadro sui rifiuti (*Waste Framework Directive*) e garantire la coerenza e la co-operatività tra i diversi sistemi.

Per quanto riguarda il contenuto di materiale riciclato, si ritiene che qualsiasi obiettivo legislativo vincolante debba essere progressivo, soggetto a revisione e neutro dal punto di vista tecnologico, affinché nuovi materiali e tecnologie di riciclo possano concorrere al raggiungimento degli obiettivi.

Per quanto riguarda la definizione di un contenuto minimo di acciaio riciclato nei veicoli (*Art. 6, comma 3*) si ritiene opportuno che il previsto atto delegato sia preceduto da uno **studio approfondito di fattibilità che tenga conto anche delle caratteristiche e dei requisiti richiesti in maniera differenziata ai prodotti siderurgici destinati ad essere incorporati nel veicolo**. Lo studio, che dovrà prevedere un adeguato coinvolgimento del settore, dovrà inoltre considerare l'evoluzione tecnologica e le trasformazioni dovute al percorso di decarbonizzazione, sia in ambito siderurgico che automobilistico.

In aggiunta, così come per la plastica, **non si condivide** la proposta di limitare la definizione degli obiettivi di contenuto minimo di riciclato dell'acciaio e di altri metalli, in particolare alluminio e rame e materie prime critiche al solo post consumo (*Art 6, commi 3 e 4*). A questo proposito, è **fondamentale che il contenuto minimo di riciclato contempra sia il contributo del rottame post-consumo sia quello pre-consumo**, come previsto dalle norme tecniche oggi adottate in materia. È, quindi, necessario che sia inserita la definizione di rottame pre-consumo tra quelle previste dal Regolamento, poiché le norme tecniche non hanno forza di legge. Il recupero del rottame pre-consumo, derivante dalle molteplici attività di lavorazione meccanica dell'acciaio e di altri metalli, al netto di una massimizzazione dell'efficienza di gestione del materiale e riduzione degli scarti di lavorazione, **contribuisce in maniera sostanziale all'economia circolare**. Il contributo nel mix di carica dell'acciaieria e della fusione di altri metalli è, inoltre, essenziale per raggiungere i requisiti di prodotto richiesti per diverse tipologie produttive. I rottami pre-consumo sono anche un'importante fonte di elementi di lega che contribuisce a ridurre la dipendenza dai materiali primari e da materie prime critiche (ad esempio, riducendo le aggiunte di ferroleghie necessarie per ottenere la corretta composizione dell'acciaio).

Tra i parametri definiti dalle disposizioni regolamentari inerenti al contenuto minimo di materiale riciclato nei veicoli, all'art. 6, comma 1, si impone che ogni tipo di veicolo contenga almeno il 25% di plastica riciclata proveniente da rifiuti di plastica post-consumo. In uno scenario realistico, il target in questione dovrebbe essere raggiunto in maniera graduale, in linea con quanto proposto dal [report JRC](#)¹ (*Joint Research Centre – European Commission*) per lo scenario ambizioso del punto 3b in cui si propone un target del 15% entro 72 mesi dall'entrata in vigore, per arrivare ad un target del 20% nei 5 anni successivi. Inoltre, è essenziale considerare tanto il materiale post-consumer, quanto quello pre-consumer, escludendo in questa fase l'imposizione di target da "closed-loop", considerata

¹ Maury, T., et al. "Towards recycled plastic content targets in new passenger cars and light commercial vehicles: Technical proposals and analysis of impacts in the context of the review of the ELV Directive"

la scarsa disponibilità di materiale che risponda agli standard di sicurezza e qualità richiesti per i veicoli. A tal proposito, si ritiene necessario intervenire sulla definizione di plastica, allineandola al Report JRC (Maury, T., et al. *"Towards recycled plastic content targets in new passenger cars and light commercial vehicles: Technical proposals and analysis of impacts in the context of the review of the ELV Directive"*) ed esplicitare l'esenzione degli elastomeri (ad es. pneumatici) dal requisito minimo relativo al contenuto riciclato, per garantire la fattibilità tecnica, oltre alla coerenza e conformità con altre normative di settore, evitare sovrapposizioni tra esse e massimizzare il contenuto di riciclato nella frazione plastica. È essenziale rimarcare che le specifiche per la progettazione ecocompatibile degli pneumatici saranno oggetto di un atto delegato del regolamento ESPR - *Ecodesign for Sustainable Products Regulation*, che ha indicato gli pneumatici tra i prodotti prioritari per la prima serie di azioni nell'ambito dello stesso. Per tale ragione, si considera di massima importanza riporre attenzione a evitare che una doppia regolamentazione generi incertezza per gli operatori del mercato, soprattutto quando si tratta di componenti come, ad esempio, pneumatici (siano essi montati su veicolo al primo equipaggiamento o come pneumatici al ricambio). Attualmente, il **Regolamento ESPR fornisce un quadro di dettaglio e completo per affrontare tutti gli aspetti della progettazione ecocompatibile degli pneumatici**. Inoltre, la maggior parte dei requisiti di progettazione ecocompatibile definiti nel Regolamento ELV si applicherebbero solo agli pneumatici destinati ai veicoli di tipo M1² ed N1, escludendo, di fatto, un numero significativo di tipi di pneumatici.

Inoltre, sempre nell'articolo 6(1) della proposta di Regolamento ELV, si specifica che almeno il 25% del target di contenuto di plastica riciclata debba provenire a sua volta unicamente da veicoli che hanno raggiunto il fine vita. Si segnala che tale obbligo presenta alcune criticità, in quanto non appare coerente con il funzionamento degli attuali processi di riciclo e produzione di plastiche in Europa.

In aggiunta, le automobili nuove che utilizzano plastiche riciclate da un ciclo chiuso sarebbero obbligate a utilizzare plastiche riciclate ottenute da materiali prelevati da veicoli di oltre dieci anni, che potrebbero quindi non essere conformi alla normativa attuale del settore automobilistico, ma adatte ad altri settori. Si ritiene che il raggiungimento dei target di riciclo sulle plastiche possa essere più sostenibile dal punto di vista ambientale ed economico tramite sistemi *"open-loop"*. Quest'ultimo approccio consentirebbe di sostituire la materia prima fossile con materiale riciclato anche in altri prodotti, conservando la circolarità del materiale e ottimizzando l'uso di risorse.

In tale contesto, il riconoscimento di tutte le tecnologie complementari di riciclo all'interno degli atti relativi alle regole di calcolo su contenuto di riciclato – incluse quindi le regole di calcolo basate sul *mass balance* - consentirebbe di massimizzare il riciclo delle plastiche; in tal modo, si genererebbe materia prima seconda utilizzabile per applicazioni ad elevato valore, in linea con i livelli di

² Veicoli M1: categoria M, veicoli a motore destinati al trasporto di persone ed aventi almeno 4 ruote; M1 veicoli destinati al trasporto di persone aventi al massimo 8 posti a sedere oltre al sedile del conducente.
Veicoli N1: categoria N, veicoli a motore destinati al trasporto di merci aventi almeno 4 ruote; N1 veicoli destinati al trasporto di merci aventi massa massima non superiore alle 3,5 t.

prestazioni tecniche richieste nei veicoli, superando così la necessità di ricorrere a sistemi di riciclo a circuito chiuso e massimizzando gli ingenti investimenti industriali già avviati in Europa.

Pertanto, si auspica un **allineamento del Regolamento End-of-Life of Vehicles (ELV) con le regole di progettazione ecocompatibile (Regolamento Ecodesign)** sul contenuto di plastica riciclata, in cui verranno fissati gli obiettivi di circolarità degli pneumatici e l'applicazione di sistemi di riciclo a circuito aperto con il riconoscimento di tutte le tecnologie di riciclo installate.

Per quanto riguarda le **restrizioni relative alle sostanze**, segnaliamo in generale che il Regolamento ELV non dovrebbe regolamentare le sostanze che destano preoccupazione per la sicurezza chimica, in quanto i rischi chimici per la salute e l'ambiente sono già affrontati nel Regolamento REACH, attualmente oggetto di un processo di revisione.

Inoltre, focalizzandoci sulle restrizioni relative alle sostanze nelle **batterie**, si ritiene che queste debbano essere completamente rimosse dall'ambito di applicazione della proposta di Regolamento, poiché la tematica è già affrontata specificamente attraverso l'Articolo 6 del nuovo Regolamento (UE) 2023/1542 in vigore dal 18 febbraio 2024, vale a dire il nuovo Regolamento sulle batterie e i rifiuti di batterie. Inoltre, la prossima revisione di esenzione per le batterie al piombo - prevista per il 2025 ai sensi dell'Allegato II.5b(i) della Direttiva sui veicoli fuori uso e dall'Allegato III.5(b)(i) della proposta di Regolamento -, dovrebbe essere sospesa ed incorporata nella relazione richiesta ai sensi dell'art.6.5 del regolamento batterie, che la Commissione e l'Agenzia europea per le sostanze chimiche (ECHA) dovranno elaborare entro il 2027 per le sostanze preoccupanti presenti nelle batterie o utilizzate nella loro fabbricazione.

Nell'articolo 5 della proposta di Regolamento ELV la Commissione Europea ha essenzialmente scelto due approcci diversi: uno per le sostanze che sono già soggette a restrizioni secondo Direttiva ELV 2000/53/CE (piombo, mercurio, cadmio e cromo esavalente), e uno per le sostanze problematiche non coperte dalla legislazione ELV. Si tratta del cosiddetto "*hybrid restrictions approach*" (misura 5c nella valutazione d'impatto).

Nel primo caso, le restrizioni esistenti sulle quattro sostanze e le relative esenzioni sono mantenute nella proposta di Regolamento e riviste tramite atti delegati con il supporto dell'ECHA.

Nel secondo caso, invece, le restrizioni relative alle sostanze problematiche verrebbero sviluppate, gestite, attuate e mantenute principalmente nell'ambito REACH o, se del caso, dal regolamento POP (inquinanti organici persistenti) o dal Regolamento batterie. Per le sostanze problematiche utilizzate nelle batterie, nella valutazione d'impatto si afferma che, a seguito di un processo di transizione, tutte le restrizioni e le esenzioni verrebbero riprese dal Regolamento sulle batterie (*lex specialis*) e, ove opportuno, rimosse dal Regolamento che sostituisce la Direttiva ELV.

Si tratta, dunque, di un processo complesso che, per scongiurare incertezze legislative e duplicazioni di oneri, si ritiene opportuno evitare, prevedendo che le restrizioni e le esenzioni sulle sostanze nelle batterie vengano escluse dall'ambito di applicazione del nuovo Regolamento. L'art. 6 del Regolamento batterie, infatti, affronta già in modo esauriente questa tematica; pertanto, un processo di transizione dal Regolamento ELV al Regolamento batterie non si ritiene necessario. **L'eliminazione delle restrizioni sulle sostanze nelle batterie dall'ambito della legislazione sui veicoli fuori uso rafforzerebbe inoltre la coerenza e l'armonizzazione del quadro normativo,**

garantendo che la gestione delle sostanze pericolose in tutte le tipologie di batterie venga supervisionata da un unico atto legislativo.

Inoltre, d'accordo con il parere della 4a commissione permanente del Senato Italiano, espresso a seguito della pubblicazione della proposta, (Osservazione di carattere generale), auspichiamo che i legislatori garantiscano **coerenza normativa ed evitino duplicazioni in termini di obblighi tra il futuro Regolamento ELV e quello delle altre normative del settore** (come il Regolamento Batterie), evitando, ad esempio, duplicazioni negli obblighi di comunicazione previsti e valutandola possibilità di armonizzare il Passaporto digitale di circolarità del veicolo previsto dall'art.13 con il Battery Passport, già richiesto dal Regolamento Batterie (art.77), anche tramite un unico codice QR.

Per tali ragioni, al fine di evitare una sovra-regolamentazione e il rispetto di obblighi già imposti per norma, si consideri una possibile e auspicabile **interoperabilità tra i dati** raccolti dal passaporto circolare dei veicoli (CVP) e quelli raccolti dal passaporto digitale dei prodotti (DPP) degli pneumatici e di eventuali altri materiali e prodotti presenti nei veicoli e, a loro volta, oggetto di atti nel Regolamento ESPR. Focalizzandoci sugli pneumatici, questi e i veicoli hanno, infatti, cicli di vita indipendenti: un veicolo che raggiunge il proprio fine vita molto probabilmente avrà pneumatici differenti da quelli con cui era inizialmente equipaggiato. Pertanto, si ritiene necessario un passaporto del prodotto differente, così da gestire correttamente l'accesso alle specifiche informazioni sull'economia circolare. Infine, si rileva utile associare al CVP i diversi identificatori degli pneumatici che saranno montati sul veicolo durante il suo ciclo di vita e aprire l'accesso alle informazioni pertinenti del DPP dello pneumatico per effettuare la **valutazione del ciclo di vita (LCA) del veicolo**, nonché per migliorare la consapevolezza dei consumatori ed aiutare i costruttori di pneumatici a progettare prodotti più sostenibili.

È importante sottolineare un ulteriore aspetto critico, relativo agli **adesivi**, un componente chiave dei veicoli moderni e leggeri. La proposta di Regolamento menziona, infatti, gli adesivi come un esempio di materiale che ostacola il riciclo delle automobili. In realtà, gli adesivi sono da tempo utilizzati nella produzione di veicoli e, al contrario, facilitano il disassemblaggio delle componenti, anche per la loro riparazione. La separazione meccanica dei componenti incollati è una pratica comune nelle attività di riparazione. Pertanto, la menzione generica degli adesivi come ostacolo alla demolizione e al riciclo nella proposta di Regolamento sul fine vita si ritiene inesatta.

Ancora, si ritiene necessario **chiarire e armonizzare i requisiti per l'omologazione**. La proposta di Regolamento introduce, infatti, nuovi requisiti di omologazione (artt. 4 – 13), che includono anche modifiche alle attuali metodologie di calcolo. È necessario, quindi, fare chiarezza con strumenti e procedure definitive, su come questi requisiti influenzino il rilascio delle nuove omologazioni, considerando i numerosi obblighi imposti ai costruttori e alle Autorità di omologazione.

In ogni caso, sarà necessario un atto implementativo o delegato che specifichi la documentazione omologativa da presentare alla Autorità e la procedura amministrativa del rilascio dell'omologazione di sistema, da parte dell'Autorità di omologazione, da indicare in corrispondenza dell'item G13 dell'Allegato II del Regolamento (UE) 2018/858. Inoltre, le nuove richieste introducono una divergenza dal [Regolamento ONU R133](#) armonizzato a livello mondiale e, quindi, una perdita di sinergie. Tale divergenza dell'UE dai mercati non UE richiederà la duplicazione del carico di lavoro per raggiungere gli stessi obiettivi.

Infine, poiché la proposta consente l'omologazione ai sensi della [Direttiva 2005/64/EC](#) fino a quanto questa non sarà abrogata, è necessario chiarire, tramite **misure transitorie**, che le omologazioni così ottenute rimarranno valide anche successivamente alla data di applicazione delle nuove norme (72 mesi dopo l'entrata in vigore del Regolamento).

Inoltre, la proposta di mantenere **la deroga per le piccole serie** prevista dall'attuale Direttiva 2005/64/CE, costituisce un elemento molto importante, che permetterebbe ai veicoli omologati in serie piccola, come definiti dall'articolo 3, punto (30), del [Regolamento 2018/858](#) di non rientrare nel perimetro della proposta di Regolamento ELV. Pertanto, sarà fondamentale che il nuovo quadro normativo del Regolamento continui a prevedere la stessa esenzione per le piccole serie prevista dalla proposta attuale.

3. Osservazioni di carattere puntuale

Per quanto riguarda le disposizioni relative al campo di applicazione (articolo 2), al fine di garantire uniformità di approccio ed evitare discriminazioni, **si propone di estendere l'esclusione anche alle "piccole serie" delle categorie L**, includendo un riferimento all'Art. 42 del Regolamento UE 168/2013 omologativo per veicoli di cat. L.

Inoltre, potrebbe essere opportuno riformulare l'articolo 2, comma 6, al fine di evitare fraintendimenti relativamente all'applicazione dei requisiti per le categorie L a partire da 60 mesi. L'attuale formulazione, infatti, potrebbe far sorgere il dubbio che l'art. 16 si applichi per le moto dopo 36 mesi.

La rimozione obbligatoria di parti e componenti dovrebbe rispondere a criteri ambientali, di sicurezza e di mercato. Tuttavia, i criteri alla base dell'elenco delle parti e dei componenti (All. VII - parte C) soggetti all'obbligo di rimozione dai veicoli fuori uso e le possibili esenzioni, non sono definiti in modo chiaro. In questo senso, è essenziale che la rimozione di parti e componenti per il riutilizzo o il "*remanufacturing*" rappresenti la miglior soluzione dal punto di vista ambientale (tossicità, impronta di CO₂, durabilità, ecc.). Il beneficio ambientale non può, inoltre, prescindere dall'effettivo reimpiego delle parti o componenti rimosse e, quindi, dalla domanda del mercato. Inoltre, **la semplicità di smontaggio dei componenti richiesta dalla norma non deve consentire la rimozione agevole da parte di persone non qualificate e non addetti ai lavori durante la vita e a fine vita del veicolo.**

Si ritiene quindi necessario **escludere l'obbligo di rimozione per parti e componenti di veicoli che non sarebbero idonei al riutilizzo, alla rifabbricazione, al ricondizionamento o per i quali non vi è domanda di mercato** e che, una volta rimossi, rischierebbero comunque di essere distrutti, con un aggravio di costi di disassemblaggio, trasporto e stoccaggio, senza apportare benefici ambientali.

Nell'elenco sopra citato (All.VII, parte C), si segnala in particolare che non è necessario rimuovere obbligatoriamente la plancia e il display. Per quanto riguarda le plance, è importante considerare la grande varietà di soluzioni, materiali e componenti differenti che, anche dopo l'operazione di disassemblaggio, non potrebbero andare direttamente al riciclaggio dei materiali, ma avrebbero comunque necessità di tecnologie di separazione post frantumazione.

Nel contesto del Regolamento in questione, dunque, sono fondamentali le definizioni di “*remanufacturing*” e “*refurbishment*”, ossia **rigenerazione e ricondizionamento**. Nello specifico, l’art. 3, paragrafo 28, traduce la “*rigenerazione*” come una “*nuova parte o componente*”. Tuttavia, per quanto riguarda, ad esempio, gli pneumatici, tale formulazione rischia di considerare gli pneumatici ricostruiti come fossero nuovi. A questo proposito, date anche le particolarità legate alla pratica della ricostruzione, è importante che il Regolamento quadro offra una **definizione sufficientemente ampia** da consentire una di prodotto-specifica nella legislazione secondaria, in modo che la definizione rifletta anche l’aspetto che le parti e i componenti rimossi da un veicolo possano essere idonei al riutilizzo, alla rigenerazione o al ricondizionamento. Si tenga altresì conto che le carcasse adatte alla ricostruzione non sono un rifiuto, ma un prodotto di estrema importanza per sostenere l’attività di migliaia di piccole e medie imprese impegnate nell’economia circolare.

In merito ai requisiti di circolarità e, in particolare, alle metodologie di calcolo del tasso di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità di un veicolo, di cui all’art. 4 commi 2 e 3, si ritiene opportuno, anche in tale caso, mantenere armonizzato il quadro normativo sviluppando metodologie di calcolo e verifica allineate costantemente con le norme e i regolamenti attualmente in vigore e tenendo conto dell’evoluzione tecnologica, al fine di garantire quella **coerenza normativa** necessaria anche con il quadro internazionale, in particolar modo con la norma ISO 22628:2002 e il Regolamento UNECE n.133.

Riteniamo inoltre essenziale assicurare requisiti che rendano più facile la rimozione della batteria del veicolo elettrico senza essere eccessivamente prescrittivi per i costruttori auto (Articolo 7, *Progettazione per consentire la rimozione alla sostituzione di determinate parti e componenti dei veicoli*):

- **Una più facile rimozione della batteria è essenziale** per garantire un efficace trattamento a fine vita della stessa, in linea con il Regolamento Batterie (2023/1542), che ne consenta un più agevole e meno costoso recupero ai fini di attività di *second-life* (*repurposing*) e/o riciclo.
- Occorre garantire che **i requisiti di rimozione della batteria non impongano obblighi prescrittivi** tali da avere un impatto negativo sulla capacità progettuale dei costruttori, ma lasciare loro il compito di effettuare scelte progettuali ottimali che soddisfino gli obiettivi di rimozione della batteria, senza scoraggiarne l’innovazione. In ogni caso, si ritiene opportuno che **le nuove disposizioni facciano riferimento e si applichino alle sole nuove omologazioni, successive all’entrata in vigore del presente Regolamento.**
- I requisiti di rimozione della batteria devono essere **previsti a livello di pacco batteria** e solo se eseguiti da **operatori indipendenti certificati** (al *second-life* o riciclo). A questo proposito, occorrerà supportare una migliore collaborazione tra gli OEMs (Original equipment manufacturer) e gli impianti di trattamento autorizzati per garantire che queste parti interessate siano meglio attrezzate e formate per rimuovere in sicurezza le batterie e trattarle, mantenendo al contempo la sicurezza delle batterie per tutta la durata del veicolo.

Per quanto riguarda l’articolo 6 (*Contenuto minimo di materiale riciclato nei veicoli*), per evitare una doppia regolamentazione, si propone di allineare il Regolamento End-of-Life of Vehicles (ELV) con

le regole della progettazione ecocompatibile sul contenuto di plastica riciclata e sul contenuto di acciaio riciclato, prevedendo l'esenzione degli elastomeri dal requisito minimo relativo al contenuto riciclato di cui al comma 1, e la specificazione che l'acciaio utilizzato come materiale di rinforzo negli pneumatici non sia considerato nell'ambito di applicazione del presente atto delegato, al comma 3.

Infine, la **Responsabilità Estesa del Produttore (EPR) dovrebbe rispondere alle logiche di mercato, senza implicare costi ingiustificati a carico dei costruttori**. L'Art. 20 (*Responsabilità finanziaria dei produttori*) impone ai produttori di finanziare i costi della raccolta e del trattamento dei veicoli fuori che non siano coperti dai proventi dei gestori di rifiuti connessi alla vendita di pezzi di ricambio usati o di materie prime secondarie riciclate da veicoli fuori uso.

A differenza dei prodotti di largo consumo, un veicolo fuori uso è un bene che detiene ed è in grado di generare valore. Questo principio è particolarmente rilevante per i veicoli commerciali che hanno dimensioni maggiori e sono, quindi, in grado di generare maggiori profitti. Eventuali reclami di profitti insufficienti da parte di gestori di rifiuti non possono essere verificati da un produttore. Per tale ragione, per correggere tale squilibrio, potrebbe essere opportuno limitare il diritto di richiesta di compensazione per eventuali profitti insufficienti ai soli gestori di rifiuti che hanno contratti diretti con i produttori.

Allo stesso modo, il costruttore non può essere ritenuto responsabile per l'operato dei gestori di rifiuti (decine di migliaia in Europa), né può essere tenuto a monitorare ogni singolo operatore, come sembrerebbe richiedere l'art. 16 (*Responsabilità estesa del produttore*). Pertanto, si ritiene opportuno chiarire che gli obblighi imposti ai produttori dall'art. 16 si riferiscono **esclusivamente ai gestori di rifiuti con i quali il costruttore ha un contratto**, e non includono quelli al di fuori della rete del costruttore, pur essendo autorizzati a ritirare i veicoli.