

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XVIII-bis**
n. **20**

XIV COMMISSIONE (POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)

**DOCUMENTO APPROVATO DALLA XIV COMMISSIONE NELL'AMBITO
DELLA VERIFICA DI SUSSIDIARIETÀ DI CUI ALL'ARTICOLO 6 DEL PROTOCOLLO
N. 2 ALLEGATO AL TRATTATO DI LISBONA:**

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
(COM (2023) 451 FINAL)

Approvato il 5 dicembre 2023

**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
(COM(2023) 451 FINAL)**

DOCUMENTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La XIV Commissione,

esaminata, ai fini della verifica di conformità con il principio di sussidiarietà, la proposta di regolamento relativo alle norme di circolarità per la progettazione dei veicoli e alla gestione dei veicoli fuori uso;

preso atto della relazione trasmessa dal Governo ai sensi dell'articolo 6, comma 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, sul documento;

tenuto conto degli elementi di conoscenza e di valutazione emersi nel corso delle audizioni svolte nell'ambito dell'esame della proposta;

premesso che:

le direttive vigenti sui veicoli fuori uso (2000/53/CE) e sull'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità (2005/64/CE) non sono più considerate adeguate per assicurare un'ideale ed efficace transizione dell'intera filiera automobilistica verso l'economia circolare;

esse, sebbene abbiano permesso, secondo la valutazione della Commissione, di migliorare la raccolta dei veicoli fuori uso, di ridurre con successo le sostanze pericolose nei veicoli e di aumentare il riciclaggio di tali veicoli a circa il 85 per cento dei materiali in essi contenuti, non hanno tuttavia consentito di conseguire obiettivi più ambiziosi in termini di sostenibilità del settore automobilistico e di riciclaggio;

è pertanto condivisibile, in linea generale, l'obiettivo generale della proposta di ridefinire il quadro normativo dell'UE in materia allo scopo di migliorare 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);

in questa prospettiva è giustificato l'accorpamento di tutte le prescrizioni in materia in un unico atto giuridico. Non appare convincente invece la scelta di ricorrere ad un regolamento anziché ad una nuova direttiva che la Commissione motiva con l'esigenza di: garantire la certezza del diritto di cui necessitano gli operatori e le autorità degli Stati membri; ridurre i costi amministrativi connessi al recepimento delle disposizioni nella legislazione nazionale; applicare più rapidamente le nuove prescrizioni; assicurare la coerenza con il quadro normativo in materia di omologazione, nel quale le direttive sono trasformate in regolamenti in seguito allo scandalo delle emissioni « Dieselgate »;

è fondamentale assicurare che la nuova disciplina non determini impatti negativi sui settori produttivi degli Stati membri, specie di

quelli che dispongono di un'industria dell'automotive particolarmente sviluppata, che fornisce un notevole contributo al PIL nazionale e dà a lavoro a migliaia di persone;

rilevato, con riferimento al rispetto del principio di attribuzione, che la proposta è correttamente fondata sull'articolo 114 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), inteso ad assicurare il funzionamento del mercato unico;

considerato la proposta complessivamente conforme al principio di sussidiarietà, in quanto la revisione a livello UE della disciplina vigente in materia di veicoli fuori uso è necessaria per armonizzare e far funzionare il mercato unico nell'UE e per adeguare il settore automobilistico all'economia circolare. Tali obiettivi non possono essere conseguiti in misura sufficiente dai singoli Stati membri, il cui intervento determinerebbe una frammentazione del mercato e un incremento degli oneri regolamentari;

ritenuto invece la proposta non conforme al principio di proporzionalità, per le seguenti ragioni:

la scelta della Commissione europea di introdurre, in luogo delle direttive vigenti, un regolamento non risulta adeguatamente giustificata. Le argomentazioni contenute nella relazione illustrativa della proposta, sopra riportate, non sono fondate infatti su un'analisi rigorosa delle caratteristiche specifiche della disciplina del settore, corroborata da indicatori quantitativi e qualitativi. Esse riproducono invece, in larga misura, le motivazioni generiche utilizzate, in numerose altre proposte legislative, a sostegno della preferenza della Commissione per il regolamento rispetto alla direttiva;

il ricorso alla direttiva avrebbe consentito di tenere maggiormente in considerazione le caratteristiche specifiche degli Stati membri, specie di quelli che dispongono di un'industria dell'automotive particolarmente sviluppata e di relativi sistemi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità;

è necessaria tuttavia una valutazione più approfondita dell'impatto che la nuova disciplina potrebbe avere sui settori produttivi, soprattutto in relazione alle tempistiche di applicazione. Ciò, anzitutto, con riferimento alla fattibilità dell'obiettivo minimo del 25 per cento di contenuto riciclato nei nuovi veicoli stabilito all'articolo 6, tenuto conto che i componenti contenenti quantità crescenti di materiale riciclato devono assicurare tutte le prestazioni tecniche e di sicurezza e che tale obiettivo vincolante dovrebbe essere progressivo e soggetto a revisioni alla luce dello sviluppo tecnologico e della disponibilità di materie prime di qualità;

la proposta attribuisce inoltre alla Commissione europea estesi poteri delegati e competenze di esecuzione che investono aspetti ed elementi particolarmente rilevanti del regolamento. L'adozione di atti delegati ed esecutivi, in assenza di una puntuale delimitazione della relativa portata e dell'oggetto, potrebbe, per un verso, determinare l'introduzione di ulteriori vincoli ed oneri per i destinatari. Per altro verso, ove la normazione delegata ed esecutiva — che avrebbe un impatto molto significativo sulla progettazione dei veicoli e sulla

definizione dei materiali – non fosse adottata con congruo anticipo rispetto alla data di applicazione della nuova disciplina legislativa, sarebbe eccessivamente compresso il necessario tempo di adeguamento per le case produttrici di veicoli;

si delinea il rischio un disallineamento tra le innovazioni proposte e le corrispondenti prescrizioni del regolamento UNECE R133, armonizzato a livello internazionale e sottoscritto dall'Unione europea. Ne discenderebbe la necessità di una doppia certificazione di omologazione per coprire i mercati extra UE sottoscrittori del predetto regolamento UNECE R133;

evidenziata inoltre la necessità, nel corso del negoziato interistituzionale sulla proposta di:

chiarire l'applicazione, sia da parte dei costruttori che delle autorità di omologazione, dei nuovi requisiti di omologazione introdotti dalla proposta agli articoli da 4 a 13, tra cui le modifiche alle metodologie di calcolo;

meglio definire, in relazione ai veicoli omologati in più fasi, i confini di responsabilità estesa tra il produttore del veicolo incompleto e quello del veicolo completato, mentre le informazioni sullo smontaggio, di cui all'articolo 11, dovrebbero essere richieste solo per le nuove omologazioni per quanto riguarda le nuove categorie di veicoli coinvolte;

approfondire, con riguardo disposizioni sull'esportazione di veicoli usati, l'impatto della istituzione, prospettata dall'articolo 45, del sistema elettronico MOVE-HUB al fine di scambiare il numero di identificazione dei veicoli e le informazioni relative all'immatricolazione e al controllo tecnico dei veicoli tra i registri di immatricolazione nazionali e i sistemi elettronici di controllo tecnico degli Stati membri, nonché per interconnettersi all'ambiente dello sportello unico dell'UE per le dogane;

sottolineata, pertanto, l'opportunità di operare, nel prosieguo dell'esame della proposta a livello di Unione europea, un'analisi approfondita dei profili di criticità richiamati in precedenza, aggiornando ove appropriato le valutazioni di impatto svolte dalla Commissione europea;

rilevata l'esigenza che il presente documento sia trasmesso al Parlamento europeo, al Consiglio e alla Commissione europea,

VALUTA CONFORME

la proposta al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del Trattato sull'Unione europea.

