

# ECONOMIA CIRCOLARE NEL SETTORE AUTOMOBILISTICO

**Proposta COM(2023) 451** del 13 luglio 2023 per un regolamento sui requisiti di circolarità per la progettazione dei veicoli e sulla 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

cepAnalisi N.4/2024

**VERSIONE BREVE** [\[ALLA VERSIONE ESTESA IN LINGUA INGLESE\]](#)

## Contesto | Obiettivo | Destinatari

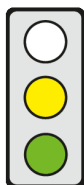
**Contesto:** Al fine di promuovere l'economia circolare nel settore automobilistico, le direttive sui veicoli fuori uso [2000/53/CE] e sull'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità [2005/64/CE] devono essere riviste e combinate in un nuovo regolamento.

**Obiettivo:** Per le automobili e i furgoni, verrà creata un'economia circolare che copra il loro intero ciclo di vita - progettazione, produzione, utilizzo e smaltimento. Anche l'esportazione di veicoli usati verso paesi terzi sarà regolamentata in modo più rigoroso.

**Interessati:** Produttori di veicoli a motore, società di gestione dei rifiuti.

## Valutazione breve

### Pro



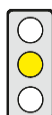
- ▶ Il fatto che i produttori di veicoli debbano sostenere anche i costi di smaltimento ("responsabilità estesa del produttore") li incentiva a progettare veicoli in linea con l'economia circolare ed allo stesso tempo, a differenza di regole rigide, dà loro la libertà di prendere le proprie decisioni in modo decentrato e caso per caso.
- ▶ Il passaporto della circolarità per i veicoli può colmare le lacune informative esistenti fornendo trasparenza lungo la catena del valore e promuovendo così l'economia circolare nel settore automobilistico.

### Contro

- ▶ Il divieto di utilizzo di alcune sostanze chimiche nei veicoli potrebbe comprometterne il riciclaggio, in quanto questi non potrebbero più essere reinseriti nel ciclo dei materiali. Questo dovrebbe essere preso in considerazione quando si calcolano i tassi di riutilizzo e di riciclaggio.
- ▶ Gli obiettivi fissi per la quota minima di plastica riciclata nei veicoli, in particolare l'obbligo di utilizzare plastica riciclata proveniente da veicoli a fine vita, sono inutilmente rigidi e possono portare a nuove barriere nel mercato interno dei riciclati.

## Progettazione di veicoli circolari [in Versione estesa A.3 e C.1.1]

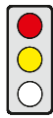
**Proposta della Commissione:** Le auto e i furgoni omologati 72 mesi dopo l'entrata in vigore del nuovo regolamento devono essere riutilizzabili o riciclabili per l'85% della massa e riutilizzabili o recuperabili per il 95% della massa. Per calcolare le percentuali, i produttori devono registrare tutti i dati "necessari" lungo la catena di fornitura e conservare tutti gli altri dati "appropriati" del veicolo.



**Valutazione del cep:** In linea di principio, un calcolo standardizzato a livello europeo dei tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità potrebbe creare condizioni di parità e facilitare la verifica della conformità al regolamento. La richiesta di raccogliere tutti i dati "necessari" e tutti gli altri dati "appropriati" del veicolo è però molto vaga. Nel definire la metodologia, si dovrebbe fare attenzione a garantire che l'onere amministrativo non sia sproporzionatamente elevato.

## Sostanze che destano preoccupazione [Versione estesa A.4 e C.1.2]

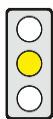
**Proposta della Commissione:** La presenza di sostanze rischiose nelle parti e nei componenti dei veicoli va ridotta il più possibile. Oltre alle restrizioni previste dal Regolamento sulla registrazione, la valutazione, l'autorizzazione e la restrizione delle sostanze chimiche (CE) n. 1907/2006 (Regolamento REACH), le auto e i furgoni omologati 72 mesi dopo l'entrata in vigore non devono contenere piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente, sia pure con eccezioni.



**Valutazione del cep:** Poiché un divieto generale su alcune sostanze può causare conseguenze indesiderate, ad es. ostacoli all'innovazione, la Commissione ha giustamente definito delle eccezioni. Tuttavia, i divieti sulle sostanze possono compromettere il riciclo. In futuro, le parti dei veicoli contenenti tali sostanze, in determinate circostanze, potrebbero non essere più riciclabili, in quanto le sostanze chimiche non possono più essere reinserite nel ciclo dei materiali. Ciò deve essere considerato nel calcolo delle percentuali di riutilizzo e di riciclo.

## Contenuto minimo riciclato: Riciclati di plastica [Versione estesa A.5 e C.1.3]

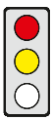
**Proposta della Commissione:** Il 25% del contenuto di plastica delle auto e dei furgoni omologati 72 mesi dopo l'entrata in vigore deve essere costituito da plastica riciclata ("riciclati di plastica") proveniente da "rifiuti di plastica post-consumo" e, a sua volta, il 25% deve provenire da veicoli fuori uso.



**Valutazione del cep:** In linea di principio, le norme proposte potrebbero promuovere lo sviluppo di un mercato per i riciclati di plastica di alta qualità nel settore automobilistico. Tuttavia, obiettivi fissi per i riciclati di plastica per aumentarne la domanda sono inutilmente rigidi e possono causare nuovi ostacoli. Dovrebbe invece esserci un ciclo aperto per i riciclati di diversi tipi con diversi requisiti di qualità, in modo da non ridurre artificialmente l'offerta a causa delle rigide specifiche.

## Strategia di circolarità [Versione estesa A.6 e C.1.5]

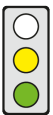
**Proposta della Commissione:** Per ogni auto o furgone omologato 36 mesi dopo l'entrata in vigore, i produttori devono sviluppare una "strategia di circolarità". Questa deve descrivere le azioni che intraprenderanno per conformarsi ai requisiti di circolarità del prodotto e alle regole sulla quota di materiali riciclati.



**Valutazione del cep:** Poiché i produttori devono già documentare i requisiti di circolarità nell'ambito dei loro rapporti di sostenibilità, il valore aggiunto di un'altra strategia non è evidente. Semplicemente, genererà costi enormi sia per le aziende che per la Commissione.

## Passaporto di circolarità per i veicoli [Versione estesa A.7 e C.1.6]

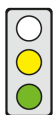
**Proposta della Commissione:** Dopo 84 mesi dall'entrata in vigore, per tutti i veicoli immessi sul mercato dovrà essere rilasciato un "passaporto della circolarità". Questo ha lo scopo di fornire informazioni sulla rimozione e la sostituzione di parti, componenti e materiali nei veicoli, in modo digitale e gratuito.



**Valutazione del cep:** Il passaporto della circolarità potrebbe essere uno strumento importante per promuovere l'economia circolare e colmare le lacune informative esistenti, fornendo trasparenza lungo la catena del valore. Tuttavia, l'esatto disegno e il calendario per l'adozione dell'atto di esecuzione non sono ancora chiari. Questi aspetti dovrebbero essere chiariti al più presto per consentire l'attuazione concreta dello stesso passaporto.

## Responsabilità estesa del produttore (EPR) [Versione estesa A.8 e C.17]

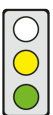
**Proposta della Commissione:** 36 mesi dopo l'entrata in vigore, i produttori devono sostenere i costi di smaltimento dei veicoli che mettono sul mercato per la prima volta nel territorio di uno Stato membro ("responsabilità estesa del produttore", EPR). Le tariffe EPR coprono i costi di raccolta e trattamento dei veicoli a fine vita e si basano, tra l'altro, sul peso e sulla progettazione circolare ("eco-modulazione") dei veicoli.



**Valutazione del cep:** Il fatto che il livello delle tariffe EPR sia basato sulla circolarità dei veicoli potrebbe fornire forti incentivi alla progettazione di veicoli circolari. A differenza delle specifiche vincolanti, questo ha il vantaggio che i produttori potrebbero decidere da soli, in modo decentrato e caso per caso, come progettare i loro veicoli.

## Esportazione di veicoli [Versione estesa A.9 e C.1.8]

**Proposta della Commissione:** I veicoli usati possono essere esportati solo se non sono veicoli fuori uso e se sono considerati idonei alla circolazione nello Stato membro in cui sono stati immatricolati l'ultima volta.



**Valutazione del cep:** Un migliore controllo sull'esportazione dei veicoli usati potrebbe sostenere l'obiettivo di riutilizzare una percentuale maggiore delle risorse che vengono incorporate nei veicoli dell'UE. Se i veicoli ritenuti non idonei alla circolazione dagli Stati membri dell'UE non venissero più esportati, si potrebbe garantire che importanti materie prime rimangano all'interno dell'UE e possano essere riciclate e riutilizzate. Ciò potrebbe ridurre l'esaurimento delle materie prime e la dipendenza dalle importazioni.