



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 28 maggio 2021
(OR. en)

9052/21

**Fascicolo interistituzionale:
2020/0353(COD)**

ENV 333
ENT 91
MI 380
IND 155
ENER 249
CODEC 748

NOTA

| | |
|----------------|--|
| Origine: | Segretariato generale del Consiglio |
| Destinatario: | Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio |
| n. doc. Comm.: | 13944/20 + ADD 1 |
| Oggetto: | Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle batterie e ai rifiuti di batterie, che abroga la direttiva 2006/66/CE e modifica il regolamento (UE) 2019/1020 - Relazione sullo stato di avanzamento dei lavori |

In vista della riunione dei ministri dell'Ambiente del 10 giugno 2021, si allega per le delegazioni una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori elaborata dalla presidenza.

**Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
relativo alle batterie e ai rifiuti di batterie, che abroga la direttiva 2006/66/CE e modifica il
regolamento (UE) 2019/1020**

Relazione sullo stato di avanzamento dei lavori

Consiglio "Ambiente", 10 giugno 2021

I. INTRODUZIONE

Il 10 dicembre 2020 la Commissione ha adottato la proposta di regolamento relativo alle batterie e ai rifiuti di batterie destinato a sostituire l'attuale direttiva sulle pile. Obiettivo della proposta è modernizzare il quadro legislativo dell'UE per questi prodotti alla luce della crescente domanda di sviluppo e produzione di batterie.

La proposta della Commissione è basata sull'articolo 114 del TFUE.

I principali obiettivi della proposta individuati dalla Commissione sono: rafforzare il funzionamento del mercato interno, promuovere un'economia circolare e ridurre gli impatti sociali e ambientali in tutte le fasi del ciclo di vita delle batterie.

La proposta è parte integrante dei risultati tangibili del Green Deal europeo ed è basata su iniziative della Commissione quali il piano d'azione strategico sulle batterie, il nuovo piano d'azione per l'economia circolare, la nuova strategia industriale per l'Europa e la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente. Essa fa inoltre seguito alla valutazione dell'attuale direttiva sulle pile, pubblicata nell'aprile 2019. A tal fine, la Commissione propone un regolamento unico che disciplina l'intero ciclo di vita delle batterie e stabilisce:

- prescrizioni in materia di sostenibilità e sicurezza (norme sull'impronta di carbonio, contenuto riciclato minimo, criteri in materia di prestazioni e durabilità, parametri di sicurezza);
- prescrizioni in materia di etichettatura e informazione (conservazione di informazioni sulla sostenibilità e dati sullo stato di salute e sulla durata di vita prevista delle batterie);

- disposizioni in materia di gestione del fine vita (requisiti in materia di responsabilità estesa del produttore, organizzazione e obiettivi della raccolta dei rifiuti di batterie, efficienza di riciclaggio e recupero dei materiali);
- obblighi a carico degli operatori economici per quanto riguarda l'applicazione dei requisiti di prodotto e dei regimi per l'esercizio del dovere di diligenza;
- un sistema elettronico per lo scambio di informazioni e l'istituzione del passaporto della batteria;
- appalti pubblici verdi obbligatori;
- altre disposizioni volte a facilitare l'applicazione, norme in materia di valutazione della conformità, notifica degli organismi di valutazione della conformità, vigilanza del mercato e strumenti economici.

La proposta di regolamento si compone di 79 articoli e 14 allegati e prevede oltre 30 atti di diritto derivato.

A livello di Parlamento europeo, a seguito della decisione della Conferenza dei presidenti del 29 aprile 2021, la commissione competente per la proposta è la commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (ENVI), con la commissione per l'industria, la ricerca e l'energia (ITRE) e la commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori (IMCO) in qualità di commissioni associate conformemente all'articolo 57 del regolamento del Parlamento europeo, e con la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) che formulerà un parere. Il Parlamento europeo dovrebbe votare la sua posizione nella plenaria del febbraio 2022.

Nelle sue conclusioni del 17 dicembre 2020 "Per una ripresa circolare e verde"¹, il Consiglio ha accolto con favore "la proposta della Commissione relativa a un nuovo quadro normativo per le batterie che è inteso a garantire una catena del valore sicura, circolare e sostenibile per tutte le batterie e introdurrà misure a favore della conservazione e dell'ottimizzazione del valore dalla progettazione e produzione fino all'utilizzo e al riutilizzo, alla rifabbricazione e al riciclaggio, e mira a incentivare, se del caso, l'uso di batterie ricaricabili".

¹ Doc. 14167/2020

II. LAVORI IN SEDE DI CONSIGLIO

L'esame della proposta è in corso a livello del gruppo "Ambiente". La sua presentazione ha avuto luogo sotto la presidenza tedesca in occasione della videoconferenza informale del gruppo del 14 dicembre 2020. La Commissione ha presentato la proposta anche al Consiglio "Ambiente", il 17 dicembre 2020.

Finora, durante la presidenza portoghese, sono state dedicate alla proposta 19 riunioni del gruppo "Ambiente" in videoconferenza. Il testo è stato presentato anche al gruppo "Competitività e crescita" (Industria), il 13 gennaio 2021.

La valutazione d'impatto è stata presentata dalla Commissione e discussa dal gruppo "Ambiente" in videoconferenza il 7 e 8 gennaio 2021. In tale occasione, l'analisi della proposta è iniziata con il capo II "Prescrizioni in materia di sostenibilità e sicurezza" (articoli da 6 a 12, allegati da I a V e relative definizioni), tema sul quale la discussione è proseguita nella riunione del 18 e 19 gennaio 2021, nonché con l'articolo 71 "Procedura per la modificazione delle restrizioni delle sostanze pericolose", data la sua rilevanza per l'intero capo.

Il 19 gennaio 2021 è stato esaminato anche il capo III "Prescrizioni in materia di etichettatura e informazione" (articoli 13 e 14, allegati VI e VII e relative definizioni).

Il gruppo "Ambiente" ha analizzato il capo VII "Gestione del fine vita delle batterie" (articoli da 46 a 63, allegati XI e XII e relative definizioni) nelle riunioni del 2, 12, 15 e 19 febbraio 2021.

Il 2 febbraio 2021 la Commissione ha inoltre informato il gruppo "Ambiente" in merito ai lavori in corso sul regolamento tecnico mondiale delle Nazioni Unite relativo alla durata delle batterie di bordo.

Le disposizioni sul dovere di diligenza nella catena di approvvigionamento (articoli 39, 72 e allegato X) sono state discusse il 19 febbraio e il 1° marzo 2021.

Il 1° marzo 2021 il gruppo "Ambiente" ha esaminato anche la base giuridica della proposta nonché la soglia di capacità di 2 kWh per i requisiti applicabili alle batterie per veicoli elettrici e alle batterie industriali ricaricabili con stoccaggio interno, sulla base di documenti informali forniti dalla Commissione. Sono stati discussi anche gli appalti pubblici verdi (articolo 70).

Il 15 marzo 2021 il gruppo "Ambiente" ha esaminato il capo VIII "Scambio elettronico di informazioni" (articoli 64 e 65 e allegato XIII).

Il capo IV "Conformità delle batterie" (articoli da 15 a 20, allegati VIII e IX) e il capo V "Notifica degli organismi di valutazione della conformità" (articoli da 21 a 37), unitamente alle pertinenti definizioni, sono stati discussi il 22 marzo 2021.

Nella riunione del 29 marzo 2021 il gruppo "Ambiente" ha esaminato il capo VI "Obblighi degli operatori economici diversi da quelli di cui al capo VII" (articoli da 38 a 45, tranne l'articolo 39 già discusso), il capo IX "Vigilanza del mercato dell'Unione, controlli sulle batterie che entrano nel mercato dell'Unione e procedure di salvaguardia dell'Unione" (articoli da 66 a 69) e il capo XII "Modifiche" (articolo 75).

Il 13 aprile 2021 il gruppo "Ambiente" ha concluso la prima lettura degli articoli prendendo in esame il capo I "Disposizioni generali" (articoli da 1 a 5) e il capo XIII "Disposizioni finali" (articoli da 76 a 79).

La presidenza ha ritenuto prematuro trattare i considerando prima di discutere le proposte redazionali sugli articoli.

In occasione della videoconferenza informale dei ministri dell'Ambiente del 18 marzo 2021 si è svolto un dibattito orientativo sulla proposta di regolamento, al fine di ottenere orientamenti politici sulla via da seguire per i negoziati. Il dibattito si è incentrato sulla base giuridica e sull'ambito di applicazione della proposta, nonché sulle prescrizioni in materia di sostenibilità e sicurezza e sulle disposizioni relative al dovere di diligenza nella catena di approvvigionamento e alla gestione del fine vita.

Una volta completata la prima lettura degli articoli, le discussioni che sono seguite si sono basate su documenti informali della presidenza che riflettevano l'orientamento politico apportato dai ministri, sulle discussioni avute fino a quel momento e su ulteriori osservazioni scritte aggiuntive presentate dagli Stati membri. Nei suoi documenti informali la presidenza ha cercato di sintetizzare le questioni principali sollevate dagli Stati membri, di presentare proposte alternative, se opportuno per la fase della discussione, e di individuare gli interrogativi sulle questioni che richiedevano ulteriori reazioni da parte degli Stati membri. Gli Stati membri sono stati pertanto invitati a fornire un riscontro in merito alle proposte formulate e/o a presentare proposte redazionali concrete in merito alle questioni individuate nei documenti informali e ad altre questioni che ritenessero necessario trattare.

La presidenza ha scelto di concentrarsi sul capo II "Prescrizioni in materia di sostenibilità e sicurezza" e sul capo VII "Gestione del fine vita delle batterie", in quanto contengono disposizioni chiave della proposta di regolamento.

Due riunioni del gruppo "Ambiente" sono state dedicate al documento informale della presidenza sul capo II² (20 e 21 aprile 2021). Il 21 aprile 2021 il gruppo "Ambiente" ha inoltre esaminato un possibile approccio trasversale alla questione delle batterie dei mezzi di trasporto leggeri.

Il documento informale della presidenza sul capo VII³ è stato discusso in cinque riunioni del gruppo "Ambiente" (27 e 28 aprile, 6, 11 e 20 maggio 2021).

Nella riunione del 26 maggio 2021 il gruppo "Ambiente" ha ulteriormente discusso il capo VII e la Commissione ha illustrato i collegamenti tra l'articolo 8 bis della direttiva quadro sui rifiuti e le disposizioni proposte in materia di responsabilità estesa del produttore di cui alla proposta di regolamento. La presidenza intende ritornare su questo argomento a giugno e intende altresì tenere una discussione sul cambio di destinazione e rifabbricazione delle batterie, al fine di ottenere un riscontro concreto da parte degli Stati membri sulle possibili vie da seguire. Sempre a giugno la Commissione dovrebbe presentare al gruppo "Ambiente" lo studio del Centro comune di ricerca sulle batterie dei mezzi di trasporto leggeri e il servizio giuridico del Consiglio potrebbe presentare un parere sulla base giuridica della proposta.

Oltre alle presentazioni esaustive effettuate in sede di gruppo "Ambiente", la Commissione ha presentato documenti informali sia sulla base giuridica, la scelta dello strumento giuridico e il margine di manovra per gli Stati membri nella nuova legislazione in materia di batterie⁴ sia sulla soglia di capacità di 2 kWh⁵. La Commissione ha inoltre fornito una tavola di concordanza relativa alle prescrizioni in materia di responsabilità estesa del produttore tra l'articolo 8 bis della direttiva quadro sui rifiuti e gli obblighi in materia di responsabilità estesa del produttore a norma della direttiva sulle pile e della proposta di regolamento sulle batterie⁶ e dovrebbe condividere un documento informale sul cambio di destinazione e sulla rifabbricazione delle batterie in vista delle discussioni del gruppo "Ambiente" che si terranno in giugno.

Gli Stati membri hanno espresso riserve d'esame sulla totalità della proposta o su parti di essa e hanno sottolineato la necessità di coordinare le posizioni tra i diversi soggetti responsabili delle questioni disciplinate dalla proposta. Gli Stati membri hanno inoltre chiesto il parere del servizio giuridico del Consiglio sulla base giuridica della proposta.

² Doc. 4964/21.

³ Doc. 5372/21.

⁴ Doc. 2635/21 REV 1.

⁵ Doc. 2440/21.

⁶ Doc. 6858/21.

Durante le discussioni la presidenza ha cercato di offrire agli Stati membri l'opportunità di ottenere dalla Commissione chiarimenti dettagliati in merito all'intera portata della proposta, data la sua complessità tecnica, la sua natura innovativa e l'ampio ambito di applicazione. L'attenta analisi della proposta durante le riunioni settimanali e le osservazioni di riscontro inviate dagli Stati membri hanno permesso di individuare le principali questioni che destano preoccupazione in ciascun capo della proposta di regolamento. Inoltre, dall'ulteriore discussione approfondita sul capo II "Prescrizioni in materia di sostenibilità e sicurezza" e sul capo VII "Gestione del fine vita delle batterie" sono emerse le questioni che devono essere affrontate e le possibili vie da seguire.

III. CONTENUTO DELLE DISCUSSIONI

In occasione della videoconferenza informale dei ministri dell'Ambiente del 18 marzo 2021, gli Stati membri hanno accolto con favore la proposta di regolamento relativo alle batterie e ai rifiuti di batterie. I ministri hanno sottolineato il carattere innovativo e ambizioso della proposta come pure l'importanza che l'UE disponga di un quadro giuridico sulle batterie adeguato alle esigenze future, in modo che gli obiettivi di decarbonizzazione possano essere raggiunti, garantendo nel contempo la sostenibilità delle batterie durante tutto il loro ciclo di vita.

Pur sottolineando l'importanza di un mercato interno per le batterie correttamente funzionante, i ministri hanno espresso interesse a esplorare la possibilità di avere una doppia base giuridica (mercato interno e ambiente), tenuto conto degli obiettivi ambientali perseguiti dalla proposta di regolamento.

Per quanto riguarda l'ambito di applicazione della proposta, varie delegazioni hanno chiesto di anticipare la fissazione di un obiettivo di raccolta specifico per le batterie dei mezzi di trasporto leggeri. Per quanto riguarda le prescrizioni in materia di sostenibilità e sicurezza e le disposizioni relative al dovere di diligenza, pur riconoscendone l'importanza, alcune delegazioni hanno espresso preoccupazioni per quanto riguarda la tempistica e le metodologie proposte dalla Commissione e il possibile onere amministrativo. Per quanto concerne la gestione del fine vita, varie delegazioni hanno messo in dubbio la fattibilità di raggiungere gli obiettivi secondo il calendario proposto.

Le discussioni in sede di gruppo "Ambiente" hanno consentito di analizzare la proposta in dettaglio e di individuare una serie di questioni da affrontare in vista dell'adozione di un orientamento generale. **Alla presidenza preme mettere in evidenza le seguenti questioni in quanto di particolare importanza, fatti salvi altri punti di interesse di natura più tecnica e ulteriori contributi dei singoli Stati membri.**

Base giuridica

Un gran numero di Stati membri ha messo in discussione la scelta della Commissione di fondarsi su una sola base giuridica, ossia l'articolo 114 del TFUE, e ha chiesto il parere del servizio giuridico del Consiglio al riguardo. Gli Stati membri hanno espresso interesse a esplorare la possibilità di una doppia base giuridica aggiungendo l'articolo 192 del TFUE, in quanto ritengono che anche le preoccupazioni di natura ambientale siano al centro della proposta. Il riferimento all'articolo 114 del TFUE è stato messo in discussione in particolare in relazione al capo VII "Gestione del fine vita delle batterie". È stato sottolineato che l'attuale direttiva sulle pile si fonda su una doppia base giuridica, ossia sugli articoli che corrispondono agli articoli 192 e 114 del TFUE.

Disposizioni generali (capo I)

Per quanto riguarda le **definizioni (articolo 2)**, gli Stati membri hanno chiesto di allineare il più possibile le definizioni utilizzate nella legislazione pertinente già esistente. Alcuni Stati membri hanno messo in discussione il criterio del peso inferiore ai 5 kg per definire una batteria portatile. Gli Stati membri hanno espresso sostegno alle modifiche proposte dalla presidenza riguardo alle seguenti definizioni: batteria con stoccaggio interno (6); sostanza pericolosa (41); produttore (37); organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore (38); riciclatore (46); soppressione di "livello di riciclaggio" (48); avere un "rappresentante autorizzato" (53) distinto per quanto riguarda il capo VII. Inoltre, gli Stati membri hanno ritenuto necessario introdurre una definizione di "rifabbricazione".

Alcuni Stati membri hanno chiesto la proroga del termine per la notifica alla Commissione dell'**autorità competente (articolo 5)**.

Data la sua natura trasversale, è stata messa in discussione anche la **soglia di capacità di 2 kWh** per i requisiti applicabili alle batterie per veicoli elettrici e alle batterie industriali ricaricabili con stoccaggio interno. La Commissione ha presentato un documento informale⁷ che giustifica la decisione sulla base dell'analisi costi-benefici presentata nella valutazione d'impatto.

⁷ Doc. 2440/21.

Per quanto riguarda l'approccio alle **batterie dei mezzi di trasporto leggeri**, la presidenza ha chiesto agli Stati membri se ritenevano opportuno inserire un riferimento alle categorie di veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 168/2013. Secondo gli Stati membri, tuttavia, tale approccio non consentirebbe di coprire tutte le categorie di batterie dei mezzi di trasporto leggeri. La Commissione ha riferito di aver chiesto al Centro comune di ricerca (JRC) di elaborare una relazione su tali batterie. La relazione del JRC dovrebbe consentire l'introduzione di una nuova categoria "intermedia" di batterie per i mezzi di trasporto leggeri come pure di soglie di capacità e peso maggiormente fondate tra batterie portatili e batterie per mezzi di trasporto leggeri e tra batterie per mezzi di trasporto leggeri e batterie per veicoli elettrici. L'argomento dovrebbe essere esaminato ulteriormente dopo la presentazione del documento al gruppo "Ambiente".

Prescrizioni in materia di sostenibilità e sicurezza (Capo II e articolo 71)

Gli Stati membri hanno messo in discussione la necessità e il valore aggiunto di nuove disposizioni specifiche sulle **restrizioni relative alle sostanze pericolose in relazione alle batterie (articolo 6, allegato I e articolo 71)**, considerate le procedure esistenti previste dal regolamento REACH. Hanno espresso preoccupazione circa la duplicazione della legislazione e delle strutture esistenti. Hanno inoltre respinto il fatto di non avere la possibilità di avviare la procedura di cui all'articolo 71, che differisce pertanto dalla procedura prevista dal regolamento REACH. È stata menzionata anche l'importanza di coinvolgere esperti in materia di rifiuti. È stato inoltre messo in discussione il ricorso a un atto delegato per modificare le restrizioni di cui all'allegato I. Gli Stati membri non hanno reputato sufficiente l'introduzione di un nuovo articolo che prevede la consultazione del Comitato in materia di gestione dei rifiuti prima che la Commissione chieda all'ECHA di preparare un fascicolo in conformità dell'articolo 71. Hanno invece espresso interesse a valutare la possibilità di sopprimere l'articolo 71 e fare riferimento alla procedura di restrizione esistente per modificare le restrizioni delle sostanze pericolose nel regolamento REACH.

La Commissione ha giustificato la necessità di includere disposizioni specifiche nel regolamento sulle batterie adducendo il fatto che il regolamento REACH non riguarda i rifiuti e facendo riferimento alle specificità delle batterie e al numero più limitato di sostanze in questione. Ha inoltre difeso la necessità di una procedura rigorosa e flessibile per modificare le restrizioni sulle sostanze pericolose e ha sottolineato che gli Stati membri, in particolare gli esperti in materia di rifiuti, sarebbero consultati prima dell'adozione dell'atto delegato, come indicato all'articolo 73, paragrafo 4.

Sono state espresse opinioni diverse sulle **prescrizioni relative all'impronta di carbonio (articolo 7, allegato II)** e sulla tempistica proposta. Mentre alcuni Stati membri hanno espresso il loro sostegno all'approccio proposto dalla Commissione, diversi Stati membri hanno espresso preoccupazioni in merito all'impatto sull'industria e si sono dichiarati a favore di periodi più lunghi per l'adeguamento alle prescrizioni, in modo da accordare tempo sufficiente dopo l'adozione della metodologia di calcolo.

Per quanto riguarda il **contenuto riciclato (articolo 8)**, gli Stati membri hanno ritenuto difficile valutare l'impatto e la fattibilità degli obiettivi minimi fissati per il cobalto, il piombo, il litio o il nichel recuperati prima di adottare una metodologia per calcolarli e verificarli, considerata l'incertezza circa la disponibilità di quantità sufficienti di materiali riciclati. La Commissione ha spiegato l'approccio graduale proposto e la possibilità di rivedere gli obiettivi attraverso il diritto derivato, in modo da mantenere il calendario proposto e quindi garantire la certezza del mercato. Alcuni Stati membri si sono dichiarati a favore di periodi più lunghi per adeguarsi alle prescrizioni e di una riduzione degli oneri amministrativi per conformarvisi. Alcuni Stati membri hanno proposto l'introduzione di un sistema a ciclo chiuso per il contenuto riciclato, mentre altri hanno espresso riserve a causa delle implicazioni per la fattibilità del conseguimento degli obiettivi proposti.

È emerso un sostegno generale all'introduzione di **prescrizioni in materia di prestazioni e durabilità delle batterie portatili (articolo 9 e allegato III)**, sebbene siano state espresse opinioni diverse sui tempi necessari agli operatori economici e alle autorità per adeguarvisi.

Per quanto riguarda le **prescrizioni in materia di prestazioni e durabilità delle batterie industriali e delle batterie per veicoli elettrici (articolo 10 e allegato IV)**, gli Stati membri hanno espresso dubbi sull'ambito di applicazione, in particolare sull'esclusione delle batterie provenienti da mezzi di trasporto leggeri. Inoltre, è stato proposto che l'atto delegato non sia limitato ai criteri stabiliti nell'allegato IV ma che includa la possibilità di rivedere le prescrizioni, ove necessario. La Commissione ha chiarito le interconnessioni tra queste disposizioni e i regolamenti delle Nazioni Unite sulla durata delle batterie di bordo dei veicoli e i regolamenti relativi alla sicurezza delle batterie.

Per quanto riguarda **la rimovibilità e la sostituibilità delle batterie portatili (articolo 11)**, , alcuni Stati membri hanno espresso preoccupazione per possibili lacune derivanti da alcune delle deroghe previste e hanno ritenuto importante fissare la data prevista per l'adozione degli orientamenti, in modo da agevolare l'applicazione armonizzata delle deroghe.

Gli Stati membri hanno messo in discussione l'ambito di applicazione dell'**articolo 12** e dell'**allegato V sulla sicurezza dei sistemi fissi di stoccaggio dell'energia a batteria** e hanno proposto di applicare le disposizioni in materia di sicurezza in tutte le fasi del ciclo di vita delle batterie. Gli Stati membri hanno inoltre proposto di integrare i parametri di sicurezza di cui all'allegato V. La Commissione ha sostenuto che l'ambito di applicazione è stato definito in base alla valutazione d'impatto; ha osservato inoltre che i parametri di sicurezza per le batterie dei veicoli elettrici sono disciplinati dalla legislazione quadro dell'UE in materia di omologazione dei veicoli e che la sicurezza della raccolta delle batterie è trattata nel capo VII. La Commissione ha inoltre chiarito che la sicurezza delle batterie portatili di uso generale è disciplinata dalla direttiva 2001/95/CE relativa alla sicurezza generale dei prodotti.

Gli Stati membri hanno sostenuto una serie di modifiche di natura tecnica proposte dalla presidenza nel suo documento informale⁸.

Prescrizioni in materia di etichettatura e informazione (capo III)

Sono state espresse preoccupazioni circa la fattibilità dei termini proposti per l'entrata in vigore degli obblighi in materia di **etichettatura delle batterie (articolo 13 e allegato VI)**, dato il breve lasso di tempo previsto per l'adozione degli atti di diritto derivato. Alcuni Stati membri hanno messo in dubbio la pertinenza delle informazioni da includere in considerazione degli oneri amministrativi associati, mentre altri hanno proposto di includere informazioni supplementari, quali il peso e la composizione chimica delle batterie. La Commissione si è offerta di presentare un documento comparativo contenente le diverse disposizioni sulle informazioni che dovrebbero figurare sulle etichette, sui codici QR e sui passaporti digitali delle batterie. La Commissione ha confermato che l'assenza di un riferimento al mercurio nell'articolo 13, paragrafo 4, costituiva una svista da correggere mediante rettifica. Per quanto riguarda le **informazioni sullo stato di salute e sulla durata di vita prevista delle batterie (articolo 14 e allegato VII)**, uno Stato membro ha chiesto che l'ambito di applicazione dell'articolo sia esteso alle batterie dei prodotti elettronici. La Commissione ha giustificato il fatto che sono state incluse solo le batterie industriali e le batterie per i veicoli elettrici, precisando che si tratta di batterie con una potenziale seconda vita, per le quali le informazioni sullo stato di salute sono pertinenti.

⁸ Doc. 4964/21.

Conformità delle batterie e notifica degli organismi di valutazione della conformità (capi IV e V)

Diversi Stati membri hanno espresso riserve d'esame sul capo IV "Conformità delle batterie" (articoli da 15 a 20 e allegati VIII e IX) e sul capo V "Notifica degli organismi di valutazione della conformità" (articoli da 21 a 37), osservando che le consultazioni interne erano ancora in corso.

Diversi Stati membri hanno sostenuto l'utilizzo del meccanismo previsto dalle **specifiche comuni (articolo 16)** solo come opzione alternativa, alla quale ricorrere in casi eccezionali o nell'eventualità di ritardi estremi, esprimendosi a favore dell'adozione di norme armonizzate. La Commissione ha confermato la sua intenzione di ricorrere alla procedura solo in casi eccezionali, laddove l'assenza di norme potrebbe mettere a rischio l'attuazione del regolamento, o su base temporanea. Per quanto riguarda il capo V, la Commissione ha sottolineato l'importanza delle disposizioni volte a rafforzare l'indipendenza degli organismi di valutazione della conformità, in particolare per quanto riguarda le prescrizioni verificate da soggetti esterni quali l'impronta di carbonio, il contenuto riciclato e il dovere di diligenza nella catena di approvvigionamento.

Obblighi degli operatori economici diversi da quelli di cui al capo VII (capo VI)

Gli Stati membri hanno sollevato diverse questioni di natura tecnica. Durante le discussioni, che si sono incentrate principalmente sugli obblighi dei rappresentanti autorizzati (articolo 40), gli Stati membri hanno dichiarato di ritenere importante distinguere la definizione di rappresentanti autorizzati da quella utilizzata nella direttiva sui rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche (RAEE). La Commissione ha osservato che non è stata attribuita alcuna competenza ai rappresentanti autorizzati a norma del capo VII.

L'articolo 39 è trattato più avanti nell'ambito delle disposizioni in materia di dovere di diligenza.

Gestione del fine vita delle batterie (capo VII)

Gli Stati membri hanno sottolineato l'importanza fondamentale di questo capo. Le principali questioni che hanno destato preoccupazione riguardano i collegamenti con la legislazione vigente in materia di rifiuti, in particolare la direttiva quadro sui rifiuti, e la necessità di flessibilità in relazione ai regimi di responsabilità dei produttori esistenti e ben funzionanti già attuati a livello nazionale. Sono stati espressi pareri diversi sul livello di ambizione degli obiettivi e delle scadenze per la raccolta dei rifiuti di batterie portatili. In generale, gli Stati membri hanno espresso dubbi sull'esclusione delle batterie provenienti da mezzi di trasporto leggeri dagli obiettivi di raccolta. Sono stati chiesti ulteriori chiarimenti sulle disposizioni relative al cambio di destinazione e alla rifabbricazione delle batterie. Inoltre, gli Stati membri hanno fornito ulteriori riscontri su una serie di questioni di natura tecnica individuate nel documento informale della presidenza.

Per quanto riguarda la **responsabilità estesa del produttore (articolo 47)**, gli Stati membri hanno messo in dubbio la necessità di stabilire misure specifiche in aggiunta ai requisiti di cui agli articoli 8 e 8 bis della direttiva quadro sui rifiuti. Hanno ritenuto che l'approccio del regolamento fosse troppo prescrittivo e hanno chiesto flessibilità in relazione alle specificità dei vari regimi già operativi e ben funzionanti a livello nazionale. Tale approccio è stato inoltre considerato contrario all'obiettivo della direttiva quadro sui rifiuti consistente nell'armonizzare i regimi di responsabilità estesa del produttore nei diversi flussi di rifiuti. Alcuni Stati membri hanno manifestato interesse a includere nel regolamento disposizioni complementari alla direttiva quadro sui rifiuti. È stato inoltre suggerito di esaminare la possibilità che il regolamento stabilisca prescrizioni minime e offra agli Stati membri la facoltà di prevedere disposizioni complementari. Sono state espresse le stesse preoccupazioni anche per quanto riguarda il **registro dei produttori (articolo 46)**: gli Stati membri hanno sottolineato la necessità di tenere conto dei sistemi di registrazione già istituiti a livello nazionale nonché delle loro specificità. La Commissione ha messo in rilievo l'importanza di stabilire norme comuni in tutti gli Stati membri al fine di promuovere la circolarità delle batterie.

Per quanto concerne la **raccolta dei rifiuti di batterie portatili (articoli 48 e 55 e allegato XI)**, sono state espresse opinioni divergenti: alcuni Stati membri hanno giudicato i termini troppo ambiziosi, alcuni hanno espresso sostegno alla proposta della Commissione, altri ancora hanno manifestato un approccio flessibile in merito a un'eventuale proroga del termine intermedio. La Commissione ha riconosciuto il carattere ambizioso degli obiettivi proposti, ma li ha ritenuti raggiungibili sulla base delle esperienze e dei valori già osservati in alcuni Stati membri. Vari Stati membri hanno messo in discussione la metodologia di calcolo dei tassi di raccolta basata sulle batterie disponibili sul mercato, esprimendo il loro sostegno a favore di una metodologia basata sulle batterie disponibili per la raccolta, al fine di tenere conto della durata di vita sempre più lunga delle batterie portatili. Alcuni Stati membri hanno inoltre ritenuto problematica la duplicazione degli obblighi per i produttori e gli Stati membri per quanto riguarda la realizzazione della raccolta dei rifiuti di batterie e hanno sottolineato l'importanza di stabilire chiaramente la responsabilità per il conseguimento di tali obiettivi, considerando che lo strumento giuridico è un regolamento. Si è proposto di sopprimere l'articolo 55, in quanto si riteneva che la responsabilità del conseguimento di tali obiettivi spettasse ai produttori. La Commissione si è opposta a tale soppressione, considerando l'obbligo imposto agli Stati membri necessario per garantire l'applicabilità degli obiettivi di raccolta.

Diversi Stati membri hanno contestato l'esclusione dei rifiuti di batterie provenienti da mezzi di trasporto leggeri dai tassi di raccolta. La Commissione ha ribadito che nel corso del processo legislativo sarà ultimato uno studio del JRC sull'argomento, che potrebbe costituire la base per un ulteriore esame inteso a fissare un obiettivo di raccolta per tali batterie.

Per quanto attiene alla **raccolta dei rifiuti di batterie industriali, per autoveicoli e per veicoli elettrici (articolo 49)**, alcuni Stati membri hanno chiesto l'inclusione di un obiettivo esplicito di raccolta o la possibilità per gli Stati membri di decidere in merito all'introduzione di un obiettivo di raccolta a livello nazionale. La Commissione ha espresso il parere che un obiettivo esplicito per questi tipi di batterie non possa essere inferiore al 100 %.

È stato fornito un riscontro su una serie di questioni di natura tecnica al fine di chiarire gli **obblighi dei distributori (articolo 50), gli obblighi degli utilizzatori finali (articolo 51), gli obblighi degli impianti di trattamento (articolo 52), la partecipazione delle autorità pubbliche preposte alla gestione dei rifiuti (articolo 53) e la partecipazione dei punti di raccolta volontari (articolo 54)**. Alcuni Stati membri hanno espresso il parere che le batterie raccolte debbano essere consegnate solo ai produttori o alle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore al fine di garantire la sostenibilità dei regimi di responsabilità estesa del produttore. Al contrario, la Commissione ha sottolineato l'importanza di aprire il mercato del riciclaggio a nuovi operatori, al fine di contribuire a un aumento della raccolta di batterie. Gli Stati membri hanno inoltre sottolineato la difficoltà di far rispettare ai consumatori l'obbligo di separazione dei rifiuti di batterie.

Per quanto riguarda il **trattamento e il riciclaggio (articolo 56 e allegato XII)**, gli Stati membri hanno presentato diverse proposte volte a integrare la parte A dell'allegato XII per quanto riguarda le precauzioni e le misure di sicurezza specifiche per lo stoccaggio e il trattamento dei rifiuti di batterie al litio durante la manipolazione, la cernita e lo stoccaggio.

Nel discutere le **efficienze di riciclaggio e gli obiettivi nel recupero dei materiali (articolo 57 e allegato XII)**, gli Stati membri hanno evidenziato i collegamenti con le disposizioni in materia di cambio di destinazione e rifabbricazione e hanno sottolineato la necessità di definire chiaramente il momento a partire dal quale si considera che una batteria è sottoposta a un processo di riciclaggio. Diversi Stati membri hanno contestato il fatto che gli obiettivi siano già stati fissati mentre la loro metodologia di calcolo sarà definita solo in seguito, ed è stato proposto di includere nel regolamento i principi che dovrebbero guidare la metodologia. Inoltre, gli Stati membri hanno sostenuto che gli obiettivi di riciclaggio per il 2025 dovrebbero essere subordinati all'adozione di un atto di esecuzione che stabilisca norme dettagliate per il loro calcolo entro il termine previsto. È stato inoltre proposto di consentire lo smaltimento di alcune batterie che non dovrebbero essere riciclate (ad esempio le batterie contenenti mercurio).

Gli Stati membri hanno segnalato la necessità di valutare le disposizioni **in materia di spedizione dei rifiuti di batterie (articolo 58)** alla luce della prevista revisione del regolamento relativo alle spedizioni di rifiuti. È stato proposto di aggiungere un riferimento alle batterie esportate a fini di cambio di destinazione e rifabbricazione.

Le **prescrizioni relative al cambio di destinazione e alla rifabbricazione di batterie industriali e di batterie per veicoli elettrici (articolo 59 e allegato VII)** sono state considerate di particolare importanza. Gli Stati membri hanno insistito sulla necessità di chiarire la natura di tali operazioni, le procedure in materia di registrazione o licenze che gli operatori dovrebbero seguire nonché il momento in cui cessa la classificazione come rifiuto, e hanno chiesto l'introduzione di una definizione di "rifabbricazione". Gli Stati membri hanno espresso il loro sostegno al quadro previsto dalla proposta, in particolare all'obbligo per le batterie sottoposte a cambio di destinazione e rifabbricazione di soddisfare tutte le prescrizioni applicabili, e hanno osservato che è essenziale riconoscere in modo chiaro la responsabilità estesa del produttore per le batterie oggetto di tali operazioni. Il gruppo "Ambiente" dovrebbe discutere ulteriormente la questione sulla base di un documento informale che dovrà essere elaborato dalla Commissione.

Gli Stati membri hanno osservato che le campagne di sensibilizzazione presso gli utenti finali dovrebbero essere rese obbligatorie nell'ambito delle **informazioni sul fine vita (articolo 60)**. Alcuni Stati membri hanno espresso preoccupazioni in merito alla "tassa visibile", ossia al fatto che i costi a carico del produttore siano indicati separatamente all'utilizzatore finale presso il punto di vendita di una nuova batteria, e hanno proposto di sopprimere tale disposizione.

Per quanto riguarda la **comunicazione alle autorità competenti (articolo 61)** e la **comunicazione alla Commissione (articolo 62)**, gli Stati membri hanno sollevato diverse questioni, in particolare in merito alla fattibilità e alla responsabilità delle comunicazioni relative alle batterie portatili che hanno lasciato il territorio di uno Stato membro nell'anno successivo e alla condivisione di informazioni relative alle operazioni di gestione dei rifiuti effettuate in un altro Stato membro. Sono stati sollevati interrogativi, in particolare, sull'applicabilità dell'obbligo degli Stati membri di comunicare le efficienze di riciclaggio e il recupero dei materiali dalle batterie raccolte nel loro territorio nel caso in cui gli Stati membri non dispongano di impianti di riciclaggio delle batterie. La Commissione ha chiarito di essersi attenuta agli obblighi vigenti in materia di comunicazione (decisione n. 2008/763/CE), ma ha riconosciuto la complessità della questione e l'eventuale necessità di rafforzare le disposizioni per fare in modo che le autorità competenti possano garantire l'adempimento dell'obbligo da parte del primo gestore di impianti di riciclaggio. Sono state espresse preoccupazioni anche in merito ai termini per l'adempimento degli obblighi di comunicazione.

Infine, per quanto concerne l'**applicazione del capo VII (articolo 63)**, alcuni Stati membri hanno chiesto il rinvio della data di applicazione. La Commissione ha sottolineato le implicazioni di tale rinvio per diverse disposizioni del regolamento.

Oltre alle questioni summenzionate, gli Stati membri hanno sostenuto una serie di modifiche di natura tecnica proposte dalla presidenza nel suo documento informale⁹.

Scambio elettronico di informazioni (Capo VIII)

Nel complesso, tale capo è stato accolto con favore dagli Stati membri, che hanno per lo più chiesto chiarimenti riguardo all'articolazione tra il **sistema di scambio elettronico (articolo 64 e allegato XIII) e il passaporto della batteria (articolo 65)** rispetto ad altri obblighi di comunicazione e informazione di cui ai capi III e VII. La Commissione ha chiarito che mentre il sistema di scambio elettronico farà riferimento al modello di batteria, il passaporto della batteria sarà un registro specifico per ciascuna batteria, contenente una serie di informazioni dinamiche oltre a quelle previste dall'allegato XIII. La Commissione condividerà ulteriori informazioni sull'interazione tra le varie disposizioni. Altre questioni che destano preoccupazione riguardano l'accesso alle informazioni raccolte (in particolare da parte delle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore e degli operatori che svolgono attività di riparazione, di cambio di destinazione o di rifabbricazione e da parte di potenziali acquirenti) e il trasferimento di responsabilità per il passaporto in funzione delle variazioni di stato della batteria.

Vigilanza del mercato dell'Unione, controlli sulle batterie che entrano nel mercato dell'Unione e procedure di salvaguardia dell'Unione (capo IX) e modifiche (capo XII)

Alcuni Stati membri hanno formulato riserve d'esame su tali capi. Gli interventi degli Stati membri sono stati minimi, principalmente richieste di chiarimenti e proposte molto mirate. La Commissione ha posto in evidenza l'allineamento delle disposizioni al "nuovo" quadro legislativo per i prodotti. Sarebbe necessario un ulteriore esame del capo al fine di valutare le questioni che potrebbero destare preoccupazioni.

Appalti pubblici verdi (articolo 70)

In generale, gli Stati membri hanno accolto con favore l'inclusione nel regolamento delle disposizioni in materia di appalti pubblici verdi. Sono stati tuttavia sollevati interrogativi in merito all'adempimento degli obblighi previsti da tale articolo prima dell'adozione degli atti delegati che stabiliscono criteri o obiettivi minimi obbligatori in materia di appalti pubblici verdi. La Commissione ha osservato che gli Stati membri potrebbero seguire i requisiti di cui agli articoli da 7 a 10.

⁹ Doc. 5372/21.

Dovere di diligenza nella catena di approvvigionamento (articolo 39, articolo 72 e allegato X)

Gli Stati membri hanno riconosciuto l'importanza della questione, ma hanno messo in discussione i collegamenti con l'imminente proposta legislativa sulla governance aziendale sostenibile e sul dovere di diligenza. Hanno inoltre espresso preoccupazione per gli oneri amministrativi associati, in particolare per le PMI, nonché per l'applicabilità e la verifica delle catene del valore nei paesi terzi. La Commissione ha riconosciuto le procedure amministrative necessarie per la verifica, ma ha osservato che, secondo la valutazione d'impatto, si prevedeva che solo le grandi imprese sarebbero state interessate dalle disposizioni. Ha inoltre sottolineato il riferimento, contenuto nel considerando 70, all'eventuale adeguamento del regolamento alla luce di future modifiche legislative.

Durante la discussione dell'articolo 4 sulle prescrizioni in materia di sostenibilità, sicurezza, etichettatura e informazione, la Commissione ha chiarito che le disposizioni in materia di dovere di diligenza non sono state incluse in tale articolo in quanto non si tratta di prescrizioni strettamente relative ai prodotti, bensì di obblighi per gli operatori economici.

Delega di potere e procedura di comitato (capo XI)

Gli atti delegati di cui all'articolo 73 sono stati discussi nel corso dell'analisi degli articoli pertinenti. Gli Stati membri hanno formulato riserve su alcuni degli atti delegati, in particolare nel contesto del capo II, e in alcuni casi la presidenza ha proposto di riesaminare la delega di poteri. Nel complesso, gli Stati membri hanno espresso notevole preoccupazione per le scadenze proposte per l'adozione di vari atti delegati e di esecuzione, nonché per l'entrata in vigore delle relative disposizioni.

Disposizioni finali (Capo XIII)

Gli Stati membri mettono in discussione l'interazione tra l'abrogazione dell'attuale direttiva sulle batterie e le relative norme transitorie, le prescrizioni in materia di responsabilità estesa del produttore stabilite dalla direttiva quadro sui rifiuti e il regolamento proposto.

La data di applicazione del regolamento (gennaio 2022) è stata considerata irrealistica, in particolare vista la complessità dei negoziati sul regolamento, e gli Stati membri ne hanno chiesto il rinvio.

IV. CONCLUSIONE

Nell'ambito dell'attuale pianificazione della presidenza portoghese, alla fine di giugno il Gruppo "Ambiente" avrà dedicato 21 videoconferenze informali al regolamento sulle batterie.

La presidenza ritiene che l'analisi approfondita della proposta abbia fornito chiarimenti sotto tutti gli aspetti e abbia consentito di individuare le principali questioni che destano preoccupazione per gli Stati membri, consentendo di pianificare i futuri lavori necessari per l'adozione di un orientamento generale.

Sulla base delle discussioni svoltesi finora, e fatti salvi gli ulteriori lavori necessari sulle questioni descritte nella sezione III, la presidenza ha individuato le seguenti questioni principali che richiedono ulteriori lavori, sotto il profilo politico e giuridico:

- base giuridica;
- approccio da seguire per quanto riguarda le batterie dei mezzi di trasporto leggeri;
- procedura per la modifica delle restrizioni delle sostanze pericolose;
- scadenze proposte per le prescrizioni in materia di sostenibilità e sicurezza, associate ai lavori approfonditi necessari per quanto riguarda il diritto derivato;
- articolazione con la legislazione vigente in materia di rifiuti e livello di flessibilità per gli Stati membri per quanto riguarda la responsabilità estesa del produttore per le batterie;
- livello di ambizione degli obiettivi di raccolta;
- disposizioni in materia di dovere di diligenza alla luce dell'imminente proposta legislativa sulla governance aziendale sostenibile e sul dovere di diligenza.

La presidenza portoghese è impegnata a collaborare strettamente con la presidenza slovena entrante al fine di agevolare il proseguimento delle discussioni a livello di Gruppo "Ambiente" e di garantire che il fascicolo compia progressi rapidi in sede di Consiglio. A tal fine, la presidenza intende lavorare in vista di una proposta di compromesso per i capi II e VII entro la fine del semestre.

La presidenza è sinceramente grata alla Commissione per l'eccellente cooperazione con il Gruppo "Ambiente" e per le spiegazioni dettagliate e i documenti informali forniti, nonché agli Stati membri per il loro impegno e i loro preziosi contributi durante le riunioni settimanali e per le ampie osservazioni scritte aggiuntive presentate.

Si invita il Coreper a prendere atto della presente relazione della presidenza sullo stato di avanzamento dei lavori al fine di trasmetterla al Consiglio TTE (Telecomunicazioni) nella sessione del 10 giugno 2021.