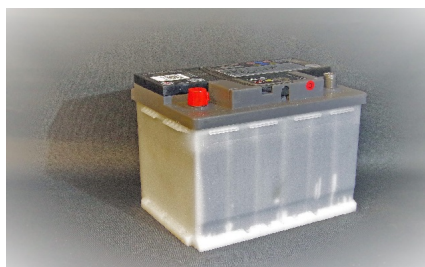


Scritto da A. P.

Venerdì 22 Novembre 2019 09:06

L'associazione dei produttori europei di batterie e accumulatori scrive i propri suggerimenti e le proprie perplessità al Legislatore europeo in vista della revisione della Direttiva sul fine vita dei veicoli.



Recentemente **Eurobat** – l'Associazione dei produttori europei di **batterie elettriche** ha diramato un *position paper* che contiene le valutazioni della categoria sulla prossima **revisione della Direttiva ELV**.

L'Associazione, nata con lo scopo di studiare e valutare tutte le questioni di interesse per i produttori di batterie e accumulatori e i loro subappaltatori in Europa, Medio Oriente e Africa; promuovere gli interessi regolatori commerciali ed economici delle industrie automobilistiche, industriali e speciali delle batterie in Europa; facilitare una crescita continua dell'industria europea; collaborare con tutti gli stakeholders per favorire e sviluppare nuove soluzioni per il mercato delle batterie, ha inteso fornire ai decisori politici dell'Ue il proprio contributo in materia.

"Riteniamo che una nuova proposta legislativa sulla presente direttiva sia urgentemente necessaria – si legge nell'introduzione del documento - anche considerando la pertinenza dell'industria delle batterie negli sforzi di decarbonizzazione dell'Unione europea, l'importanza di un riciclaggio efficace ed efficiente dei veicoli e la necessità di garantire coerenza politica, parità di condizioni certezza sul campo e sul business per tutti gli attori della catena del valore".

Il primo punto nodale che Eurobat segnala all'attenzione dei Legislatori di Bruxelles riguarda la **necessità di rispettare le tempistiche**.

"La Commissione – scrivono i produttori - ha l'obbligo giuridico di riesaminare la direttiva ELV entro il 31 dicembre 2020 e, a tal fine, presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio, corredata, se del caso, di una proposta legislativa".

Tuttavia, proprio su questo punto l'Associazione si rammarica di vedere un ritardo proprio nei lavori preparatori della valutazione stessa, un ritardo che, per la Commissione significherebbe il mancato rispetto della scadenza.

"Al momento – si legge nel position paper - per i produttori di batterie per autoveicoli, la direttiva ELV è un fattore di costo. La direttiva ELV porta a incertezza giuridica e ostacola gli investimenti nella produzione di batterie in Europa (anche a causa della doppia regolamentazione con la Direttiva sulle batterie e sul REACH)".

Eurobat sollecita, pertanto, la Commissione europea ad accelerare i suoi lavori e presentare la valutazione della Direttiva ELV, e successivamente una nuova proposta per il veicoli a fine vita, il più presto possibile.

Un altro aspetto di riflessione che l'Associazione dei produttori di batterie segnala al Legislatore comunitario è rappresentato dal fatto che la **nuova proposta di Direttiva sulle batterie** e i nuovi criteri di produzione sostenibile delle stesse, dovrebbero essere sviluppati coerentemente con la revisione della Direttiva sui veicoli a fine vita.

Un'altra questione spinosa sottolineata dai produttori europei riguarda il fatto che, a loro avviso, la Direttiva 2000/53/CE sui veicoli a fine vita *"ha causato oneri e complessità regolamentari superflui"* andando a sovrapporsi ad altri strumenti legislativi *ad hoc* (come la **Direttiva sulle batterie**, il **Regolamento REACH** e le norme su **Salute e Sicurezza sul Lavoro** per quanto concerne le batterie per autoveicoli e le sostanze in esse utilizzate).

Pertanto Eurobat sollecita la Commissione a risolvere tale sovrapposizione normativa utilizzando la Direttiva sulla batterie come strumento legislativo chiave sulle batterie e Regolamento REACH e norme SSL come strumenti

Scritto da A. P.

Venerdì 22 Novembre 2019 09:06

chiave sui rischi di esposizione.

Inoltre, chiede alla Commissione di "*valutare i criteri di esenzione ELV esistenti per garantire la coerenza con altri criteri di esenzione dalla restrizione delle sostanze previsti dalla normativa sui rifiuti come RoHS (articolo 5, paragrafo 1), dove ad esempio la disponibilità di sostituti e l'impatto socioeconomico della sostituzione, nonché il pensiero del ciclo di vita sugli effetti complessivi dell'esenzione si applicano*".

L'ultimo aspetto da risolvere a livello europeo, secondo Eurobat riguarda i "veicoli di ubicazione sconosciuta", ovvero quei mezzi che sono stati cancellati dai registri ma senza un certificato di rottamazione rilasciato o disponibile per le autorità e anche senza informazioni disponibili indicanti che il veicolo è stato trattato in un Centro di Demolizione o è stato esportato.

Secondo l'Associazione la Direttiva ELV non è riuscita compiutamente a risolvere questo problema che attualmente, in Europa, interessa dai 3 ai 4 milioni di veicoli l'anno.

"Attualmente – scrivono da Eurobat – si lascia troppo spazio all'interpretazione riguardo alle definizioni e ai criteri per distinguere le auto usate e i veicoli a fine vita. Allo stesso tempo, l'applicazione a livello nazionale è inefficace e sono fortemente necessari migliori sistemi di segnalazione, registrazione e cancellazione per affrontare adeguatamente il problema".

Il perdurare del problema, segnala l'Associazione, si traduce nella scomparsa delle batterie dal sistema di captazione nonostante la volontà delle aziende preposte di raccoglierle e riciclarle per recuperare materiali di valore.

Eurobat, invita, dunque la Commissione Ue e tutto gli Stati membri "*a lavorare su una nuova Direttiva ELV con definizioni e criteri più chiari e più rigorosi, con sistemi di comunicazione, registrazione e cancellazione migliorati a livello nazionale*".