

## NUOVO REGOLAMENTO UE SU BATTERIE E RIFIUTI DI BATTERIE: COME CAMBIA LA NORMATIVA

**Le nuove disposizioni di legge hanno come obiettivo quello di assicurare certezza del diritto a tutti gli operatori, ma guardano anche al raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050. Fra le tante novità, arriva anche il «passaporto della batteria».**



### MAURIZIO IORIO

Dalla partnership tra Marketplace e Andec prende vita questa rubrica, curata dall'Avvocato Maurizio Iorio nel suo duplice ruolo di Avvocato Professionista in Milano e di Presidente di Andec.

#### Dalla Direttiva 2006/66/CE al Regolamento (UE) 2023/1542

Il 17 agosto 2023 è entrato in vigore il Regolamento UE 2023/1542 (il "Regolamento") in materia di batterie e rifiuti di batterie, ambito precedentemente disciplinato dalla Direttiva 2006/66/CE, recepita in Italia con il D.Lgs. 188/2008.

Il Regolamento, che si innesta nel più ampio percorso verso la neutralità climatica prevista entro il 2050, si pone il duplice obiettivo di garantire certezza del diritto a tutti gli operatori coinvolti nel settore della produzione, del commercio e del riciclaggio di batterie ed accumulatori e di ridurre gli impatti ambientali negativi derivanti dalla produzione e dalla gestione dei correlativi rifiuti, diminuendo il ricorso a nuove materie prime e rendendo più efficiente il reimpiego di quelle già in uso.



Il Regolamento sarà applicabile dal **18 febbraio 2024** (art. 96): è questa la deadline entro cui adeguarsi ai suoi obblighi e prescrizioni<sup>1</sup>. Il differimento dell'efficacia del Reg. UE 2023/1542 al 18 febbraio 2024 comporta che fino a tale data resterà pienamente applicabile la Dir. 2006/66/CE (la "Direttiva"), la quale, per espressa previsione del Regolamento (art. 95), dovrà intendersi abrogata solo a partire dal **18 agosto 2025**, ad eccezione di alcune disposizioni, che continueranno ad applicarsi anche in tempi successivi (vedasi nota n. 2).

#### Qual è la vigente normativa su raccolta e trattamento di pile e accumulatori?

Si rammenta che la Dir. 2006/66/CE è stata recepita con il D.Lgs. 188/2008, che ha previsto un im-

1 - Alcune disposizioni, però, acquisteranno efficacia solo in tempi successivi: l'art. 11, riguardante la rimovibilità e sostituibilità delle batterie portatili e delle batterie per mezzi di trasporto leggeri, acquisterà efficacia solo dal **18 febbraio 2027**; l'art. 17, riguardante la valutazione della conformità a specifici requisiti previsti dal Regolamento (si vedano artt. 6, 9, 10, 12, 13 e 14), e l'intero capo VI, riguardante gli obblighi a carico di determinate categorie di operatori economici (per il cui dettaglio si rimanda al medesimo capo), dal **18 agosto 2024**; l'art. 17, par. 2, dal dodicesimo mese successivo alla prima pubblicazione dell'elenco degli organismi notificati di cui all'art. 30, par. 2; l'intero **capo VIII**, riguardante la gestione di rifiuti di batterie, a decorrere dal **18 agosto 2025**.

2 - L'art. 11 della Direttiva, in materia di rimozione di rifiuti di pile e accumulatori, si applicherà fino al **18 febbraio 2027**; l'art. 12, par. 4 e 5 della Direttiva, riguardante l'efficienza minima di riciclaggio, resteranno efficaci fino al **31 dicembre 2025**; l'art. 21 della Direttiva, in materia di etichettatura, si applicherà fino al **18 agosto 2026**.

pianto di obblighi, divieti e sanzioni, essenzialmente in capo ai produttori di pile e accumulatori portatili, accumulatori industriali ed accumulatori per veicoli, riassumibili come segue: Restrizioni all'immissione nel mercato di pile/accumulatori in ragione delle sostanze che contengono. È vietata l'immissione sul mercato di pile o accumulatori, anche incorporati in apparecchi contenenti più di 0,0005% di mercurio in peso nonché di pile o accumulatori, anche portatili, compresi quelli incorporati in apparecchi, contenenti più dello 0,002% di cadmio in peso.

Erano previste originariamente talune eccezioni, che sono venute via via a cadere.

#### Obbligo di iscrizione al registro nazionale

Ai produttori è fatto obbligo di iscriversi al Registro Nazionale tenuto dal Ministero dell'Ambiente (il "Registro"), con conseguente rilascio di un numero di iscrizione da indicare su tutta la documentazione di vendita, inclusi i documenti di trasporto e le fatture.

#### Obbligo di farsi carico di raccolta e trattamento di rifiuti di pile e accumulatori

I produttori devono farsi carico di gestire, su base individuale o collettiva, sistemi di raccolta separata nonché di trattamento e riciclo di rifiuti di pile e accumulatori portatili, industriali e per veicoli.

#### Obblighi di comunicazione periodica dei dati

I produttori devono comunicare annualmente entro il 31 marzo al Registro i dati relativi alle pile e accumulatori immessi sul mercato nazionale nell'anno precedente.

#### Obblighi in capo ai distributori

I distributori di pile o di accumulatori portatili hanno l'obbligo di esporre in evidenza, in prossimità dei banchi di vendita, con caratteri ben leggibili, un avviso al pubblico con indicata la possibilità di lasciare presso i loro punti di vendita i rifiuti di pile o accumulatori portatili e di porre a disposi-



zione del pubblico appositi contenitori per il conferimento gratuito degli stessi.

Obbligo di etichettatura ai fini dell'immissione sul mercato. Le pile e gli accumulatori possono essere immessi sul mercato solo se contrassegnati in modo visibile, leggibile ed indelebile con lo specifico simbolo del bidone barrato. Sanzioni

Sanzioni severe sono previste dall'art. 15 del D.Lgs. 188/2008 per l'immissione: di pile e accumulatori privi dei simboli prescritti; in assenza dell'iscrizione del produttore alla Camera di Commercio; di pile e accumulatori contenenti quantità di specifici metalli in misura superiore alla soglia consentita.

#### Quali sono le principali novità del nuovo Regolamento (UE) 1542/2023?

Uno degli obiettivi dichiarati del nuovo regolamento consiste nel superamento di alcuni evidenti limiti della Dir. 2006/66/CE, che la Commissione Europea, sia per ragioni di ordine economico che di impatto ambientale, ha ritenuto inadeguata: in primo luogo, perché non garantirebbe un quadro di concorrenza uniforme per gli operatori economici coinvolti, vista la fisiologica discordanza delle leggi nazionali di recepimento; in secondo luogo, non sarebbe in grado di attenuare i rischi di crisi di approvvigionamento di energia in contesti di crisi economica e geopolitica; in ultimo, non sarebbe idonea a mitigare il rischio ambientale, non potendo realizzare un soddisfacente sistema di economia circolare dell'energia e delle materie prime funzionali alla sua produzione.

Il primo dei limiti sopra illustrati è stato superato attraverso la scelta di sostituire la vigente Dir. 2006/66/CE con un regolamento, così assicurando che l'intera disciplina in materia di batterie sia uniforme nei dettagli ed obbligatoria in tutti gli stati membri, senza apprezzabili margini di differenza applicativa da uno stato all'altro. Il Reg. UE 2023/1542, pertanto, è esso stesso una novità. Nei contenuti, le più importanti novità normative sono

legate a quattro specifiche aree di interesse:

1. **la sostenibilità;**
2. **l'etichettatura** e le informazioni obbligatorie;
3. **la trasparenza nell'approvvigionamento** delle materie prime;
4. **l'ampliamento dell'EPR** (*Extended Producer Responsibility*) e dei **tassi di raccolta**.

Prima di esaminare le aree di interesse, ricordiamo che il Regolamento si riferisce esclusivamente alle "batterie" e non più a "pile ed accumulatori": infatti, il Regolamento introduce una nuova definizione unificante di quelle che sotto la Direttiva erano indicate come "pile" o "accumulatori". La batteria è definita ora come «qualsiasi dispositivo che eroga energia elettrica ottenuta mediante trasformazione diretta di energia chimica, con stoccaggio interno o esterno, costituito da uno o più elementi o moduli di batteria o da pacchi batterie non ricaricabili o ricaricabili e che comprende le batterie che sono state sottoposte alla preparazione per il riutilizzo o alla preparazione per il cambio di destinazione, al cambio di destinazione o alla rifabbricazione»; giova ricordare che invece, sotto la Direttiva, una pila (o accumulatore) era «una fonte di energia elettrica ottenuta mediante trasformazione diretta di energia chimica, costituita da uno o più elementi primari (non ricaricabili) o costituita da uno o più elementi secondari (ricaricabili)».

#### 1. Sostenibilità

L'obiettivo della sostenibilità è perseguito prevalentemente attraverso le seguenti prescrizioni rivolte ai produttori: (a) la dichiarazione dell'impronta di carbonio; (b) la dichiarazione di contenuto riciclato; (c) i requisiti di prestazione e durata; (d) i requisiti di rimovibilità e sostituibilità.

#### (a) L'impronta di carbonio

Un elemento del tutto nuovo nel Reg. (UE) 1542/2023 è l'impronta di carbonio, definita (qui concisamente) come la somma delle emissioni di gas a effetto serra e degli assorbimenti di



gas a effetto serra in un sistema di prodotto (si veda art. 3, par. 1, punto 21 del Regolamento). L'impronta così definita dovrà essere illustrata nella c.d. "dichiarazione dell'impronta", cioè un complesso di informazioni (art. 7 del Regolamento) che dovrà accompagnare obbligatoriamente:

- le batterie per **veicoli elettrici**;
- le batterie **industriali ricaricabili con una capacità superiore a 2 kWh**;
- le batterie per **mezzi di trasporto leggeri**.

La dichiarazione non si applicherà dal momento della data di entrata in vigore del Regolamento ma, in relazione al tipo di batteria, secondo un calendario dettagliatamente previsto all'art. 7 del Regolamento. La dichiarazione dovrà essere redatta per ciascun modello di batteria e per stabilimento di fabbricazione; l'impronta dovrà essere riportata su un'etichetta ben visibile, chiaramente leggibile ed indelebile affissa su ogni batteria fino al 18 febbraio 2027, data a partire dalla quale vigerà l'obbligo di riportare la dichiarazione attraverso un QR Code. Saranno **escluse dall'obbligo della dichiarazione** le batterie che sono state immesse sul mercato o messe in servizio prima di essere sottoposte alla preparazione per il riutilizzo, alla preparazione per il cambio di destinazione, al cambio di destinazione o alla rifabbricazione (per la definizione di tali operazioni si veda l'art.

3, par. 1, punti da 29 a 32 del Regolamento).

#### (b) L'indicazione del contenuto riciclato

Dato che alcune materie prime connesse al mercato energetico (litio, cobalto e nichel) per la loro rarità devono considerarsi "critiche", il Regolamento introduce dei livelli minimi obbligatori di materiali riciclati che le batterie dovranno contenere.

È pertanto stabilito che le batterie industriali con capacità superiore a 2 kWh, quelle per veicoli elettrici e quelle per autoveicoli che contengono **cobalto, piombo, litio o nichel**, dovranno essere accompagnate da una documentazione tecnica che attesti che le stesse contengono le seguenti percentuali minime di materiale recuperato da rifiuti:

16% di cobalto, 6% di litio e 6% di nichel **nei materiali attivi**, cioè quelli che reagiscono chimicamente per produrre energia elettrica (per una definizione estesa si veda l'art. 3, par. 1, punto 5 del Regolamento); 85% di piombo **nella batteria**.

Tale documentazione tecnica sarà obbligatoria a partire dai 24 mesi successivi all'entrata in vigore dell'atto delegato che prescriverà i metodi per il calcolo e la verifica della percentuale di materiale riciclato, e comunque non prima del **18 agosto 2028**.

Entro il **18 agosto 2036**, le percentuali minime di materiale riciclato saranno incrementate al:

- 26% per il cobalto, 12% per il litio e 15% per il nichel **nei materiali attivi**;

- non subirà incrementi la percentuale di piombo **nella batteria**.

#### (c) Garanzia su prestazioni e durata

Le batterie portatili di uso generale, cioè quelle aventi formati comuni tra cui le cosiddette "Stilo", "Ministilo", ecc., (v. art. 3, par. 1, punto 10 del Regolamento), dovranno garantire **performance elettrochimiche e di durata minime** che saranno specificate con un atto delegato che la Commissione adotterà entro il 18 agosto 2027.

Tali requisiti di performance saranno obbligatori a partire dai 24 mesi successivi all'entrata in vigore dell'atto delegato che stabilirà numericamente i valori minimi e, comunque, non prima del **18 agosto 2028**.

#### (d) Rimovibilità e sostituibilità

Il Regolamento stabilisce che qualsiasi persona fisica o giuridica che immette sul mercato prodotti che incorporano **batterie portatili** (art. 3, par. 1, punto 9 del Regolamento) o **batterie per i mezzi di trasporto leggeri** (art. 3, par. 1, punto 11 del Regolamento) provvede affinché tali batterie siano **facilmente rimovibili e sostituibili** dall'utilizzatore finale in qualsiasi momento per tutta la durata di vita del prodotto (art. 11, con efficacia a partire dal 18 febbraio 2027).

È "**facilmente rimovibile**" una batteria che può essere rimossa da un prodotto mediante l'uso di strumenti disponibili in commercio, senza che sia necessario l'uso di utensili speciali, mentre è "**facilmente sostituibile**" una batteria che, dopo essere stata rimossa dall'apparecchio o dal mezzo di trasporto leggero, può essere sostituita da un'altra batteria compatibile, senza compromettere il funzionamento, le prestazioni ovvero la sicurezza dell'apparecchio o del mezzo di trasporto leggero.

#### 2. Etichettatura ed informazioni obbligatorie

Le batterie dovranno essere provviste di etichette contenenti specifiche informazioni elencate nell'Allegato VI del Regolamento.

Talune di queste informazioni, soprattutto quelle da offrire in formato grafico, dovranno rispettare specifici requisiti di dimensioni e di proporzioni. Per brevità, si rimanda per tali criteri all'art. 13, par. 4, 5 e 7 del Regolamento.

In questa sede è utile ricordare alcune delle date di efficacia previste dal legislatore europeo.

Entro i 18 mesi successivi all'entrata in vigore dall'atto di esecuzione relativo a specifici criteri di etichettatura, e comunque non obbligatoriamente prima del **18 agosto 2026**:

tutte le batterie dovranno recare un'etichetta contenente le informazioni generali;

le batterie portatili ricaricabili, per mezzi di trasporto leggeri e per autoveicoli dovranno riportare un'etichetta contenente le informazioni relative alla loro capacità;

le batterie portatili non ricaricabili dovranno essere



provviste di un'etichetta contenente le informazioni sulla durata media minima quando usate in applicazioni specifiche e di un'etichetta con l'indicazione «non ricaricabile».

A partire dal **18 agosto 2025**, **tutte le batterie** dovranno essere contrassegnate con il simbolo per la raccolta differenziata delle batterie riportato nell'allegato VI, parte B.

Dal **18 febbraio 2027**, tutte le batterie dovranno essere contrassegnate con un codice QR come descritto nell'allegato VI, parte C del Regolamento.

#### 3. La trasparenza nell'approvvigionamento delle materie prime

Allo scopo dichiarato di mitigare l'impatto ambientale e sociale dell'impiego delle materie prime (soprattutto quelle "critiche") per la produzione di batterie come fonte privilegiata di energia, il Regolamento ha stabilito specifici obblighi di *due diligence*, la quale:

- **si applica**, su base dimensionale, a tutti gli operatori economici che nell'esercizio precedente l'ultimo abbiano registrato un fatturato netto inferiore a 40 milioni di euro e non facciano parte di un gruppo costituito da imprese madri e figlie che, su base consolidata, superi il limite di 40 milioni di euro;

- **non si applica** agli operatori economici che immettono sul mercato o mettono in servizio batterie che sono state sottoposte alla preparazione

per il riutilizzo, alla preparazione per il cambio di destinazione, al cambio di destinazione o alla rifabbricazione, se tali batterie sono già state immesse sul mercato o messe in servizio prima di essere sottoposte a tali operazioni (per la definizione di tali operazioni si veda l'art. 3, par. 1, punti da 29 a 32 del Regolamento).

Quanto al contenuto, il Reg. UE 2023/1542 stabilisce che è dovere degli operatori economici interessati individuare e valutare il rischio nella propria catena di approvvigionamento di effetti negativi associati a specifiche categorie di rischio (tra cui inquinamento atmosferico, salute dell'aria, delle acque e dei fondali marini, biodiversità, ecc.) che il Regolamento raggruppa ed elenca nell'allegato X, punto 2.

#### 4. Ampliamento dell'EPR (Extended Producer Responsibility) e dei tassi di raccolta

**EPR**: in considerazione dei risultati di raccolta e di riciclo conseguiti dalla Dir. 2006/66/CE che la Commissione non ha ritenuto «ottimali», il Regolamento ha innanzitutto reso definitivamente uniformi le regole riguardanti la gestione dei rifiuti e la EPR (*Extended Producer Responsibility*), estendendola ad **ogni tipo di batteria**, comprese quelle risultanti da operazioni di preparazione per il riutilizzo, da preparazione per il cambio di destinazione, da cambio di destinazione o da rifabbricazione (per la definizione di tali operazioni si veda l'art. 3, par. 1, punti da 29 a 32 del Regolamento).

**Tassi di raccolta**: rispetto alla Dir. 2006/66/CE, anche gli obiettivi di raccolta subiscono un incremento finalizzato al maggior riciclo e ciò è ispirato, come già detto, non solo da questioni di ordine ambientale ma dalla forte preoccupazione che la scarsità di materie prime nel territorio dell'Unione possa determinare crisi energetiche non sanabili (se non attraverso un massiccio approvvigionamento dall'esterno dell'UE).

Gli obiettivi di raccolta previsti dalla Dir. 2006/66/CE

sono stati dunque incrementati e sono stabilite le seguenti soglie di raccolta di rifiuti:

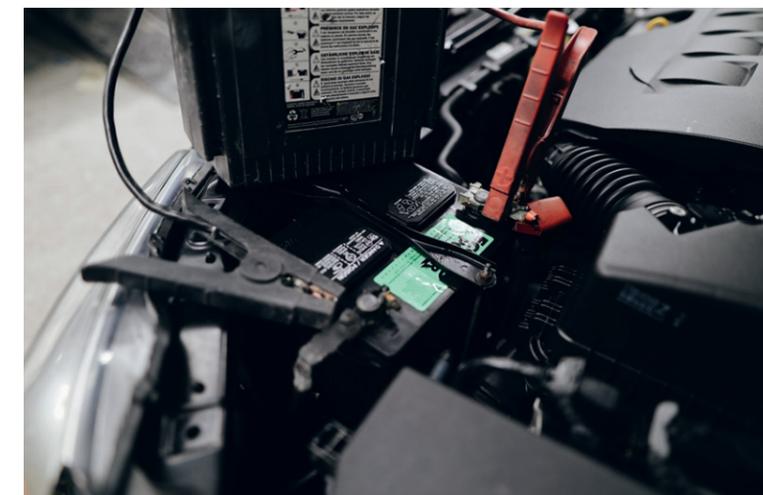
- per le **batterie portatili** (v. definizione all'art. 3, par. 1, punto 9 del Regolamento): 45% entro il 31 dicembre 2023; 63% entro il 31 dicembre 2027; 73% entro il 31 dicembre 2030;
- per le batterie per **mezzi di trasporto leggeri** (v. definizione all'art. 3, par. 1, punto 11 del Regolamento): 51% entro il 31 dicembre 2028; 61% entro il 31 dicembre 2031.

#### Cos'è il passaporto della batteria?

Una delle più rilevanti novità del Regolamento è rappresentato dall'introduzione di uno strumento di tracciabilità e di identificazione denominato "**passaporto della batteria**".

Si tratta di una registrazione in formato elettronico obbligatoria a partire dal **18 febbraio 2027**, che riguarderà ogni singola batteria per **mezzi di trasporto leggeri**, per **veicoli elettrici** nonché ogni singola **batteria industriale con capacità superiore a 2 kWh** immessa sul mercato o messa in servizio.

In occasione dell'immissione o della messa in servizio, ogni batteria dovrà essere dotata di un nuovo "passaporto", che cesserà di esistere ogniqualvolta la batteria sia riciclata.



N.B. Le immagini utilizzate a corredo di questo articolo sono solo a puro scopo illustrativo