

Position paper

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, che modifica i regolamenti (UE) 2018/858 e (UE) 2019/1020 e abroga le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE

Confartigianato Imprese accoglie positivamente la volontà della Commissione europea di aumentare la sostenibilità del settore dei trasporti, attraverso la **proposta di nuove misure per la riciclabilità, la recuperabilità e l'uso di contenuto riciclato nella progettazione dei veicoli**.

Si rileva in particolare che questa proposta di Regolamento abbia un importante impatto sul mondo dei riparatori-manutentori (di cui si dà specifico riferimento nelle definizioni previste dalla proposta di Regolamento all'art. 3 paragrafo 18), dal momento che nella proposta se ne sottolinea il **ruolo durante la fase di utilizzo dei veicoli**.

A tal proposito, Confartigianato Imprese accoglie positivamente le disposizioni che nel testo sottolineano **l'importanza di rendere facilmente accessibili agli autoriparatori indipendenti tutte le specifiche tecniche dei veicoli**, al fine di consentire loro di effettuare le varie operazioni di manutenzione dei veicoli.

Inoltre, un equo accesso alle informazioni tecniche dei veicoli risulta particolarmente importante alla luce delle misure introdotte nella proposta, relative alla raccolta e alla disponibilità di una serie di specifiche sui veicoli nel **passaporto di circolarità del veicolo** (art.13) e l'istituzione di un sistema di **responsabilità estesa del produttore** (art.16).

In particolare, rispetto all'istituzione del passaporto di circolarità del veicolo, si condivide la necessità di rendere **le informazioni contenute nel passaporto interoperabili e trasferibili tramite una rete di scambio dati aperta e accessibili da tutti gli operatori**.

In questo caso, si rileva che la creazione di una **piattaforma europea per la raccolta dei dati** costituirebbe un valido strumento per facilitare **l'accesso alle varie informazioni sui veicoli da parte tutti gli attori indicati dall'ambito di applicazione del provvedimento**, nonché uno strumento per dare evidenza della conformità ai requisiti di sostenibilità eventualmente introdotti sia dalla proposta di Regolamento che dalla strategia di circolarità che i produttori dei veicoli sono chiamati a redigere, secondo quanto previsto dall'art.9.

Tuttavia, anche a riguardo dell'introduzione di uno schema di responsabilità estesa del produttore, si evidenzia l'importanza di **fornire linea guida chiare sia rispetto al ruolo dei riparatori-manutentori nell'aggiornare il passaporto di circolarità del veicolo ad ogni operazione di manutenzione ordinaria e/o straordinaria sia rispetto alla modalità secondo cui tale aggiornamento deve avvenire**. Questo aspetto risulta di particolare rilievo dal momento che i riparatori-manutentori sono considerati in quanto direttamente coinvolti nel trattamento di un veicolo durante il suo periodo di vita e di utilizzo.

Oltre ai riparatori-manutentori, si rileva che questa proposta di Regolamento abbia un forte impatto per i **demolitori di veicoli fuori uso**, nella proposta identificati come gestori di rifiuti (art.3 paragrafo 21), i cui impianti di trattamento oltre ad essere sottoposti ad una prima autorizzazione al funzionamento, sono sottoposti a controlli periodici da parte degli Stati membri così come previsto dall'art.46.

In particolare, si rileva che questa proposta di Regolamento introdurrebbe delle **nuove modalità di trattamento dei veicoli fuori uso**, dal momento che sono inseriti **specifici target di riutilizzo, recupero e riciclaggio per veicolo, insieme ad obiettivi di riciclaggio anche della plastica contenuta nei veicoli trattati**.

Ai vari obiettivi di riutilizzo, recupero e riciclaggio, si aggiungono inoltre operazioni di "depurazione" dei veicoli fuori uso prima del trattamento di fine vita, così come previsto nell'art.29, con l'obiettivo di **rimuovere in modo separato specifiche parti, componenti, materiali o liquidi parte dei veicoli**; in quest'ottica, la rimozione separata delle diverse parti dovrebbe garantire una specifica modalità di trattamento e di eventuale smaltimento, in conformità ai vari requisiti previsti dalla stessa proposta di Regolamento.

Sempre con riferimento all'art.29, Confartigianato Imprese ritiene preferibile la **sostituzione del termine "depurazione" dei veicoli fuori uso con "bonifica" degli stessi**, con l'obiettivo di indicare le operazioni di trattamento dei singoli componenti nonché dei fluidi, dei liquidi e dei lubrificanti rimossi da stoccare separatamente, così come le parti con metalli diversi come alluminio, acciaio, ghisa e ferro, che se selezionati adeguatamente, hanno un valore importante nel sostegno di una vera economia circolare.

Nel condividere pienamente gli obiettivi di circolarità per l'intero ciclo di vita di un veicolo, Confartigianato Imprese rileva che proposta introdurrebbe diverse misure che, nella sostanza, cambierebbero il **modo di operare dei diversi attori che ne rientrano nell'ambito di applicazione**. Per questo motivo, si sottolinea la necessità di prevedere **misure che possano accompagnare le micro e PMI dei settori interessati** e che saranno chiamate a conformarsi alle disposizioni che questo Regolamento introdurrebbe. Si ritiene infatti che l'adeguamento dei propri modelli produttivi, nonché la conoscenza delle **specifiche modalità di trattamento e smaltimento**, richiedano una **specifico formazione degli operatori interessati**, al fine di garantirne anche la competitività e la sopravvivenza nel mercato.

Come ulteriore riflessione, Confartigianato Imprese sottolinea la necessità di **prevedere maggiore coerenza temporale** nelle date inserite nella proposta di Regolamento.

Nella proposta, infatti, mentre si prevede un arco temporale pari a 72 mesi dopo l'entrata in vigore del Regolamento entro il quale i produttori sono chiamati a progettare veicoli che rispettino specifici target di riutilizzabilità o riciclabilità e di riutilizzabilità o recuperabilità, per i gestori di rifiuti gli stessi target sono da conseguire entro 36 mesi dopo l'entrata in vigore del Regolamento. In mancanza di veicoli già presenti sul mercato costruiti in base alle disposizioni della proposta di regolamento in esame, risulterà impossibile per i gestori di rifiuti adempiere a questi obblighi. Al fine di evitare questa spiacevole situazione e le eventuali sanzioni che ne potrebbero derivare, Confartigianato Imprese esorta la Commissione e le altre istituzioni europee ad **assoggettare produttori e gestori di rifiuti ai medesimi obblighi temporali**.

Un'armonizzazione proporzionata degli orizzonti temporali garantirebbe inoltre la possibilità per micro e PMI di avere a disposizione il tempo necessario per il conseguimento di specifici target di

circolarità, che oltre ad essere particolarmente ambiziosi, devono essere applicati entro un arco temporale piuttosto ristretto.

Per concludere, con l'obiettivo generale di garantire l'ottimale conformità ai nuovi requisiti proposti e concretizzare sia la transizione sostenibile che quella digitale di micro e PMI, Confartigianato Imprese sottolinea la necessità di tenere debitamente conto delle risorse materiali e non di cui queste dispongono, al fine di **evitare qualsiasi aggravio di costi e oneri burocratici a loro danno**.

