COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 20.11.2009
COM(2009) 635 definitivo

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO, AL PARLAMENTO EUROPEO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI

SULL'ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2000/53/CE RELATIVA AI VEICOLI FUORI USO

PER IL PERIODO 2005-2008

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO, AL PARLAMENTO EUROPEO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI

SULL'ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2000/53/CE RELATIVA AI VEICOLI FUORI USO

PER IL PERIODO 2005-2008

1. INTRODUZIONE

La direttiva 2000/53/CE (direttiva ELV)[1] è finalizzata principalmente a prevenire la produzione di rifiuti risultanti dai veicoli fuori uso e ad incoraggiare il riutilizzo, il riciclaggio e altre forme di recupero di tali veicoli e dei rispettivi componenti con l'obiettivo di ridurre i rifiuti destinati allo smaltimento. Inoltre le misure adottate dalla direttiva miglioreranno le prestazioni ambientali di tutti gli operatori economici che intervengono nel ciclo di vita dei veicoli, ed in particolare di quelli direttamente coinvolti nel trattamento dei veicoli fuori uso.

L'articolo 9 della direttiva 2000/53/CE obbliga gli Stati membri a trasmettere ogni tre anni alla Commissione una relazione sull'applicazione di detta direttiva, sulla base del questionario istituito dalla Commissione con la decisione 2001/753/CE[2] conformemente alla procedura di cui all'articolo 6 della direttiva 91/692/CEE[3]. Il questionario consta di due parti: la prima verte sui particolari del recepimento della direttiva nel diritto nazionale; la seconda, presenta informazioni sull'effettiva attuazione della direttiva.

Dopo la prima relazione (COM/2007/0618 definitivo) relativa all'attuazione nel periodo compreso tra il 21 aprile 2002 e il 21 aprile 2005 (e tra il 1° maggio 2004 e il 21 aprile 2005 per gli Stati membri che hanno aderito alla Comunità europea il 1° maggio 2004) la presente relazione copre il periodo compreso fra il 21 aprile 2005 e il 21 aprile 2008 (e fra il 1° gennaio 2007 e il 21 aprile 2008 per gli Stati membri che hanno aderito alla Comunità europea il 1° gennaio 2007).

Il rispetto degli obblighi in materia di comunicazione delle informazioni non è risultato del tutto soddisfacente. Cinque Stati membri[4] non hanno fornito alla Commissione informazioni relative al recepimento della direttiva nel diritto nazionale. Mancavano molte risposte, altre erano incomplete oppure oscure. Secondo la decisione 2005/293/CE[5] della Commissione i dati annuali sul conseguimento degli obiettivi di riutilizzo/recupero e di riutilizzo/riciclaggio dovevano essere comunicati obbligatoriamente nel 2008, a partire dai dati relativi al 2006, ma la scadenza è stata scarsamente rispettata e in certi casi la metodologia delle comunicazioni ha reso opinabili i dati ricevuti. La Commissione ha preso provvedimenti per aiutare gli Stati

---

1 GU L 269 del 21.10.2000, pag. 34.
2 GU L 282 del 26.10.2001, pag. 77.
3 GU L 377 del 31.12.1991, pag. 48.
4 Contro gli Stati membri che non hanno comunicato informazioni sono stati avviati procedimenti d'infrazione.
5 GU L 94 del 13.4.2005, pag. 30.

membri a migliorare la qualità e la comparabilità dei dati, istituendo all'uopo un gruppo di esperti incaricati di occuparsi della questione[6].

Gli studi di conformità svolti dalla Commissione sulle misure nazionali d'attuazione hanno dimostrato che in generale la direttiva è ben recepita, nonostante esistano alcuni casi di non conformità che sono già sottoposti a procedure d'infrazione o possono esserlo.

Per quanto riguarda l'effettiva applicazione delle disposizioni legislative e le misure volte a garantirne il rispetto, gli Stati membri hanno potuto fornire una quantità di informazioni maggiore di quella comunicata per il periodo di riferimento precedente, ma sulla base delle risposte ricevute non si può compiere una valutazione esauriente della situazione generale.

2. LA DIRETTIVA 2000/53/CE SUI VEICOLI FUORI USO

Ventidue Stati membri hanno inviato alla Commissione informazioni sulle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative che recepiscono la direttiva 2000/53/CE nei rispettivi diritti nazionali.

Alcune disposizioni della direttiva (riguardanti per esempio la prevenzione, la raccolta, il riutilizzo o il recupero) possono essere recepite mediante accordi, ma soltanto cinque Stati membri si sono avvalsi di questa possibilità.

Soltanto due Stati membri (la Lituania e il Regno Unito) hanno esonerato i fabbricanti di veicoli prodotti in quantità limitate dagli obblighi riguardanti la riutilizzabilità, la riciclabilità e la recuperabilità, le informazioni sulle norme di codifica e sulla demolizione, nonché la comunicazione delle informazioni.

Tutti i partecipanti hanno dichiarato di avere adottato misure finalizzate a incoraggiare i fabbricanti di veicoli, in collaborazione con i produttori di materiali e di apparecchiature, a limitare l'uso di sostanze pericolose nella costruzione dei veicoli, a facilitarne la demolizione, il riutilizzo e il recupero, e ad integrare nei veicoli una quantità crescente di materiali riciclati. Ventidue Stati membri hanno indicato che le leggi nazionali sottopongono a restrizioni l'impiego di piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente nei materiali e nei componenti dei veicoli immessi sul mercato dopo il 1º luglio 2003, fatte salve le eccezioni elencate nell'allegato II della direttiva.

Tutti i rispondenti hanno adottato i provvedimenti necessari per garantire che gli operatori economici – per lo più fabbricanti e/o importatori di veicoli – istituiscano sistemi per la raccolta dei veicoli fuori uso e (se tecnicamente possibile) delle parti usate di scarto che vengono smontate durante le riparazioni, nonché per assicurare la presenza di un numero sufficiente di impianti di raccolta nel territorio nazionale. Il numero di impianti di trattamento autorizzati varia da 2 a Cipro a oltre 1 600 nel Regno Unito. In tutti i paesi sono stati adottati provvedimenti per garantire che tutti i veicoli fuori uso siano conferiti ad impianti di trattamento autorizzati.

---

[6] Per affrontare tale questione è stato istituito un gruppo di esperti, comprendente rappresentanti di Stati membri, dell'industria automobilistica, delle direzioni generali Ambiente ed Eurostat della Commissione. La prima riunione del gruppo è prevista per l'autunno del 2009.

Tutti gli Stati membri, tranne il Belgio, hanno dichiarato di avere istituito un sistema che rende necessaria la presentazione di un certificato di rottamazione per ottenere la cancellazione del veicolo fuori uso dal registro automobilistico. Il caso belga è seguito dalla Commissione. Nove Stati membri si sono avvalsi dell'opzione di consentire ai costruttori, ai rivenditori o alle imprese di raccolta di rilasciare i certificati di rottamazione per conto di una struttura di trattamento autorizzata, purché sia garantito il conferimento dei veicoli fuori uso a strutture di trattamento autorizzate.

Tutti i rispondenti hanno comunicato di avere adottato provvedimenti per garantire che i veicoli fuori uso possano essere conferiti a impianti di trattamento autorizzati senza alcun costo per l'ultimo detentore o possessore. Nella maggior parte degli Stati membri un veicolo fuori uso non viene conferito gratuitamente se non contiene i componenti essenziali o se contiene rifiuti aggiunti – l'imposizione di un costo in tali casi è un'opzione conforme alla direttiva.

Tutti gli Stati membri tranne il Belgio – contro il quale la Commissione ha avviato un procedimento d'infrazione – garantiscono che i certificati di rottamazione rilasciati in altri Stati membri siano reciprocamente riconosciuti e accettati dalle autorità competenti. La risposta bulgara è oscura e necessita di ulteriori indagini.

In tutti gli Stati membri che hanno risposto al questionario le strutture o le imprese che eseguono operazioni di trattamento devono essere in possesso di un'autorizzazione rilasciata dalle autorità competenti o essere registrate presso queste ultime. Soltanto l'Italia e il Regno Unito si sono avvalsi della possibilità di deroga, prevista dalla direttiva, all'obbligo di autorizzazione.

Diciannove rispondenti hanno dichiarato di disporre di strumenti per incoraggiare le strutture o le imprese che eseguono operazioni di trattamento ad adottare sistemi ambientali certificati. L'adozione di tali sistemi viene sostenuta, ad esempio, mediante documenti orientativi e opuscoli informativi sui vantaggi derivanti dall'adozione di sistemi ambientali certificati, corsi di formazione e finanziamenti. Tre rispondenti hanno dichiarato che i sistemi ambientali certificati erano volontari e non hanno comunicato di utilizzare misure promozionali addizionali.

Tutti gli Stati membri rispondenti hanno dichiarato di avere adottato provvedimenti conformi alla gerarchia dei rifiuti, al fine di promuovere il riutilizzo dei componenti del veicolo che sono riutilizzabili e il recupero dei componenti che non lo sono, con una preferenza per il riciclaggio.

Tutti i rispondenti hanno adottato provvedimenti finalizzati a garantire che gli obiettivi di riutilizzo/recupero e di riutilizzo/riciclaggio stabiliti dalla direttiva siano raggiunti dagli operatori economici. La maggior parte degli Stati membri ha recepito letteralmente gli obiettivi stabiliti dalla direttiva. I Paesi Bassi hanno rivisto la data, molto ambiziosa, entro la quale si erano impegnati a raggiungere gli obiettivi del 95% di riutilizzo/recupero e dell'85% di riutilizzo/riciclaggio, riportandola dal 2007 al 2015, la data prevista dalla direttiva. In Bulgaria un obiettivo di recupero dell'87% e un obiettivo di riciclaggio dell'81% devono essere raggiunti entro il 31 dicembre 2008; per il 2015 è stabilito un graduale incremento fino al 95% per il recupero e all'85% per il riciclaggio. Repubblica ceca, Grecia, Italia, Lettonia, Polonia, Portogallo, Regno Unito, Romania, Slovacchia e Ungheria si sono avvalsi della possibilità di adottare obiettivi più bassi per i veicoli fabbricati anteriormente al 1º gennaio 1980.

Per quanto riguarda i tassi di riutilizzo/riciclaggio e di riutilizzo/recupero, sono disponibili i dati relativi al 2006 per tutti gli Stati membri, tranne l'Irlanda e Malta. Nel 2006 diciannove Stati membri[7] avevano raggiunto l'obiettivo dell'80% di riutilizzo/riciclaggio (la Repubblica ceca e la Francia si erano avvicinate all'obiettivo). L'obiettivo dell'85% di riutilizzo/recupero era stato raggiunto da 13 Stati membri[8] (la Spagna si era avvicinata all'obiettivo). Altri dati sono forniti dalle relazioni della Commissione disponibili all'indirizzo http://ec.europa.eu/environment/waste/index.htm o nel sito web di Eurostat http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/waste/introduction/.

Tutti gli Stati membri rispondenti hanno dichiarato di avere adottato provvedimenti per garantire che i fabbricanti, di concerto con i produttori di materiali e di apparecchiature, utilizzino le norme di codifica dei componenti e dei materiali, e di avere obbligato i produttori di componenti a fornire informazioni sulla demolizione, lo stoccaggio e la prova dei componenti agli impianti di trattamento autorizzati. In tutti gli Stati membri i fabbricanti devono fornire informazioni per la demolizione di ogni tipo di veicolo nuovo immesso in commercio. La maggior parte degli Stati membri ha dichiarato di ricorrere al sistema IDIS (*International Dismantling Information System*), che viene regolarmente aggiornato.

Diciannove Stati membri hanno dichiarato di avere obbligato gli operatori economici – soprattutto costruttori – a pubblicare informazioni su aspetti quali la progettazione del veicolo, i trattamenti ecocompatibili, la prevenzione dei rifiuti e i progressi compiuti nell'ambito del recupero e del riciclaggio. In tre Stati membri questo obbligo è imposto ai costruttori di veicoli, identificati come operatori economici di riferimento, e non ai produttori di componenti dei vicoli. Svezia ed Estonia lavorano alla modificazione delle rispettive legislazioni.

Agli Stati membri è stato chiesto se avessero adottato qualche misura nuova in materia di prevenzione dei rifiuti. Dieci partecipanti al questionario hanno indicato misure del genere, ma non era chiaro se si trattasse in tutti i casi di misure nuove rispetto a quelle indicate per l'ultimo periodo di riferimento. La Germania ha dichiarato che l'industria automobilistica ha predisposto un elenco riguardante la comunicazione di certe informazioni relative a sostanze rilevanti per i componenti e i materiali forniti all'industria automobilistica, e ha fatto inoltre riferimento al progetto SEES[9], finalizzato fra l'altro a promuovere lo sviluppo di processi sostenibili di demolizione e riciclaggio, al fine di aumentare i tassi di recupero e riutilizzo. La Germania ha inoltre osservato che persiste la tendenza generale ad accelerare lo sviluppo delle tecnologie applicabili nella fase successiva alla frantumazione, per recuperare la massima quantità possibile di rifiuti frantumati.

Per quanto concerne i tipi e le quantità dei materiali riciclati e la situazione di mercato, la Francia ha dichiarato che il livello di integrazione dei materiali riciclati è aumentato, ma ne ha segnalato la dipendenza dai requisiti tecnici prescritti per i veicoli, nonché dalla reperibilità

---

7 Belgio, Bulgaria, Danimarca, Germania, Estonia, Grecia, Cipro, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Ungheria, Paesi Bassi, Austria, Polonia, Portogallo, Slovacchia, Finlandia, Svezia e Regno Unito.

8 Belgio, Bulgaria, Repubblica ceca, Germania, Cipro, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Paesi Bassi, Austria, Polonia, Portogallo e Svezia.

9 Sustainable Electrical & Electronic System for the Automotive Sector, un progetto finanziato dall'Unione europea nell'ambito del SESTO PROGRAMMA QUADRO DI RICERCA, SVILUPPO TECNOLOGICO E DIMOSTRAZIONE, PRIORITÀ 6.2 (Trasporto di superficie sostenibile, progettazione avanzata e tecniche di produzione). Il consorzio del progetto riunisce fabbricanti e venditori di automobili, università, imprese di riciclaggio/rottamazione, centri di ricerca e consulenti. Si veda: http://www.sees-project.net/index.php.

dei materiali riciclati nel mercato e dai livelli dei prezzi e della qualità di questi ultimi. La Francia ha inoltre osservato che secondo gli specialisti dell'industria dei metalli è difficile incorporare nei veicoli più del 40% di metalli riciclati. Il riciclaggio delle materie plastiche è rimasto a un livello più basso di quello dei metalli e i costruttori stavano cercando di raggiungere un equilibrio, nell'impiego delle materie plastiche riciclate, fra quelle convenzionali e i tipi innovativi di materie plastiche leggere. La Germania ha dichiarato che i mutamenti della domanda di rottami riciclati hanno determinato notevoli fluttuazioni nel mercato dei materiali in questione. Vi è anche una forte domanda di materie plastiche riciclate di alta qualità.

Soltanto cinque Stati membri hanno comunicato che sono stati conferiti a impianti di trattamento autorizzati veicoli con un valore di mercato nullo o negativo. Le segnalazioni di conferimenti di tali veicoli da parte dei restanti Stati membri sono inesistenti o di entità trascurabile, a causa degli elevati prezzi delle materie prime secondarie.

In generale i rispondenti non hanno notato distorsioni della concorrenza nei rapporti fra gli Stati membri o al loro interno, benché a questo riguardo siano state avanzate varie osservazioni. La Svezia ha fatto riferimento a divergenze nell'interpretazione della direttiva 2000/53/CE a proposito del distacco del vetro dai veicoli fuori uso, dal che consegue un aumento delle automobili esportate negli Stati membri in cui il vetro può essere lecitamente distaccato dopo la frantumazione. Il Belgio ha segnalato l'esistenza di un'intensa concorrenza fra gli impianti di frantumazione e fra questi ultimi e gli impianti di demolizione. La Polonia ha osservato che spesso l'onere del trattamento dei veicoli fuori uso non ricade su quegli Stati membri in cui i veicoli a fine vita vengono immessi nel mercato e utilizzati più a lungo, bensì sugli Stati membri in cui tali veicoli vengono successivamente importati e in cui terminano il ciclo di vita. A questo proposito la Germania ha rilevato una riduzione dei veicoli fuori uso recuperati negli impianti di demolizione e di riciclaggio del paese, dovuta al fatto che una grande quantità di veicoli usati viene esportata, ad esempio in Polonia, Romania, Repubblica ceca e Lituania. Altri Stati membri hanno comunicato che numerose automobili usate venivano esportate anche in Africa o in Medio Oriente, una circostanza che aveva un impatto sulla quantità di veicoli fuori uso generati e trattati nei suddetti Stati membri. La Commissione intende discutere ulteriormente tali questioni con gli esperti nazionali nelle riunioni del Comitato per l'adeguamento al progresso tecnico.

3. CONCLUSIONI

Per quanto riguarda il recepimento della direttiva 2000/53/CE nella legislazione nazionale degli Stati membri non vi sono stati mutamenti rilevanti rispetto al precedente periodo di riferimento. Alcune disposizioni della direttiva non sono state ancora recepite completamente o correttamente, come dimostra il numero di procedimenti d'infrazione: nel 2009 nove casi di non conformità e sei casi di mancata presentazione della relazione erano ancora pendenti. Vari Stati membri non hanno raggiunto i propri obiettivi di riutilizzo/riciclaggio/recupero nel 2006. La Commissione ha inviato a questi Stati membri una lettera con cui chiede di spiegare i motivi del mancato raggiungimento degli obiettivi, e discuterà i possibili miglioramenti. In generale l'attuazione della direttiva deve essere ulteriormente migliorata. Gli attuali controlli di conformità e gli incontri con gli Stati membri proseguiranno per risolvere le carenze rilevate nell'attuazione della legislazione comunitaria in questo campo.