COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 17.10.2007
COM(2007) 618 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 2002-2005

[SEC(2007)1348]

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 2002-2005

1. INTRODUZIONE

La presente relazione è finalizzata ad informare le altre istituzioni comunitarie, gli Stati membri e il pubblico in merito all'attuazione della direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso[1] nel periodo intercorso 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 relazione è stata elaborata sulla base di un questionario riguardante l'attuazione istituito dalla decisione 2001/753/CE[2] della Commissione, secondo la procedura dell'articolo 6 della direttiva 91/692/CEE[3], e si basa sulle informazioni trasmesse dagli Stati membri. È inoltre corredata di un documento di lavoro dei servizi della Commissione che fornisce ulteriori precisazioni sulle informazioni e sui dati pervenuti.

Tutti gli Stati membri hanno inviato alla Commissione i dati relativi al recepimento della direttiva nel diritto nazionale. Il recepimento sembra soddisfacente, anche se per i dieci nuovi paesi che hanno aderito alla Comunità il 1° maggio 2004 è ancora in corso un controllo della conformità delle misure nazionali di attuazione alle disposizioni della direttiva, dal quale potrebbero emergere nuovi casi di mancata conformità.

Per quanto riguarda l'attuazione e il rispetto effettivi delle disposizioni legislative, solo pochi Stati membri hanno comunicato le informazioni contenute nella parte 2 del questionario (da presentare se disponibili e nel rispetto del segreto commerciale e industriale) ed è pertanto difficile avere un quadro completo del funzionamento della direttiva nei vari Stati membri sulla base delle relazioni nazionali. Inoltre, per avere una panoramica completa della situazione attuale in materia di riciclaggio e recupero dei veicoli fuori uso sarà necessario attendere che gli Stati membri riferiscano sugli obiettivi di riutilizzo/recupero e riutilizzo/riciclaggio raggiunti. Le relazioni su questo punto, obbligatorie a partire dai dati del 2006, devono essere predisposte secondo le modalità di applicazione della decisione 2005/293/CE della Commissione[4] ed inviate alla Commissione entro 18 mesi dalla fine dell'anno di riferimento, cioè entro il 30 giugno 2008.

---

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 23.12.1991, pag. 48.
4 GU L 94 del 12.4.2005, pag. 30.

2. DIRETTIVA 2000/53/CE RELATIVA AI VEICOLI FUORI USO

La direttiva 2000/53/CE istituisce disposizioni specifiche per la gestione dei veicoli fuori uso ed è principalmente finalizzata 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. La direttiva punta anche a migliorare 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.

Tutti gli Stati membri hanno inviato alla Commissione informazioni sulle **disposizioni legislative, regolamentari e amministrative** adottate per conformarsi alla direttiva. Attualmente sono in corso **procedimenti di infrazione** nei confronti di 5 Stati membri (Belgio, Francia, Italia, Portogallo e Regno Unito).

La stragrande maggioranza degli Stati membri non ha **esonerato i veicoli prodotti in quantità limitate** dagli obblighi riguardanti la capacità di demolizione, il recupero e il riciclaggio, dall'obbligo di rispettare le norme di codifica e di fornire informazioni per la demolizione né dalle disposizioni in materia di comunicazione delle informazioni. Solo l'Irlanda, la Lituania e il Regno Unito hanno optato per tale esenzione.

Gran parte degli Stati membri ha adottato varie **misure preventive** finalizzate a limitare l'impiego di sostanze pericolose nei veicoli e ad impedirne l'emissione nell'ambiente, oltre che a facilitare la demolizione dei veicoli, il riutilizzo, il recupero e il riciclaggio dei componenti e ad integrare un maggior numero di elementi riciclati nei veicoli e in altri prodotti. Alcuni Stati membri che vantano un'industria automobilistica nazionale (come la Francia e la Germania) incentivano modifiche alla progettazione dei veicoli attraverso obblighi di legge e imponendo ai costruttori requisiti in materia di informazione. Altri paesi incentrano l'attenzione sulla progettazione dei pezzi di ricambio o sui divieti di utilizzo di alcune sostanze. Il Belgio, la Germania, la Spagna, Malta e il Portogallo hanno adottato nuovi provvedimenti per incentivare il riutilizzo, il riciclaggio e il recupero dei componenti dei veicoli, ad esempio campagne di promozione, orientamenti tecnici, assistenza finanziaria per le attività di ricerca e sviluppo e per l'innovazione e procedure di autorizzazione.

Tutti gli Stati membri hanno adottato normative che limitano l'impiego di **piombo, mercurio, cadmio e cromo esavalente** nei veicoli e nei loro componenti nonché liste molto precise di esenzioni da tali divieti sui metalli pesanti, che nella maggior parte dei casi recepiscono alla lettera il testo dell'allegato II della direttiva 2000/53/CE.

La maggior parte degli Stati membri ha comunicato di aver adottato misure per garantire che gli operatori economici istituiscano **sistemi per la raccolta di tutti i veicoli fuori uso** e, se possibile sotto il profilo tecnico, delle parti usate di scarto che vengono smontate durante le riparazioni; sono stati inoltre adottati provvedimenti volti a garantire la presenza di un numero sufficiente di impianti di raccolta sul territorio nazionale. Il numero di impianti di trattamento autorizzati è molto variabile (da 0 a Malta a più di 1 500 in Italia) a testimonianza della notevole discrepanza in termini di capacità di trattamento esistente nei vari Stati membri.

Per quanto riguarda la **responsabilità organizzativa dell'istituzione della rete di raccolta**, alcuni Stati membri hanno demandato tale organizzazione agli operatori economici (Cipro), mentre altri l'hanno conferita ai costruttori e agli importatori dei veicoli (è il caso di Austria, Spagna, Finlandia, Ungheria, Irlanda, Italia, Lituania e Paesi Bassi). Gran parte degli Stati

membri specifica anche l'area geografica che gli operatori economici sono tenuti a coprire, che può dipendere dalla densità di popolazione (come in Irlanda) o dalla distanza geografica (ad esempio entro un raggio di 50 km in Ungheria, Lituania e Slovenia). La Lettonia e il Portogallo prevedono la possibilità di aderire a una rete gestita da un soggetto indipendente, ma in quel caso tutti i costruttori o gli importatori dei veicoli devono dimostrare di essere affiliati a tale rete. In Slovenia gli impianti di raccolta hanno l'obbligo di garantire una copertura sufficiente. In alcuni Stati membri esistono due sistemi paralleli: gli impianti che hanno appalti con i costruttori e gli impianti indipendenti (Irlanda e Regno Unito).

Tutti gli Stati membri hanno introdotto nel proprio ordinamento misure finalizzate a garantire che **tutti i veicoli fuori uso siano conferiti in impianti di trattamento autorizzati**. Nella maggior parte dei casi viene introdotta un'autorizzazione obbligatoria per gli impianti di raccolta e trattamento e gli ultimi proprietari del veicolo hanno l'obbligo di rottamare le loro auto solo presso punti di raccolta autorizzati. In gran parte degli Stati membri è possibile lasciare il veicolo presso i rivenditori o i costruttori, che provvedono successivamente a conferirlo agli impianti di trattamento autorizzati. Nella maggior parte degli Stati membri è illegale abbandonare il veicolo per non consegnarlo in un impianto di trattamento autorizzato, come pure procedere alle operazioni di raccolta e trattamento senza la necessaria autorizzazione.

In tutti gli Stati membri è stato creato un **sistema di cancellazione dal registro automobilistico** che associa la cancellazione del veicolo all'emissione di un certificato di demolizione emesso da un impianto di trattamento autorizzato. Solo pochi Stati membri hanno previsto la possibilità di far rilasciare i certificati di demolizione dai costruttori, dai rivenditori o dalle imprese di raccolta per conto dell'impianto di trattamento autorizzato. In tutti gli Stati membri esistono misure per il conferimento dei veicoli fuori uso in impianti di trattamento autorizzati.

Tutti gli Stati membri hanno comunicato di aver applicato disposizioni per il **ritiro gratuito**, secondo le quali il ritiro di un veicolo fuori uso deve avvenire gratuitamente almeno per l'ultimo detentore del veicolo, in applicazione del principio della **responsabilità del produttore**. Nella maggior parte dei casi i veicoli sono sempre accettati a meno che non siano privi di componenti essenziali chiaramente indicati nella legislazione o non contengano altri rifiuti. Un veicolo ha un valore di mercato negativo quando i costi di trattamento sono superiori agli introiti derivanti dalla vendita dei materiali di recupero. Nella maggior parte dei casi la responsabilità del produttore subentra in questo momento; in ogni caso, ai prezzi attualmente raggiunti dai materiali, è raro che un veicolo presenti un valore di mercato negativo.

Gran parte degli Stati membri prevede il **riconoscimento reciproco dei certificati di demolizione** rilasciati in un altro Stato membro.

In tutti gli Stati membri, lo stabilimento che intenda effettuare operazioni di trattamento dei veicoli fuori uso è tenuto ad ottenere **un'autorizzazione** o a registrarsi presso le autorità nazionali competenti. Nella maggior parte dei casi sono le autorità regionali a dover verificare il rispetto degli obblighi contemplati dall'autorizzazione e specificati nella normativa nazionale. In particolare, esse rilasciano le autorizzazioni e controllano gli impianti di trattamento nelle regioni di cui sono responsabili amministrativamente. Le operazioni di bonifica devono essere effettuate entro periodi di tempo variabili tra le 24 ore (Slovenia) e i 3 mesi (Lituania).

Nella maggior parte degli Stati membri è stata incentivata **l'adesione ai sistemi** volontari di gestione ambientale **EMAS** o **ISO**: in quest'ambito gli Stati membri hanno offerto una serie di incentivi alle imprese che li utilizzano. In molti Stati membri si sta espandendo sempre più il ricorso a sistemi di gestione ambientale certificati.

Tutti gli Stati membri hanno dichiarato di aver adottato misure conformi alla **gerarchia dei rifiuti** prescritta dalla direttiva e finalizzata a promuovere il riutilizzo, il riciclaggio e il recupero dei componenti del veicolo a discapito dello smaltimento. Il riutilizzo, il riciclaggio e il recupero sono garantiti innanzitutto attraverso provvedimenti intesi ad assicurare una demolizione, uno stoccaggio e un trattamento soddisfacenti delle parti e dei materiali che più si adattano alle operazioni citate. Un elemento importante di ciascun sistema è la **bonifica** dei veicoli a fine vita. Tra le altre misure adottate figurano i tentativi di creare dei **mercati per i riciclati,** ad esempio fissando degli obiettivi riguardanti il contenuto di materiale riciclato che deve essere presente nei nuovi prodotti. In molti Stati membri ci sono inoltre **meccanismi di finanziamento** che puntano ad incentivare soluzioni di trattamento ecocompatibili.

Tutti gli Stati membri hanno confermato di aver fissato **obiettivi** di riutilizzo/recupero e riutilizzo/riciclaggio nelle rispettive legislazioni nazionali. Nella maggior parte dei casi gli obiettivi nazionali recepiscono quelli fissati dalla direttiva; l'unica eccezione è rappresentata dai Paesi Bassi, dove per il 2007 doveva essere raggiunto l'obiettivo del 95% per il riutilizzo/recupero e dell'85% per il riutilizzo/riciclaggio (la data è ora in fase di revisione). L'obbligo di conseguire gli obiettivi fissati incombe a varie parti: in Finlandia e Ungheria spetta ai costruttori in collaborazione con altri operatori economici; in altri paesi (Cipro, Italia e Malta) devono provvedervi gli operatori economici, in Lituania e nei Paesi Bassi è compito dei costruttori e degli importatori, in Slovenia dei fornitori di servizi pubblici e in Irlanda spetta agli impianti di trattamento autorizzati. Repubblica ceca, Spagna, Grecia, Ungheria, Irlanda, Italia, Lettonia, Malta, Polonia, Portogallo, Slovacchia e Regno Unito hanno fissato percentuali inferiori in materia di riutilizzo, riciclaggio e recupero per i veicoli fabbricati anteriormente al 1° gennaio 1980; in ognuno di questi paesi è stata fissata come minimo la percentuale del 75% per il riutilizzo/recupero e del 70% per il riutilizzo/riciclaggio. La Repubblica ceca, l'Ungheria, l'Italia, la Lettonia, la Polonia, il Portogallo e il Regno Unito hanno comunicato di aver notificato alla Commissione, e in alcuni casi anche agli altri Stati membri, le misure nazionali che fissano gli obiettivi più bassi indicati. Non è ancora giunta alcuna notifica ufficiale da parte di Spagna, Grecia e Malta.

Poiché l'obbligo di comunicare informazioni sugli obiettivi decorre dalla metà del 2008, sulla base dei dati relativi al 2006, scarseggiano i dati disponibili sugli obiettivi conseguiti prima del 2006. Sulla base delle informazioni dei paesi che le hanno riferite, nel 2004 quattro Stati membri avevano raggiunto l'obiettivo dell'80% di riciclaggio (Belgio, Danimarca, Paesi Bassi e Svezia) e tre l'obiettivo dell'85% di recupero (Danimarca, Paesi Bassi e Svezia). Nello stesso anno anche l'Austria, la Germania e il Regno Unito si erano avvicinati all'obiettivo dell'85% di riciclaggio.

Tutti gli Stati membri hanno adottato misure riguardanti le **norme di codifica dei componenti e dei materiali** che riprendono quelle contenute nella decisione 2003/138/CE della Commissione[5] e hanno imposto ai costruttori dei veicoli di fornire **informazioni per la demolizione** per ciascun tipo di veicolo nuovo immesso in commercio. Quattordici paesi (Belgio, Cipro, Germania, Danimarca, Spagna, Finlandia, Francia, Ungheria, Lussemburgo,

[5] GU L 53 del 28.2.2003, pag. 58.

Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Slovenia e Svezia) hanno dichiarato di ricorrere al **sistema IDIS** (*International Dismantling Information System*) per agevolare la demolizione e il riutilizzo di parti dei veicoli. In tutti gli Stati membri sono in vigore disposizioni in materia di demolizione, stoccaggio e prove dei componenti adatti ad essere riutilizzati. In gran parte degli Stati membri i costruttori dei veicoli sono obbligati a pubblicare informazioni su aspetti quali la progettazione del veicolo, i trattamenti ecocompatibili, la prevenzione dei rifiuti e un maggiore ricorso al riciclaggio e al recupero.

Una parte delle informazioni sull'attuazione della direttiva deve essere fornita nella misura in cui sono disponibili i dati e tenuto conto della necessità di tutelare la riservatezza dei dati commerciali e industriali: per questo non tutti gli Stati membri le hanno comunicate alla Commissione.

Nella maggior parte degli Stati membri non sono state introdotte **nuove misure di prevenzione** oltre a quelle previste dalla direttiva. La Germania, i Paesi Bassi e la Svezia hanno comunicato una serie di azioni adottate dall'industria automobilistica per limitare l'impiego di sostanze pericolose e favorire il riutilizzo, il recupero e il riciclaggio. Per quanto riguarda le modifiche progettuali alle automobili, finalizzate ad integrare più elementi riciclati nei veicoli, solo alcuni Stati membri che hanno un'industria automobilistica (Germania, Francia e Svezia) hanno adottato provvedimenti in tal senso. Secondo la Polonia e la Francia, l'ostacolo che frena maggiormente i progressi nell'utilizzo dei polimeri riciclati è la difficoltà di reperire, a prezzi competitivi, materie secondarie che rispondano ai requisiti prescritti: queste osservazioni confermano la necessità di migliorare i mercati dei materiali riciclati in tutta la Comunità.

Quasi nessuno Stato membro ha riferito di **veicoli con un valore di mercato negativo**, visto il prezzo elevato raggiunto dai metalli. Le uniche eccezioni sono la Svezia e la Lituania. Nella maggior parte dei casi gli ultimi detentori dei veicoli ottengono un corrispettivo in denaro per le automobili giunte a fine vita che restituiscono.

Per la maggior parte degli Stati membri **non** si sono registrati **cambiamenti** a livello delle **strutture di gestione dei veicoli fuori uso né distorsioni della concorrenza**; vari paesi hanno invece riferito di un calo del numero di impianti di trattamento autorizzati dovuto all'applicazione di requisiti più rigorosi per l'autorizzazione.

3. CONCLUSIONI

Nel complesso si può concludere che in vari Stati membri si sono compiuti notevoli passi avanti nel recepimento della direttiva; nonostante ciò, l'attuazione di questa normativa non può ancora ritenersi del tutto soddisfacente, come dimostra il numero di procedimenti d'infrazione riguardanti questo flusso di rifiuti. In alcuni Stati membri la direttiva è stata recepita quasi alla lettera nell'ordinamento nazionale, ma a volte i sistemi di gestione dei veicoli fuori uso non sono completamente operativi. Le carenze che impediscono il funzionamento efficiente dei sistemi di gestione dei rifiuti sono spesso dovute alla mancanza di un controllo dell'applicazione piuttosto che al mancato recepimento della legislazione comunitaria. Questo aspetto specifico merita particolare attenzione e un monitoraggio più accurato sia a livello comunitario che nazionale. In alcuni Stati membri occorre pertanto rafforzare l'attuazione e il controllo dell'applicazione della legislazione. La Commissione continuerà ad effettuare i controlli di conformità e incontrerà regolarmente gli Stati membri

per risolvere le eventuali carenze rilevate nell'attuazione della legislazione comunitaria in questo campo.