COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 27.2.2017
COM(2017) 98 final

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

SULL'ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2000/53/CE RELATIVA AI VEICOLI FUORI USO PER I PERIODI 2008-2011 E 2011-2014

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 I PERIODI 2008-2011 E 2011-2014

1. INTRODUZIONE

La direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso[1] mira principalmente a evitare la produzione di rifiuti derivati dai veicoli e dai relativi componenti, onde ridurre lo smaltimento finale di rifiuti e il conseguente impatto complessivo sull'ambiente. Inoltre le misure adottate dalla direttiva mirano a migliorare le prestazioni ambientali di tutti gli operatori economici che intervengono nel ciclo di vita dei veicoli, in particolare di quelli direttamente coinvolti nel trattamento dei veicoli fuori uso. Nel complesso la direttiva in questione segue l'approccio dell'economia circolare, in quanto promuove la progettazione ecocompatibile, dispone l'eliminazione delle sostanze pericolose contenute nei veicoli e fissa obiettivi ambiziosi per quanto riguarda il reimpiego, il riciclaggio e il recupero, riutilizzando i materiali utili dei veicoli fuori uso e mantenendo nell'economia risorse preziose.

L'articolo 9 della direttiva impone agli Stati membri di trasmettere ogni tre anni alla Commissione una relazione sull'applicazione della direttiva, sulla base di un questionario elaborato dalla decisione 2001/753/CE della Commissione[2]. Il questionario consta di due parti: la prima verte sui particolari del recepimento della direttiva nel diritto nazionale e la seconda presenta informazioni sull'effettiva attuazione della direttiva. In base alle informazioni comunicate dagli Stati membri, per ciascun periodo oggetto di relazione la Commissione stila una relazione sull'attuazione.

La presente è la terza relazione sull'attuazione della direttiva relativa ai veicoli fuori uso e riguarda due periodi oggetto di relazione: dal 21 aprile 2008 al 20 aprile 2011; e dal 21 aprile 2011 al 20 aprile 2014. La prima relazione sull'attuazione[3], che riguardava il periodo compreso fra il 21 aprile 2002 e il 20 aprile 2005, è stata pubblicata nel 2007; la seconda relazione sull'attuazione[4], che riguardava il periodo compreso fra il 21 aprile 2005 e il 20 aprile 2008, è stata pubblicata nel 2010.

Rispetto ai precedenti periodi oggetto di relazione, la puntualità e la qualità della presente terza relazione sono migliorate. Tutti gli Stati membri hanno trasmesso alla Commissione le relazioni relative al periodo 2008-2011, mentre due Stati membri non hanno trasmesso le relazioni relative al periodo 2011-2014[5]. Le informazioni comunicate sono complete e nel complesso di qualità soddisfacente, integrate da ulteriori informazioni a disposizione della Commissione,

1 GU L 269 del 21.10.2000, pag. 34.
2 GU L 282 del 26.10.2001, pag. 77.
3 COM(2007) 0618 def..
4 COM(2009) 635 def..
5 Paesi Bassi e Spagna.

quali il controllo della conformità delle misure nazionali di attuazione della direttiva sui veicoli fuori uso.

Inoltre, sulla base della decisione 2005/293/CE della Commissione[6], i dati relativi agli obiettivi stabiliti dalla direttiva per quanto riguarda il reimpiego/riciclaggio e il reimpiego/recupero costituiscono oggetto di comunicazione annuale entro 18 mesi dalla fine dell'anno cui si riferiscono. La presente relazione tiene conto anche di tali informazioni.

2. INFORMAZIONI SUL RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA SUI VEICOLI FUORI USO

La direttiva sui veicoli fuori uso è stata recepita nell'ordinamento nazionale di tutti gli Stati membri. Se si ritiene che nel complesso la direttiva sia stata recepita correttamente, nel periodo 2008-2014 erano ancora in corso 15 procedure di infrazione per mancata conformità delle misure nazionali di attuazione, compresi casi ancora aperti dal precedente periodo oggetto di relazione. Sono state deferite alla Corte di giustizia dell'Unione europea cause avverso cinque Stati membri, da allora archiviate. Dall'ottobre 2015 non sono state registrate procedure d'infrazione connesse alla direttiva sui veicoli fuori uso.

Le relazioni nazionali contengono maggiori informazioni in merito al recepimento delle singole disposizioni della direttiva. Alcune disposizioni della direttiva (riguardanti per esempio la prevenzione, la raccolta, il reimpiego e il recupero) possono essere recepite mediante accordi. Belgio, Italia, Lussemburgo, Malta e Ungheria si sono avvalsi di tale facoltà.

Per i costruttori di veicoli prodotti in quantità limitate l'Irlanda e il Regno Unito si sono avvalsi dell'opzione di esenzione 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 gli Stati membri, eccetto uno[7], 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, per facilitarne la demolizione, il reimpiego e il recupero, e per integrare nei veicoli una quantità crescente di materiali riciclati. Tutti gli Stati membri hanno indicato che le legislazioni nazionali sottopongono a restrizioni l'impiego di piombo, mercurio, cadmio e cromo esavalente nei materiali e nei componenti dei veicoli immessi sul mercato dopo il 1º luglio 2003, subordinatamente alle eccezioni elencate nell'allegato II della direttiva.

Tutti gli Stati membri che hanno presentato una relazione hanno confermato di aver 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 (laddove tecnicamente possibile) delle parti usate smontate e scartate durante le riparazioni. Essi hanno

---

6 GU L 94 del 13.4.2005, pag. 30.

7 La Grecia ha recepito letteralmente la direttiva sui veicoli fuori uso, comunicando tuttavia che il paese non produce veicoli, che tutti i veicoli sono importati, e che di conseguenza non sono state adottate misure a norma dell'articolo 4, paragrafi 1 e 2, ossia non sono state adottate ulteriori misure di attuazione.

altresì confermato di aver adottato provvedimenti per garantire un'adeguata disponibilità di punti di raccolta; almeno sei Stati membri[8] hanno definito una distanza massima dal punto di raccolta più vicino o hanno fissato un numero minimo di punti di raccolta per città/regione o per numero di abitanti.

Tutti gli Stati membri hanno dichiarato di avere istituito un sistema che richiede la presentazione di un certificato di rottamazione per ottenere la cancellazione del veicolo fuori uso dal registro automobilistico. Quattordici 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 presso impianti di trattamento autorizzate.

Tutti i rispondenti hanno comunicato di avere adottato provvedimenti per garantire che i veicoli fuori uso possano essere conferiti presso impianti di trattamento autorizzati senza alcun costo per l'ultimo detentore o proprietario. Nella maggior parte degli Stati membri la consegna non è tuttavia priva di oneri se il veicolo non contiene i componenti essenziali o se contiene rifiuti aggiuntivi. Tale opzione è conforme alla direttiva.

Tutti gli Stati membri hanno comunicato di aver imposto che i certificati di demolizione rilasciati in altri Stati membri siano riconosciuti e accettati dalle competenti autorità.

In tutti gli Stati membri 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. Solo l'Italia e il Regno Unito si sono avvalsi della deroga all'obbligo di autorizzazione per le operazioni di recupero dei rifiuti generati dai veicoli fuori uso previo adeguato trattamento a norma della direttiva sui veicoli fuori uso, subordinatamente a un'ispezione annuale[9].

Tutti gli Stati membri, eccetto uno, hanno comunicato di aver messo in atto misure per incoraggiare gli impianti o le imprese di trattamento a introdurre sistemi di gestione ambientale certificati[10], quali il sistema di ecogestione e audit dell'UE (EMAS). Gli Stati membri hanno adottato svariati incentivi e misure di sostegno a tal fine, fra cui il finanziamento, la riduzione degli oneri amministrativi (per esempio una frequenza minore e una portata ridotta del monitoraggio, deroghe alla redazione dei piani di gestione dei rifiuti, un'approvazione agevolata dell'impianto di trattamento autorizzato, garanzie finanziarie ridotte) e un sostegno sotto forma di documenti orientativi, opuscoli informativi e corsi di formazione.

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

---

8 Belgio, Francia, Irlanda, Lituania, Romania, Slovenia

9 Deroga all'obbligo di autorizzazione a norma dell'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva relativa ai veicoli fuori uso.

10 A norma dell'articolo 6, paragrafo 5, della direttiva relativa ai veicoli fuori uso, gli Stati membri incoraggiano le operazioni di trattamento introducendo sistemi certificati di gestione dell'ambiente.

Tutti gli Stati membri rispondenti avevano adottato provvedimenti intesi a garantire che gli operatori economici raggiungessero gli obiettivi di reimpiego/recupero e di reimpiego/riciclaggio stabiliti dalla direttiva. La maggior parte degli Stati membri ha recepito letteralmente gli obiettivi stabiliti dalla direttiva. I Paesi Bassi hanno rivisto la data iniziale, molto ambiziosa, entro la quale si erano impegnati a raggiungere gli obiettivi del 95% di riutilizzo/recupero e dell'85% di reimpiego/riciclaggio (nel 2007 anziché nel 2015, come previsto dalla direttiva). In Bulgaria un obiettivo di recupero dell'87% e un obiettivo di riciclaggio dell'81% dovevano essere raggiunti entro il 31 dicembre 2008; gli obiettivi sono stati gradualmente innalzati al 95% per il recupero e all'85% per il riciclaggio entro il 2015. Repubblica ceca, Grecia, Irlanda, Italia, Lettonia, Polonia, Portogallo, Regno Unito, Romania, Slovacchia, Spagna e Ungheria si sono avvalsi della possibilità di adottare obiettivi inferiori per i veicoli fabbricati anteriormente al 1º gennaio 1980.

Tutti gli Stati membri rispondenti, eccetto uno[11], 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 imposto ai produttori di componenti di fornire informazioni sulla demolizione, il deposito e la prova dei componenti disponibili presso gli impianti di trattamento autorizzati. In tutti gli Stati membri i fabbricanti devono fornire informazioni per la demolizione di ogni tipo di veicolo nuovo immesso sul mercato. La maggior parte degli Stati membri ha menzionato il ricorso al sistema IDIS[12] (International Dismantling Information System), istituito dai costruttori per fornire informazioni esaustive e regolarmente aggiornate destinate agli operatori del trattamento per promuovere il trattamento ambientale dei veicoli fuori uso.

Tutti gli Stati membri, eccetto la Svezia, 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. La Svezia ha dichiarato che la legislazione vigente è destinata al costruttore e non agli operatori economici e che è inserita in un riesame legislativo attualmente in corso.

3. INFORMAZIONI SULLE PRASSI DI RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA SUI VEICOLI FUORI USO

Le relazioni nazionali sull'attuazione della direttiva sui veicoli fuori uso forniscono altresì indicazioni per quanto riguarda i progressi e le buone prassi degli operatori economici che hanno contribuito positivamente all'attuazione della direttiva in questione.

Gli Stati membri hanno conseguito gli importanti obiettivi di reimpiego/riciclaggio/recupero essenzialmente grazie allo sviluppo di nuove tecnologie di post-frantumazione, alla riduzione cospicua dei metalli pesanti utilizzati nei veicoli nuovi (come mostrano le modifiche dell'allegato II della direttiva sui veicoli fuori uso), all'attuazione di norme condivise per agevolare la demolizione e il migliore utilizzo/reimpiego nonché il recupero di componenti e

[11] La Grecia, in riferimento al fatto che non esistono costruttori locali di veicoli.

[12] http://www.idis2.com/

materiali nonché all'aumento e al miglioramento degli impianti di trattamento conformi alle norme ambientali dell'UE.

Per quanto riguarda la prevenzione dei rifiuti, diversi Stati membri hanno menzionato attività del settore automobilistico, quali l'elaborazione dell'elenco globale delle sostanze dichiarabili per il settore automobilistico e un gruppo che agevola la comunicazione e lo scambio di informazioni relative all'uso di alcune sostanze nei prodotti automobilistici durante l'intera catena di approvvigionamento[13]. Essi hanno inoltre riferito di aver adeguato il sistema IDIS per precisare la composizione dei materiali nella catena produttiva.

Alcuni Stati membri hanno menzionato ulteriori misure intese a migliorare il processo di trattamento e a semplificare la demolizione e la depurazione. A titolo di esempio, la Germania ha riferito di una migliore tecnologia post-frantumazione in grado di estrarre una quantità maggiore di frazioni riciclabili e la Francia ha dichiarato che alcuni costruttori automobilistici riducono la diversità dei materiali e la struttura dei componenti per agevolare il trattamento, oltre ad aver sviluppato una propria rete di raccolta, recupero e reimpiego di parti al fine di prevenire le generazione di rifiuti. Fra le altre misure volte a migliorare la progettazione in vista del riciclaggio si annovera lo sviluppo dello strumento diagnostico integrato per l'avviamento semplice e sicuro dei componenti pirotecnici del veicolo.

Sono state comunicate solo informazioni qualitative limitate in merito ai tipi e ai quantitativi di materiali riciclati e alla situazione del mercato. Gli Stati membri hanno convenuto che il mercato dei metalli funziona bene sia per i metalli ferrosi, che per i metalli non ferrosi, garantendo un'elevata percentuale di riciclaggio dei metalli. Il mercato del riciclaggio della plastica è considerato più eterogeneo: l'uso di materiali a base di plastica riciclata nei veicoli, anche se in aumento, si attesta ancora a un livello relativamente basso. Attualmente la quota delle plastiche riciclate usate nella costruzione dei veicoli raramente supera qualche punto percentuale sul totale delle plastiche. I costruttori automobilistici si sono impegnati ad aumentare l'uso delle plastiche riciclate nei veicoli fino al 20%. La Germania ha dichiarato che gli pneumatici riciclati e i prodotti derivati dal riciclaggio del materiale (granulati) hanno un valore di mercato positivo, mentre l'invio degli stessi al trattamento e allo smaltimento esige di norma un corrispettivo supplementare.

La maggioranza degli Stati membri ha osservato che i veicoli fuori uso hanno un valore di mercato positivo purché siano consegnati integri e non sprovvisti dei componenti fondamentali. Il Portogallo ha dichiarato che il valore dei materiali provenienti dalla demolizione e dalla frantumazione, in particolare per quanto riguarda i metalli ferrosi e non ferrosi, rimane a livelli in grado di garantire la sostenibilità della catena di trattamento. Otto paesi hanno tuttavia dichiarato esplicitamente che nel periodo 2008-2014 sono stati raccolti anche i veicoli aventi un valore di mercato nullo o negativo. Nel Regno Unito i pochi veicoli con un valore di mercato negativo sono stati raccolti per lo più in zone rurali remote, come alcune comunità insulari scozzesi. La Polonia ritiene che il numero di veicoli fuori uso con un valore di mercato nullo o negativo sia pari al numero di veicoli incompleti.

[13] http://www.gadsl.org/

Durante il periodo 2008-2014 le infrastrutture destinate al trattamento dei veicoli fuori uso sono migliorate. Nella maggior parte degli Stati membri il numero di impianti di trattamento è aumentato e le differenze fra gli Stati membri relativamente alla densità della rete di trattamento si sono ridotte. Il numero di impianti di trattamento autorizzati varia da 2 in Lussemburgo a oltre 1 800 nel Regno Unito. Nell'UE esistono complessivamente quasi 13 000 impianti di trattamento, ossia circa un impianto di trattamento ogni 40 000 abitanti.

Il numero totale di veicoli conferiti a un impianto di trattamento autorizzato nell'UE si è bruscamente innalzato dai 6,3 milioni del 2008 ai 9 milioni registrati nel 2009. Questo aumento è riconducibile all'introduzione dei regimi di incentivi alla rottamazione in oltre 10 Stati membri nel 2008 e nel 2009. I principali artefici del significativo aumento del numero di veicoli fuori uso sono la Germania (+1,4 milioni di veicoli), la Francia (+0,46 milioni di veicoli, l'Italia (+0,41 milioni di veicoli) e la Spagna (+0,2 milioni). Dopo il 2009 il numero di veicoli fuori uso conferiti presso impianti di trattamento autorizzati è diminuito gradualmente fino a 6,2 milioni di veicoli nel 2013, ossia a un livello paragonabile a quello precedente il periodo 2008-2009.

Gli Stati membri erano tenuti a raggiungere entro il 2006 un tasso di reimpiego e riciclaggio dell'80% e un obiettivo di reimpiego e recupero dell'85%, a norma dell'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva sui veicoli fuori uso. I tassi del 2013 comunicati dagli Stati membri sono riportati nella Figure 1[14]. L'obiettivo di reimpiego e riciclaggio è stato conseguito da tutti gli Stati membri, fatta eccezione per l'Estonia, che ha dichiarato un tasso di reimpiego/riciclaggio del 78%, raggiungendo tuttavia l'obiettivo nel 2012. L'obiettivo di reimpiego e riciclaggio è stato anch'esso realizzato da tutti i paesi, tranne l'Italia, che ha raggiunto l'83%.

[14] I tassi relativi alla Romania e alla Slovenia sono riferibili al 2012, poiché quelli del 2013 non erano ancora disponibili.

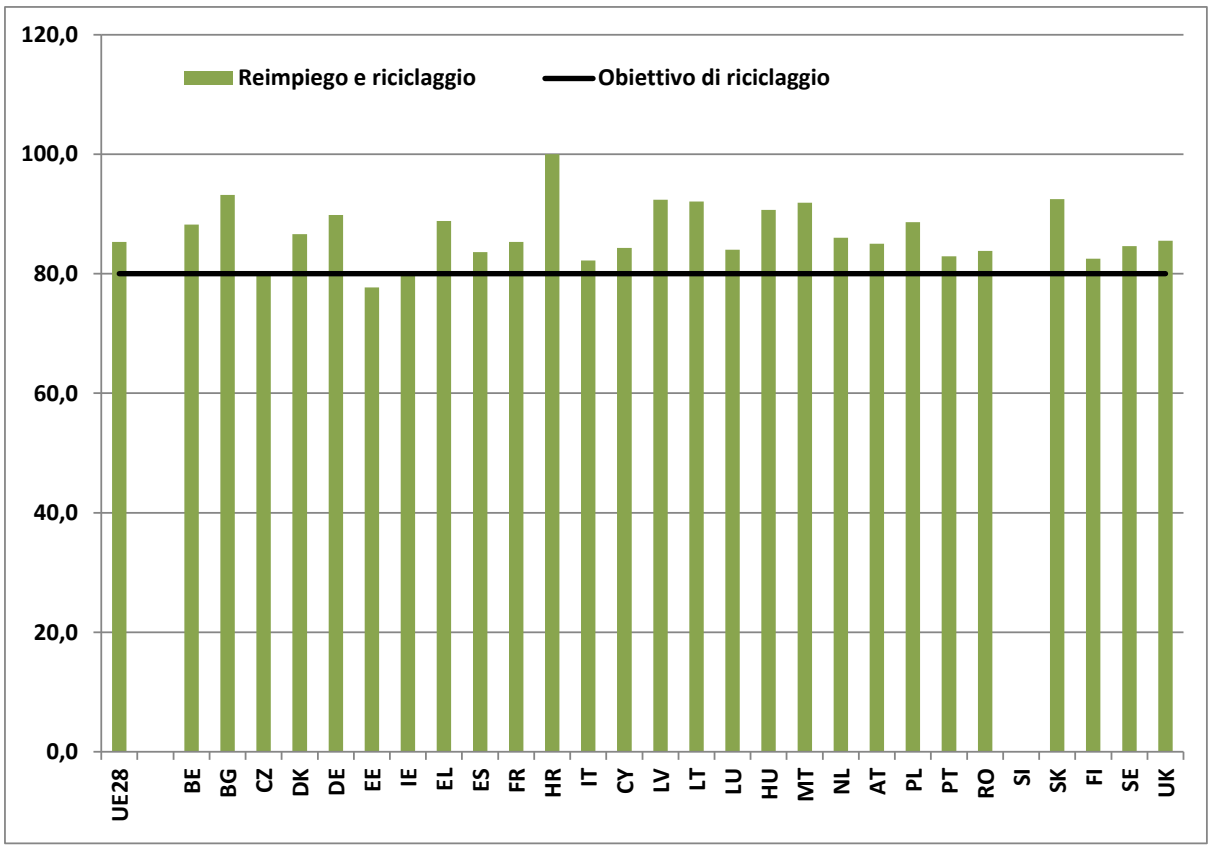

Figura 1: Tassi di reimpiego e riciclaggio comunicati per il 2013

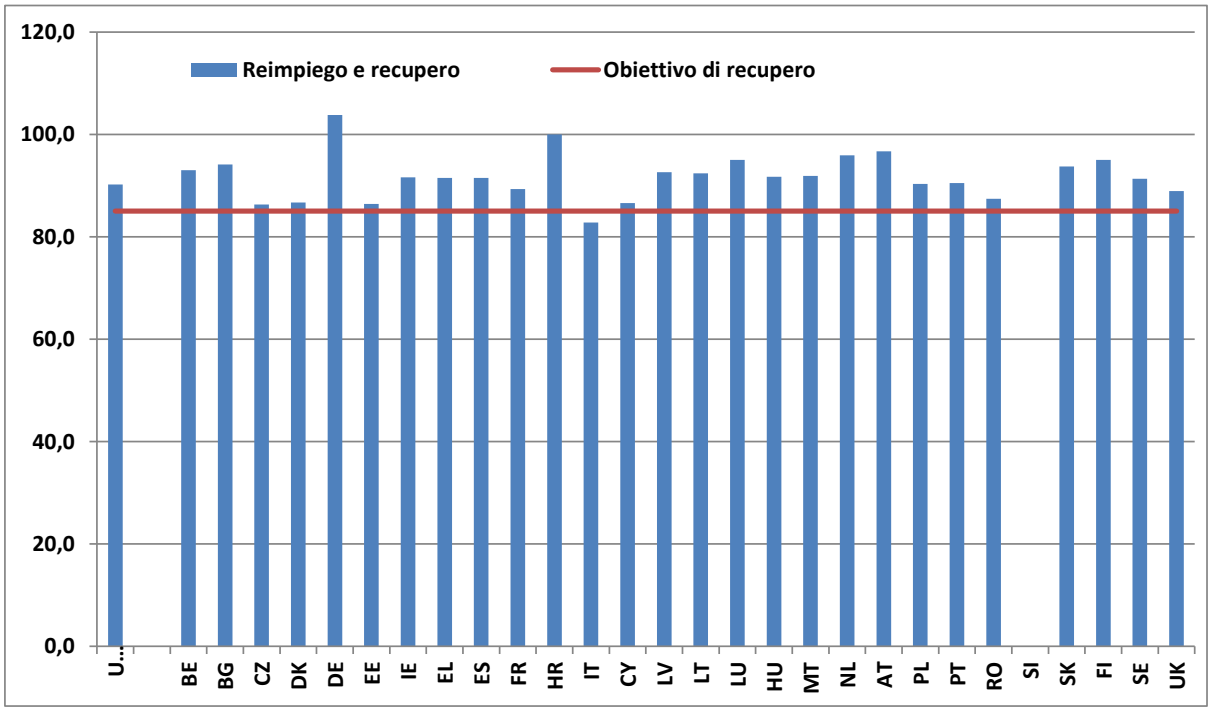

Figura 2: Tassi di reimpiego e recupero comunicati per il 2013

La Germania la Slovenia hanno comunicato tassi di reimpiego e riciclaggio superiori al 100%. In Germania questi dati apparentemente inverosimili sono causati da effetti di deposito, considerato che i veicoli fuori uso non sono necessariamente trattati nello stesso anno in cui sono conferiti a un impianto di trattamento, per esempio a causa di limiti di capacità. Inoltre, per la Germania il fenomeno è ancora riconducibile al regime di incentivi alla demolizione del periodo 2008-2009. In Slovenia il tasso elevato sembra essere un fenomeno transitorio dovuto alla transizione da un sistema di pubblico servizio a un regine di responsabilità dei costruttori.

Dal 1° gennaio 2015 la direttiva sui veicoli fuori prevede un tasso di reimpiego/riciclaggio e un obiettivo di reimpiego/recupero rispettivamente pari all'85% e al 95%. Figure 1 mostra che 17 paesi hanno già raggiunto il tasso di reimpiego/riciclaggio nel 2013 e che la maggior parte dei paesi rimanenti è prossima all'obiettivo. Sono previsti sforzi più sostenuti per realizzare l'obiettivo del 95% di reimpiego/recupero. Nel 2013 sette Stati membri hanno tuttavia già raggiunto tale obiettivo[15].

In generale i rispondenti non hanno notato distorsioni della concorrenza nei rapporti fra gli Stati membri o al loro interno. Fra il 2008 e il 2011 il mercato automobilistico è stato fortemente influenzato dalla crisi finanziaria e dagli incentivi alla demolizione introdotti negli Stati membri per stabilizzarlo. In Germania il significativo aumento del numero di veicoli fuori uso generato dal regime di incentivi alla demolizione del periodo 2008-2009 si è tradotto in un'eccedenza di pezzi di ricambio sul mercato, mentre il prezzo dei veicoli smontati è sceso a 10-20 EUR/tonnellata. Fra il 2010 e il 2012 il numero di veicoli fuori uso generati e i prezzi di mercato sono tornati ai livelli precedenti il 2009 e si è ridotto il deposito temporaneo di veicoli fuori uso. Altri paesi, come l'Estonia, hanno comunicato un importante calo delle vendite di veicoli nuovi nonché un numero inferiore di veicoli fuori uso. L'Ungheria ha comunicato che l'età media dei veicoli è passata da 10 anni nel 2006 a 13 anni nel 2013.

4 UBICAZIONE IGNOTA E DEMOLIZIONE ILLECITA DI VEICOLI FUORI USO

Anche se le disposizioni legislative della direttiva sono state integralmente recepite negli ordinamenti nazionali, in tutta l'UE si rilevano lacune attuative e applicative. La valutazione condotta per conto della Commissione indica che ogni anno potrebbero esservi da 3,5 a 4,5 milioni di veicoli la cui ubicazione è "ignota"[16]. Tali "veicoli latitanti" risultano radiati negli Stati membri ma non sono comunicati alla Commissione come veicoli trattati in modo lecito, né reperibili nelle statistiche del commercio estero relative alle esportazioni lecite di veicoli usati. Fra i possibili motivi del seguito inadeguato possono esservi un controllo inadeguato dei veicoli radiati negli Stati membri o, nel caso del commercio intra-UE, la demolizione dei veicoli fuori uso nell'UE presso impianti di trattamento non autorizzati o l'esportazione non registrata di veicoli usati o fuori uso. Uno studio e le relative consultazioni con le parti interessate sono in corso di svolgimento per assistere la Commissione nella ricerca delle cause dell'ubicazione ignota e per identificare ulteriori misure efficaci da adottare per migliorare la situazione. Si

[15] Dati disponibili all'indirizzo http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/key-waste-streams/elvs.

[16] Relativamente agli anni di riferimento 2012 e 2013: risultati preliminari di una valutazione attualmente in corso per conto della Commissione.

tratta di una parte dell'iniziativa della Commissione per verificare l'attuazione della direttiva sui veicoli fuori uso e promuoverne il rispetto.

Le relazioni degli Stati membri sull'attuazione e le informazioni supplementari fornite mostrano che alcuni paesi (quali Irlanda, Francia, Portogallo, Svezia e Regno Unito) hanno adottato misure repressive contro il trattamento illecito e/o hanno intensificato i controlli sugli impianti di demolizione/trattamento dei veicoli fuori uso. Il Portogallo è riuscito a ridurre il trattamento illecito dei veicoli fuori uso grazie a un pacchetto di misure comprensive di un'imposta annuale sul kilometraggio, un programma di incentivi alla rottamazione, una tassazione più incisiva e un piano nazionale per eliminare la demolizione illecita. Ha inoltre notevolmente aumentato il numero di impianti di trattamento autorizzati. Nel Regno Unito la locale agenzia per l'ambiente ha varato una campagna nazionale coordinata per affrontare la demolizione illecita dei veicoli fuori uso e i siti di rottami e ha introdotto sanzioni ingenti in conseguenza delle quali circa la metà dei siti illeciti ha chiuso o è stata regolarizzata entro 12 mesi[17]. L'Irlanda ha aumentato il numero di impianti di trattamento autorizzati dai 53 del 2003 ai 173 del 2013.

In alcuni Stati membri, quali il Regno Unito, il proprietario del veicolo è responsabile dello stesso ed è tenuto a versare le imposte corrispondenti fino all'emissione di un certificato di demolizione. Il Portogallo ha introdotto un sistema informatico centralizzato per l'emissione dei certificati di demolizione dei veicoli fuori uso che consente all'autorità nazionale dei rifiuti di controllare meglio il numero totale di certificati di demolizione e le rispettive autorità emittenti, nonché di produrre più rapidamente statistiche relative alla gestione dei veicoli fuori uso.

La Spagna ha comunicato che nel periodo 2008-2011 la maggioranza degli impianti di trattamento non autorizzati è stata chiusa perché non in grado di rilasciare i certificati di demolizione. La Danimarca contrasta il commercio e il trattamento illecito dei veicoli fuori uso con il pagamento di un premio versato unicamente all'ultimo proprietario registrato. L'Ungheria dichiara invece che il numero di impianti di trattamento autorizzati è diminuito e che è in aumento la demolizione illecita. Se diversi paesi, fra cui Belgio, Germania e Paesi Bassi, indicano che restano elevate le esportazioni di veicoli da questi paesi verso i paesi dell'Europa orientale, ma anche verso l'Africa e il Medio Oriente, la Polonia ha attirato l'attenzione sulla propria situazione specifica in cui il numero di veicoli importati è doppio rispetto al numero di automobili nuove vendute in Polonia.

Alcuni Stati membri hanno effettuato studi intesi a valutare il problema nei loro paesi e a reperire modi di risolverlo. Nel 2016 la Germania ha altresì svolto uno studio volto ad analizzare i motivi dell'elevato numero di veicoli "latitanti", onde accertarne l'ubicazione ed elaborare misure e strumenti per migliorare efficacemente la copertura delle statistiche sui veicoli fuori uso.

---

[17] Cfr. anche End-of-life vehicles: *Legal aspects, national practices and recommendations for future successful approach* (studio per la commissione per l'Ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare del Parlamento europeo, 2010), disponibile all'indirizzo: http://ec.europa.eu/environment/waste/pdf/study/elv.pdf.

Attualmente sono stati adottati diversi provvedimenti a livello dell'UE per affrontare il problema dei veicoli mancanti. Nel 2011 sono stati elaborati orientamenti[18] relativi ai veicoli fuori uso. Questo documento costituisce l'accordo comune fra gli Stati membri sull'interpretazione del regolamento (CE) n. 1013/2006 relativo alle spedizioni di rifiuti, presentando i criteri per differenziare i veicoli usati dai veicoli fuori uso. Due Stati membri[19] hanno inserito tale documento nei documenti di controllo.

La Commissione (Eurostat) ha inoltre riveduto gli orientamenti sulla comunicazione annuale[20] per quanto concerne gli obiettivi relativi ai veicoli fuori uso al fine di migliorare i dati usati per valutare la situazione. Tale documento impone ora agli Stati membri di comunicare con cadenza annuale i veicoli immatricolati e radiati sul mercato nazionale, oltre a comunicare il numero di certificati di demolizione richiesti.

5. CONCLUSIONI

La valutazione conclude che gli Stati membri hanno pienamente recepito la direttiva sui veicoli fuori uso negli ordinamenti nazionali. Alcuni casi di mancata conformità sono stati oggetto di una procedura di infrazione e sono stati risolti nel momento in cui gli stati membri hanno allineato la propria legislazione a quella dell'UE.

L'attuazione della direttiva in questione è generalmente positiva, fatta eccezione per l'importante questione dei veicoli la cui ubicazione è ignota. Gli Stati membri hanno comunicato buone prassi di collaborazione con i costruttori in merito alla composizione dei materiali e al reimpiego di questi e dei componenti; la progettazione ecocompatibile è in costante miglioramento, le sostanze pericolose usate nei veicoli sono quasi del tutto eliminate e gli obiettivi di reimpiego/riciclaggio/recupero sono ampiamente realizzati. La maggior parte degli Stati membri riconosce inoltre il valore positivo dei veicoli fuori uso conferiti intatti presso gli impianti di trattamento.

Gli Stati membri hanno inoltre riferito miglioramenti qualitativi. Le infrastrutture per il trattamento dei veicoli fuori uso sono migliorate, un maggior numero di Stati membri dispone di impianti di post-frantumazione ed è complessivamente aumentato il numero di impianti di trattamento autorizzati.

Le statistiche sugli obiettivi relative ai veicoli fuori uso mostrano il miglioramento costante dell'attuazione della direttiva. Entro il 2013 quasi tutti gli Stati membri avevano raggiunto gli obiettivi per il 2006 dalla direttiva sui veicoli fuori uso: 80% per il reimpiego/riciclaggio e 85% per il reimpiego/recupero. Nove Stati membri hanno già raggiunto gli obiettivi per il 2015, ossia il 95% per il reimpiego/recupero e 17 Stati membri hanno raggiunto l'85% per il reimpiego/riciclaggio dei veicoli[21]. I rimanenti Stati membri sono prossimi agli obiettivi

[18] *Waste Shipments Correspondents' Guidelines No 9 on shipment of waste* (http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/guidance.htm).

[19] Austria e regione belga della Vallonia.

[20] Documento orientativo "*How to report on end-of-life vehicles according to Commission Decision 2005/293/EC*" (http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/reporting/2015).

[21] A norma dell'articolo 3 della decisione 2005/293/CE della Commissione, gli Stati membri comunicano alla Commissione i dati disponibili entro 18 mesi dalla fine dell'anno a cui si riferiscono.

applicabili da gennaio 2015, anche se la realizzazione dell'obiettivo del 95% di reimpiego/recupero resta problematica per diversi Stati membri.

La raccolta e il traffico illeciti dei veicoli fuori uso costituiscono ostacoli a un'applicazione efficace della direttiva sui veicoli fuori uso. Il trattamento sottonorma di tali veicoli incide negativamente sulla salute e l'ambiente, traducendosi in una perdita di risorse preziose per l'UE. La Commissione collaborerà con gli Stati membri per identificare le cause della raccolta e del traffico illeciti dei veicoli fuori uso e le misure da adottare per affrontare tale questione a diversi livelli. A livello dell'UE il documento "Waste Shipment Correspondents' Guidelines on waste vehicles" concordato l'8 luglio 2011 costituisce uno strumento utile per le autorità nazionali. Potrebbero essere tuttavia necessarie ulteriori misure, quale il riesame della decisione 2055/293/CE della Commissione, per rafforzare il monitoraggio del mercato automobilistico nazionale[22].

La direttiva sui veicoli fuori uso rappresenta un valido esempio di economia circolare: il regime di responsabilità estesa dei costruttori è applicato dalla progettazione del veicolo al trattamento di fine vita, la progettazione ecocompatibile è in costante miglioramento, le sostanze pericolose usate nei veicoli sono quasi del tutto eliminate, in linea con i progressi tecnico-scientifici, come prescritto dalla direttiva. La direttiva sui veicoli fuori uso stimola inoltre la ricerca innovativa per sostituire le sostanze pericolose e realizzare il miglior trattamento dei veicoli fuori uso al fine di incrementare il valore positivo di questo filone di rifiuti.

La qualità del monitoraggio dei dati relativi agli obiettivi fissati nella direttiva continua tuttavia a costituire un problema. Le questioni relative alla qualità dei dati e alla raffrontabilità delle relazioni sono già state affrontate ma richiedono ulteriore attenzione. Gli obblighi di comunicazione sono stati affrontati in un recente riesame della politica e della legislazione afferente ai rifiuti, in occasione del quale la Commissione ha proposto di abrogare le disposizioni che obbligano gli Stati membri a trasmettere relazioni di attuazione con cadenza triennale, in quanto non si sono rivelate efficaci ai fini della verifica di conformità della direttiva, considerato che la sua attuazione e il suo impatto sono inoltre onerosi e a elevata intensità di risorse. La Commissione propone invece di basare il monitoraggio di conformità esclusivamente sui dati statistici che gli Stati membri sono tenuti a trasmetterle con cadenza annuale.

In conclusione, una migliore comunicazione annuale sugli obiettivi per i veicoli fuori uso, corredata delle metodologie nazionali sulle relazioni, consentirà di migliorare il monitoraggio dell'attuazione della direttiva sui veicoli fuori uso.

[22] Articolo 1, paragrafo 3, lettera a), della decisione 2005/293/CE della Commissione.