



Bruxelles, 30.1.2020
COM(2020) 33 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 IL PERIODO 2014-2017

**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 IL PERIODO 2014-2017

1. INTRODUZIONE

La direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso¹ ("la direttiva") mira principalmente a prevenire 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 intendono migliorare il funzionamento dal punto di vista ambientale di tutti gli operatori economici coinvolti nel ciclo di utilizzo dei veicoli e specialmente di quelli direttamente collegati al trattamento dei veicoli fuori uso. Nel complesso la direttiva 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, affinché siano riutilizzati i materiali di valore contenuti nei veicoli fuori uso e risorse preziose siano mantenute nell'economia.

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 stabilito dalla Commissione con la decisione 2001/753/CE². 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 il periodo di riferimento, la Commissione è tenuta a redigere una relazione sull'attuazione.

La presente è la quarta relazione sull'attuazione della direttiva Veicoli fuori uso e riguarda il periodo compreso tra il 22 aprile 2014 e il 21 aprile 2017. Tutte le relazioni precedenti sono disponibili sul sito web della Commissione.³

25 Stati membri hanno presentato risposte per il periodo 2014-2017. Tre paesi (Lettonia, Malta e Ungheria) non hanno ancora provveduto in tal senso. Rispetto ai precedenti periodi di riferimento, il numero dei paesi che hanno comunicato i propri dati ha registrato una leggera riduzione, in quanto per il periodo 2008-2011 tutti gli Stati membri hanno trasmesso alla Commissione le relazioni d'attuazione, mentre per il periodo 2011-2014 sono mancati all'appello due paesi (Paesi Bassi e Spagna).

¹ GU L 269 del 21.10.2000, pag. 34.

² GU L 282 del 26.10.2001, pag. 77.

³ <http://ec.europa.eu/environment/waste/reporting/index.htm>

Nel complesso, le informazioni comunicate sono per lo più complete e di qualità soddisfacente, integrate da fonti di dati supplementari, in particolare la legislazione nazionale, la cui conformità con la direttiva Veicoli fuori uso è stata verificata direttamente, e da informazioni contenute in altre relazioni della Commissione⁴. Inoltre, sono stati presi in considerazione anche i dati relativi agli obiettivi della direttiva per quanto riguarda il reimpiego/riciclaggio e il reimpiego/recupero comunicati a norma della decisione 2005/293/CE della Commissione⁵.

2. INFORMAZIONI SUL RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA VEICOLI FUORI USO

La direttiva è stata recepita in modo soddisfacente in tutti gli Stati membri e non vi sono procedure di infrazione aperte.

Ai sensi della direttiva, i costruttori di veicoli ed equipaggiamenti devono limitare l'impiego di piombo, mercurio, cadmio e cromo esavalente nei materiali e nei componenti immessi sul mercato dopo il 1° luglio 2003, fatte salve le esenzioni elencate nell'allegato II della direttiva. Queste sostanze pericolose sono state drasticamente ridotte grazie a diverse modifiche dell'allegato I⁶. Mentre la limitazione dell'impiego di sostanze pericolose nei veicoli è stata generalmente recepita nella legislazione specifica per i veicoli fuori uso, la progettazione dei veicoli per facilitare il reimpiego e il recupero o l'integrazione di materiale riciclato nei nuovi veicoli è stata spesso recepita nella legislazione più generica sui rifiuti, con requisiti generali relativi a queste disposizioni in tutti i mercati. L'Austria è un esempio di buone pratiche, in quanto le società di raccolta e recupero sono tenute a utilizzare lo 0,5 % del loro fatturato per progetti di prevenzione dei rifiuti. Inoltre, la direttiva prevede anche che i veicoli siano progettati per il reimpiego e il recupero e che quantità maggiori di materiali riciclati siano integrati nei veicoli.

I costruttori, gli importatori e i distributori devono istituire sistemi per la raccolta dei veicoli fuori uso e, nella misura in cui ciò sia tecnicamente fattibile, dei mezzi usati, asportati durante le riparazioni delle autovetture. I costruttori sono tenuti a coprire una parte significativa, se non la totalità, dei costi connessi alla consegna dei veicoli fuori uso ai centri di trattamento dei rifiuti. Gli Stati membri hanno generalmente recepito tali requisiti in modo da consentire agli operatori economici una certa flessibilità, prevedendo la possibilità di regimi individuali o collettivi. Nella maggior parte degli Stati membri il ritiro è gratuito, tranne nei casi in cui al veicolo manchino componenti essenziali o contenga rifiuti aggiunti, in conformità con i requisiti della direttiva. Poiché il valore dei detriti metallici e/o di altri componenti rimossi per il riciclaggio o il reimpiego copre quasi tutti i costi della raccolta del veicolo presso i proprietari finali, l'adempimento di tale obbligo non rappresenta una sfida significativa.

⁴ http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm.

⁵ GU L 94 del 13.4.2005, pag. 30.

⁶ La Commissione sta attualmente preparando la 9^a e la 10^a modifica dell'allegato II.

I proprietari di veicoli fuori uso devono ricevere un certificato di rottamazione per cancellare il veicolo dal registro automobilistico. Tutti gli Stati membri hanno comunicato di aver istituito sistemi nazionali di cancellazione dal registro automobilistico in cui il rilascio di un certificato di rottamazione è una condizione per la cancellazione. I processi di cancellazione sono fondamentali per garantire che i veicoli fuori uso siano trasferiti ad impianti di trattamento autorizzati e per limitarne l'esportazione illegale. Poco meno della metà degli Stati membri si è avvalsa di una disposizione che consente, non solo agli impianti di trattamento autorizzati, ma anche ai produttori, ai concessionari e agli operatori addetti alla raccolta di emettere certificati di rottamazione. Sebbene tutti gli Stati membri dispongano di sistemi di cancellazione dal registro automobilistico, negli ultimi anni si è constatato un aumento dei veicoli fuori uso la cui ubicazione è ignota (ad esempio, veicoli cancellati ma per cui non è stato rilasciato un certificato di rottamazione, o per i quali tale certificato non è a disposizione delle autorità). Ciò indica che i sistemi nazionali di cancellazione dal registro automobilistico non funzionano come dovrebbero.

La direttiva contiene disposizioni volte a garantire che i veicoli fuori uso siano trattati correttamente e tempestivamente negli impianti di trattamento in possesso di un'autorizzazione rilasciata dalle autorità competenti. Tali impianti sono altresì soggetti a ispezioni. Queste condizioni sono istituite per ridurre gli eventuali impatti ambientali negativi e per promuovere il reimpiego e il riciclaggio dei componenti dei veicoli. Tutti gli Stati membri hanno comunicato di aver adottato misure di recepimento conformemente alle disposizioni della direttiva a tale riguardo. La Romania e la Finlandia sono gli unici Stati membri che hanno segnalato di aver apportato modifiche di minore entità alla legislazione rispetto al precedente periodo di riferimento: la Romania ha aggiornato le autorizzazioni necessarie per la gestione e la demolizione dei veicoli fuori uso, mentre la Finlandia ha introdotto un decreto governativo specifico per i veicoli fuori uso (123/2015) che aggiorna le restrizioni relative all'uso di sostanze pericolose nei veicoli. La maggior parte dei paesi non ammette deroghe all'autorizzazione per le operazioni di recupero dei rifiuti generati dai veicoli fuori uso una volta sottoposti ad adeguato trattamento a norma della direttiva e subordinatamente a un'ispezione annuale⁷; solo le risposte di Danimarca, Italia, Romania e Regno Unito lasciano intendere l'esistenza di deroghe (anche questo rappresenta un cambiamento per la Romania rispetto al precedente periodo di riferimento).

Gli Stati membri sono tenuti a incoraggiare le attività di reimpiego e riciclaggio e la direttiva fissa obiettivi di reimpiego, riciclaggio e recupero. Entro il 1° gennaio 2015 gli Stati membri dovevano aver raggiunto i seguenti obiettivi, con traguardi intermedi nel 2006:

- il 95 % di reimpiego e recupero (del peso medio per veicolo e per anno) e
- l'85 % di reimpiego e riciclaggio (del peso medio per veicolo e per anno).

⁷ Deroga all'autorizzazione a norma dell'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva.

Nel 2017, 14 Stati membri avevano raggiunto entrambi gli obiettivi dell'85 % per il riciclaggio e del 95 % per il recupero. Il raggiungimento degli obiettivi è illustrato più dettagliatamente nella sezione 3.

Alcuni Stati membri hanno comunicato misure innovative per incoraggiare il reimpiego e il riciclaggio. L'Italia impone alle autorità regionali di adottare misure che garantiscano che gli enti pubblici (e le imprese a prevalente capitale pubblico) si procurino almeno il 30 % del fabbisogno annuo di beni/prodotti da materiali riciclati; La legislazione italiana dispone inoltre che l'acquisto di pneumatici di ricambio per il parco di veicoli pubblici comprenda almeno il 20 % di pneumatici ricostruiti. La Francia esige invece la tracciabilità delle parti smontate per il loro reimpiego. In Slovenia, prima di procedere alla frantumazione dei veicoli demoliti, i gestori degli impianti di demolizione sono tenuti a rimuovere e a destinare al reimpiego o al riciclaggio i componenti, materiali e liquidi dei veicoli fuori uso per un quantitativo pari al 10 % del peso totale annuo dei veicoli fuori uso accettati.

Ai sensi della direttiva, le norme di codifica impongono ai produttori di contrassegnare (o "codificare") i componenti e i materiali, al fine di facilitare l'identificazione di quelli idonei ad essere reimpiegati e recuperati.

Quasi tutti gli Stati membri riferiscono di aver recepito integralmente la legislazione che obbliga i produttori a utilizzare norme di codifica. Fanno eccezione la Danimarca, dove la legislazione non menziona specificamente le norme di codifica, e la Grecia, che ha risposto di non avere costruttori di veicoli; la Cechia ha rinviato a disposizioni legislative che non erano disponibili e non hanno potuto essere controllate dalla Commissione.

I produttori devono inoltre fornire informazioni sulla demolizione per ciascun tipo di veicolo entro sei mesi dalla sua immissione sul mercato, ad esempio attraverso manuali o banche dati. Il mezzo di gran lunga più diffuso per far sì che i produttori forniscano le informazioni necessarie in materia di demolizione, stoccaggio e verifica è il sistema IDIS (International Dismantling Information System)⁸. 20 Stati membri hanno comunicato di utilizzare il sistema IDIS e alcuni di essi riferiscono di utilizzare anche altre misure nazionali.

Tutti gli Stati membri hanno recepito le disposizioni volte a garantire che i produttori forniscano informazioni sulla demolizione per ogni tipo di nuovo veicolo immesso sul mercato entro sei mesi dalla sua immissione sul mercato.

3. INFORMAZIONI SULL'ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA VEICOLI FUORI USO

Le relazioni nazionali sull'attuazione forniscono altresì informazioni su come gli Stati membri hanno attuato una serie di disposizioni della direttiva.

⁸ *IDIS | The International Dismantling Information System*, accessed 19 March 2019, <https://www.idis2.com/>

Tra gli esempi degni di nota di misure di prevenzione dei rifiuti figura l'Irlanda, che impone ai produttori di promuovere la prevenzione dei rifiuti attraverso una serie di misure applicabili a determinati veicoli. Tali misure sono volte a: limitare l'uso di sostanze pericolose, tenere conto della demolizione, del reimpiego, del recupero e del riciclaggio a fine vita quando si progettano nuovi veicoli e aumentare la percentuale di materiale riciclato utilizzato nella produzione di determinati veicoli.

In Romania vengono effettuate valutazioni preliminari per garantire che i veicoli raggiungano determinati obiettivi e i produttori di veicoli hanno sviluppato un nuovo standard di attivazione attraverso un'interfaccia standardizzata per la diagnostica di bordo (OBD).

Un numero limitato di Stati membri è stato in grado di fornire informazioni dettagliate sulla quantità di materiali riciclati utilizzati nella fabbricazione dei veicoli. Tra i punti degni di rilievo vi è la dichiarazione della Polonia a proposito della plastica riciclata, di cui i costruttori fanno uso ma che deve essere sottoposta a un processo di pulizia specifico prima di poter essere utilizzata nella produzione di veicoli. Inoltre, la Romania ha osservato che il materiale plastico riciclato utilizzato più frequentemente per le parti di veicoli è il propilene e che la plastica riciclata rappresenta oltre il 10 % della massa totale di plastica utilizzata nei veicoli prodotti nel paese.

La maggior parte degli Stati membri ha registrato un aumento del numero di impianti di trattamento autorizzati che operano all'interno dei loro confini. Sebbene tre paesi non abbiano fornito dati sul numero di impianti di trattamento autorizzati per il periodo 2015-2017 (Belgio, Ungheria e Lettonia), supponendo che il numero di impianti in questi paesi sia rimasto invariato rispetto a quanto precedentemente indicato, il numero totale di impianti di trattamento autorizzati nell'UE-28 è aumentato da 12 589 nel periodo 2012-2014 a 14 173 nel periodo 2015-2017.

18 Stati membri hanno riferito che all'interno dei loro confini vi sono stabilimenti di trattamento con un sistema certificato di gestione dell'ambiente. In tutta l'UE-28, la percentuale di stabilimenti di trattamento con un sistema certificato di gestione dell'ambiente è aumentata dall'1,9 % nel periodo 2012-2014 al 3,73 % nel periodo 2015-2017. Il Belgio rappresenta un esempio di buona pratica, poiché nelle Fiandre e in Vallonia tutti i centri autorizzati per la depurazione, la demolizione e la rottamazione dei veicoli fuori uso dispongono di un sistema di tutela ambientale, grazie alla legislazione che prevede che tali centri presentino alle autorità una relazione annuale contenente i risultati di un esame delle attività della società, eseguito da un istituto di controllo indipendente, la cui valutazione negativa può portare al ritiro dell'autorizzazione.

Solo 10 Stati membri sono stati in grado di fornire informazioni specifiche sul numero di veicoli fuori uso consegnati agli impianti di trattamento autorizzati con un valore di mercato nullo o negativo, mentre cinque Stati membri hanno fornito una risposta parziale. Il trattamento dei veicoli fuori uso con valore negativo è importante per ridurre lo smaltimento dei rifiuti. 13 Stati membri, invece, non hanno potuto rispondere alla domanda in quanto non

vengono registrati dati di questo tipo. Degli Stati membri che hanno fornito informazioni precise, in sette casi (Cipro, Estonia, Finlandia, Irlanda, Italia, Portogallo e Spagna) di fatto non era stato consegnato alcun veicolo fuori uso con un valore di mercato nullo o negativo: in altre parole, in tutti i casi in questi paesi i veicoli fuori uso avevano ancora un valore di mercato positivo. La Grecia, invece, ha riferito che tutti i veicoli fuori uso consegnati agli impianti di trattamento autorizzati non hanno un valore di mercato. Tuttavia, non è chiaro com'è contabilizzato il valore positivo dei detriti metallici, anche se i veicoli fuori uso in quanto tali non hanno un valore sul mercato dei veicoli usati. Solo la Lituania e Malta hanno comunicato dati quantitativi.

I dati sui tassi di reimpiego/riciclaggio e di reimpiego/recupero ottenuti sono riportati nella Figure 1 e nella figura 2. I dati sono stati raccolti da Eurostat a seguito dell'obbligo degli Stati membri di riferire ogni anno riguardo agli obiettivi in materia di veicoli fuori uso nell'ambito dell'obbligo di comunicazione ai sensi della decisione della Commissione sui dettagli per il controllo del rispetto della direttiva.⁹

Nel 2017, 20 Stati membri avevano raggiunto l'obiettivo minimo di reimpiego e riciclaggio dell'85 % del peso medio per veicolo e per anno, 2 Stati membri non avevano raggiunto gli obiettivi ma erano ma erano prossimi a raggiungerli, e per 6 Stati membri non vi erano dati disponibili. Il tasso medio di reimpiego e riciclaggio per l'UE-28 nel suo complesso era dell'89 %, quattro punti percentuali al di sopra dell'obiettivo.

Figura 1: Tassi di reimpiego e riciclaggio dei veicoli fuori uso (%)¹⁰

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Belgio	88,7	88,2	89,2	91,3	92,1	93,2
Bulgaria	89,5	93,2	94,1	94,4	94,6	97,6
Cechia	80,3	80,3	80,3	90,2	90,3	91,9
Croazia	97,2	100	89,5	92,8	93,9	99,3
Danimarca	92,4	86,6	86	91,2	88,8	91,5
Germania	92,3	89,8	89,5	87,7	89,3	89,5
Estonia	80,9	77,7	87	86	85,8	85,9
Irlanda	81,8	80,4	82,1	83,3	86	85,9
Grecia	82,8	88,8	80,4	64,5	100	91,9
Spagna	83	83,6	84,3	85	85,4	85,8
Francia	82,4	85,3	85,9	87,5	86,9	87,4
Italia	80,8	82,2	83,4	84,6	82,5	:
Cipro	84,7	84,3	87,7	89,1	90,3	:
Lettonia	97,6	92,4	92,2	86,6	94,3	84
Lituania	89,2	92,1	93,5	94,6	94,9	94,8
Lussemburgo	85	84	87	87	86	94,3
Malta	95,8	91,9	45	77,7	54,4	:

⁹ EUROSTAT (2019) *Eurostat - Data Explorer*, accessed 25 March 2019, http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=env_waselvt&lang=en

¹⁰ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/data/database>.

Ungheria	84,4	90,7	90,3	94,6	95,4	95,5
Paesi Bassi	83,7	86	86,1	87,7	88,9	:
Austria	83,4	85	85,8	86,9	87,2	86,6
Polonia	90,4	88,6	85,5	94,7	94,3	95,7
Portogallo	82,7	82,9	83,8	84	83,5	85,2
Romania	84	83,8	84,1	85,1	:	:
Slovenia	100	:	85,9	:	:	:
Slovacchia	89,9	92,5	94,8	88,4	96,1	95,7
Finlandia	82,5	82,5	82,8	82,8	82,8	82,8
Svezia	85	84,6	84,4	84,6	86,7	88,2
Regno Unito	84,1	85,5	86,9	87,3	86,4	86,5
Islanda	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Liechtenstein	77,2	78,2	78,7	80,5	75,6	75,1
Norvegia	75,5	75,4	82,9	85,2	85,2	:

Figura 2: Tassi di reimpiego e riciclaggio dei veicoli fuori uso nel 2016 (%)¹¹

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Belgio	93	93	94,2	96,7	96,4	97
Bulgaria	91,3	94,1	95	95,1	95,6	98,8
Cechia	86,3	86,3	86,3	95,7	95,4	95,6
Croazia	99,9	100	96,2	99,5	99,5	99,7
Danimarca	92,6	86,7	86,1	97,6	97,1	99,6
Germania	106,3	103,8	101,4	95,8	98	98,4
Estonia	85,1	86,4	88,4	87	89,8	89,9
Irlanda	87,8	91,6	90,7	91,8	92,8	94,6
Grecia	90,3	91,5	85,5	68,9	108	99,5
Spagna	88,2	91,5	93,5	95	93,4	94
Francia	87	89,3	91,3	94,3	94,8	94,6
Italia	82,3	82,8	85,1	84,7	82,6	:
Cipro	86,9	86,6	90,2	90,7	93,2	:
Lettonia	97,9	92,6	92,4	87	94,5	84,1
Lituania	90,1	92,4	94,4	95	95,4	95,1
Lussemburgo	95	95	95	97	96	96,2
Malta	96	91,9	45	77,7	54,5	:
Ungheria	86,2	91,7	95,6	95,2	95,8	96,9
Paesi Bassi	96,1	95,9	96	97	98,7	:
Austria	94,2	96,7	96,1	96,9	96,9	97,9
Polonia	92,8	90,3	88	97	96,3	98,6
Portogallo	87,6	90,5	92,7	92,7	92,1	93,8
Romania	86	87,4	88,5	90,8	:	:
Slovenia	103	:	91,3	:	:	:
Slovacchia	91,2	93,7	96	89,4	97,4	97,5
Finlandia	95	95	97,3	97,3	97,3	97,3
Svezia	90,6	91,3	91,3	96,8	94,6	97,2
Regno Unito	88,1	88,9	90,7	96,9	92,2	94,1
Islanda	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:

¹¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/data/database>.

Liechtenstein	92,7	89	90,6	90,8	85,6	84,7
Norvegia	93,8	94,7	97,5	96,7	97,7	:

Nel 2017, 15 Stati membri avevano raggiunto l'obiettivo minimo di reimpiego e recupero del 95 % del peso medio per veicolo e per anno, 7 Stati membri non l'avevano ancora raggiunto ma erano prossimi a farlo, e 6 Stati membri non avevano ancora comunicato i dati. Il tasso medio di reimpiego e recupero per l'UE-28 nel suo complesso era del 94 %, appena al di sotto dell'obiettivo.

Un numero significativo di Stati membri che dispongono di infrastrutture e processi di gestione dei veicoli fuori uso sembra non aver raggiunto gli obiettivi di recupero, ma questo fatto potrebbe indicare una maggiore attenzione al riciclaggio piuttosto che ad altre forme di recupero (ad esempio, Francia, Spagna, Svezia e Regno Unito raggiungono gli obiettivi di riciclaggio, ma non gli obiettivi di recupero), in linea con il concetto di economia circolare. Potrebbe altresì indicare metodi di comunicazione più solidi e ottimizzati che contribuiscono a una migliore attuazione della direttiva. Gli Stati membri che non hanno raggiunto gli obiettivi hanno illustrato le loro ragioni e i provvedimenti posti in atto per raggiungerli.

I tassi elevati comunicati dalla Grecia possono essere attribuiti al fatto che gli impianti di demolizione hanno scelto di stoccare per lungo tempo alcuni veicoli fuori uso dai quali non erano ancora stati rimossi i fluidi, probabilmente a causa dei bassi valori di mercato dei metalli, per poi frantumarli l'anno successivo alla loro decontaminazione. Ciò ha portato a un elevato numero di veicoli fuori uso trattati in un anno.

I nuovi provvedimenti introdotti per incoraggiare il reimpiego e il riciclaggio comprendono il reimpiego dei componenti dei veicoli fuori uso in Ungheria, attività di sensibilizzazione e di comunicazione in Portogallo e assistenza finanziaria per nuovi progetti di ricerca e sviluppo sulla prevenzione, sul riciclaggio e sul reimpiego dei componenti dei veicoli fuori uso in Spagna, con priorità per i progetti incentrati sul riciclaggio della plastica delle automobili, dei vetri dei parabrezza e degli pneumatici.

4 UBICAZIONE IGNOTA E DEMOLIZIONE ILLEGALE DI VEICOLI FUORI USO

La principale lacuna attuativa e applicativa della direttiva risiede nell'elevato numero di "veicoli fuori uso la cui ubicazione è ignota". Questa constatazione era già presente nella precedente relazione della Commissione sull'attuazione della direttiva per il periodo 2011-2014¹² e nella valutazione ex-post della Commissione di cinque direttive in materia di rifiuti¹³. Per valutare il problema, la Commissione ha condotto un'iniziativa intesa a

¹² http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/implementation_en.htm.

¹³ http://ec.europa.eu/environment/waste/target_review.htm.

promuovere il rispetto e verificare l'attuazione della direttiva, con particolare attenzione ai veicoli fuori uso la cui ubicazione è ignota¹⁴.

Eurostat chiede agli Stati membri di fornire dettagli riguardo al numero di veicoli raccolti e trasferiti agli impianti di trattamento autorizzati. Tali cifre sono riportate nella tabella 1.

Tabella 1: Numero totale di veicoli fuori uso, raccolti e trasferiti agli impianti di trattamento autorizzati, periodo 2008-2016¹⁵
(numero di veicoli)

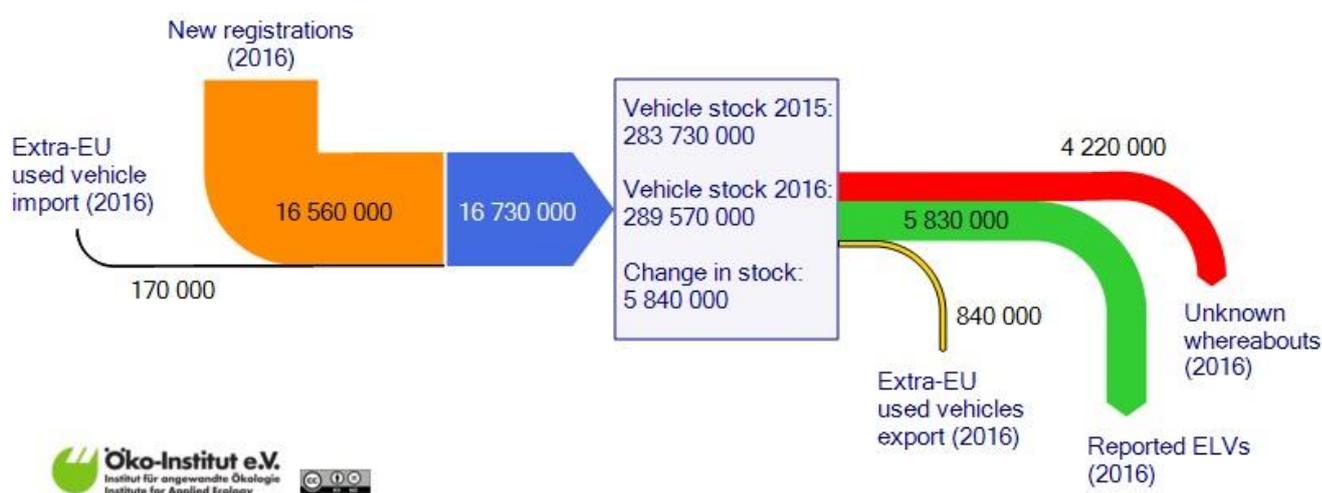
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Unione europea	6 301 000	9 039 000	7 383 000	6 789 000	6 286 000	6 234 000	6 150 000	5 964 000	5 920 000
Belgio	141 521	140 993	170 562	165 016	160 615	134 506	126 835	107 425	106 458
Bulgaria	38 600	55 330	69 287	62 937	57 532	61 673	80 862	85 946	92 706
Cechia	147 259	155 425	145 447	132 452	125 587	121 838	131 987	139 440	145 928
Danimarca	101 042	96 830	100 480	93 487	106 504	125 650	104 413	98 929	89 039
Germania	417 534	1 778 593	500 193	466 160	476 601	500 322	512 163	473 386	412 801
Estonia	13 843	7 528	7 268	11 413	12 835	14 712	14 720	12 884	11 184
Irlanda	127 612	152 455	158 237	134 960	102 073	92 467	86 950	74 910	98 213
Grecia	55 201	115 670	95 162	112 454	84 456	86 205	82 863	87 050	46 573
Spagna	748 071	952 367	839 637	671 927	687 824	734 776	724 820	689 760	611 446
Francia	1 109 876	1 570 593	1 583 283	1 515 432	1 209 477	1 115 280	1 084 766	1 016 326	1 046 083
Croazia	:	:	:	:	35 213	32 135	19 388	16 900	20 386
Italia	1 203 184	1 610 137	1 246 546	952 461	902 611	876 052	853 584	958 245	978 960
Cipro	14 273	17 303	13 219	17 145	17 547	13 212	11 160	8 293	5 151
Lettonia	10 968	10 590	10 640	9 387	10 228	9 003	9 268	8 924	8 049
Lituania	19 534	19 656	23 351	26 619	22 885	26 482	29 982	26 546	21 306
Lussemburgo	2 865	6 908	6 303	2 341	2 834	2 290	2 225	1 617	1 854
Ungheria	37 196	26 020	15 907	13 043	15 357	14 897	15 283	16 788	15 141
Malta	:	:	330	2 526	2 530	1 198	2 646	4 509	:
Paesi Bassi	152 175	191 980	232 448	195 052	187 143	183 451	188 487	167 777	197 488
Austria	63 975	87 364	82 144	80 004	64 809	73 993	59 904	47 926	48 077
Polonia	189 871	210 218	259 576	295 152	344 809	402 416	454 737	478 202	380 529
Portogallo	107 746	107 946	107 419	77 929	92 008	92 112	86 713	84 158	88 559
Romania	51 577	55 875	190 790	128 839	57 950	37 989	42 138	41 886	:
Slovenia	6 780	7 043	6 807	6 598	5 447	:	6 260	:	:
Slovacchia	39 769	67 795	35 174	39 171	33 469	36 858	29 175	26 176	36 931
Finlandia	103 000	96 270	119 000	136 000	119 000	99 300	94 540	99 630	114 460
Svezia	150 197	133 589	170 658	184 105	185 616	189 748	186 967	188 810	186 875
Regno Unito	1 210 294	1 327 517	1 157 438	1 220 873	1 163 123	1 149 459	1 106 846	995 527	1 103 050
Islanda	9 386	5 109	4 195	4 075	5 824	4 463	5 245	6 063	6 527
Liechtenstein	91	72	107	94	114	326	188	230	260
Norvegia	130 018	95 000	112 537	124 563	119 905	141 452	139 920	145 098	142 280

I dati della tabella si riferiscono a veicoli fuori uso segnalati che hanno ricevuto un certificato di rottamazione e che vengono trattati negli impianti di trattamento autorizzati. Eurostat chiede inoltre agli Stati membri, negli orientamenti ad essi indirizzati, di comunicare il numero totale di veicoli giunti a fine vita, e di non limitarsi a quelli per i quali è stato rilasciato un certificato di rottamazione. Tuttavia, pochissimi Stati membri presentano tali

¹⁴ Iniziativa di promozione della conformità intesa a valutare l'attuazione della direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso, con particolare attenzione ai veicoli fuori uso la cui ubicazione è ignota (http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm).

¹⁵ **Fonte:** Eurostat (codice dati online: env_waselvt).

dati in quanto non è obbligatorio comunicare il numero di veicoli giunti a fine vita né ai sensi della direttiva né della decisione 2005/293/CE della Commissione sul controllo dell'osservanza degli obiettivi di reimpiego/recupero e di reimpiego/riciclaggio fissati nella direttiva Veicoli fuori uso. Pertanto, per stimare i veicoli giunti a fine vita è stato necessario utilizzare dati provenienti da altre fonti¹⁶. Da un confronto tra i dati riguardanti i veicoli fuori uso che hanno ricevuto un certificato di rottamazione e vengono trattati dagli impianti di trattamento autorizzati e i dati riguardanti i veicoli giunti a fine vita emergono delle discrepanze. Il grafico seguente, tratto dal recente studio della Commissione, mostra il numero di veicoli fuori uso¹⁷ che nel 2014 nell'UE sono stati dichiarati legalmente (ossia quelli che hanno ricevuto un certificato di rottamazione e sono stati trattati legalmente) e l'elevato numero di veicoli fuori uso la cui ubicazione nello stesso periodo era ignota. Il grafico tiene conto delle immatricolazioni di veicoli nei sistemi nazionali e delle uscite dallo stock di veicoli dell'UE-28. Il numero dei veicoli fuori uso la cui ubicazione è ignota continua a essere un dato molto preoccupante.



Un esempio di tali discrepanze è dato dalla Finlandia, che ha riferito come alcuni cittadini e operatori economici non conferiscano i veicoli fuori uso nel sistema ufficiale di ritiro dei produttori, per cui il numero totale dei veicoli fuori uso è notevolmente superiore al numero effettivo di certificati di rottamazione. La Finlandia ha inoltre sottolineato che l'aumento dei

¹⁶ Eurostat, statistiche del commercio estero; Associazione europea dei costruttori di automobili (ACEA); Eurostat, serie di dati: road_eqs; road_eqr); POLK. Queste fonti sono state utilizzate nell'iniziativa della Commissione per promuovere il rispetto e verificare l'attuazione della direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso, con particolare attenzione ai veicoli fuori uso la cui ubicazione è ignota (http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm).

¹⁷ L'ambito di applicazione della direttiva Veicoli fuori uso riguarda i veicoli appartenenti alla categoria M1 (veicoli destinati al trasporto di persone, aventi al massimo otto posti a sedere oltre al sedile del conducente) e alla categoria N1 (veicoli destinati al trasporto di merci, aventi peso massimo non superiore a 3,5 tonnellate).

veicoli fuori uso trattati adeguatamente nel 2017 potrebbe essere dovuto all'aumento dei prezzi dei metalli e al miglioramento del sistema di cancellazione dal registro automobilistico online.

La Germania ha riferito che il numero relativamente basso di veicoli fuori uso raccolti e trattati, rispetto ai circa 2,8 milioni di veicoli definitivamente cancellati dal registro automobilistico ogni anno, è dovuto all'esportazione di veicoli usati e che le relazioni realizzate nel 2017 hanno ridotto la "lacuna statistica" dei veicoli la cui ubicazione è ignota^{18,19}. Tale lacuna è stata colmata principalmente attraverso un nuovo calcolo del numero effettivo di veicoli a motore definitivamente cancellati dal registro automobilistico e tramite stime qualificate relative ai dati statistici sulle esportazioni di veicoli usati (verso paesi UE e paesi terzi).

Il recente studio della Commissione mostra inoltre che l'elevato numero di veicoli fuori uso la cui ubicazione è ignota può in parte essere spiegato dalle carenze dei sistemi di cancellazione dal registro automobilistico e da una gestione impropria dei veicoli fuori uso (vale a dire, non tutti i veicoli fuori uso sono trasferiti ai punti di raccolta e non tutti i veicoli trasferiti ricevono poi un certificato di rottamazione; una certa quantità di veicoli fuori uso è demolita in impianti non autorizzati). Per di più, vi sono veicoli fuori uso che vengono esportati illegalmente come veicoli usati.

Inoltre, i collegamenti tra i sistemi di immatricolazione e quelli di cancellazione o di reimmatricolazione nel registro automobilistico e il seguito dato alle pratiche sono inadeguati, il che potrebbe indurre a pensare che non tutti i veicoli cancellati dal registro automobilistico, anche se trattati legalmente, ottengono un certificato di rottamazione; vi sono veicoli usati immatricolati in un altro Stato membro che non sono mai stati cancellati dal registro automobilistico dello Stato membro d'origine; mancano dati di buona qualità, in particolare per quanto riguarda l'esportazione di veicoli usati e di veicoli fuori uso e le perdite di materie prime; è necessario migliorare i metodi di comunicazione degli Stati membri; un certo numero di veicoli fuori uso è raccolto e demolito illegalmente in impianti di trattamento non autorizzati senza l'applicazione di norme ambientali; occorre pertanto garantire un maggiore rispetto della legislazione, anche mediante ispezioni dei punti di raccolta e degli impianti di trattamento autorizzati.

Alcuni Stati membri hanno già adottato provvedimenti per affrontare il problema, come la Danimarca che ha introdotto un premio per l'ultimo proprietario registrato che consegna il proprio veicolo fuori uso a un impianto di trattamento autorizzato, oppure la Francia e il

¹⁸ Sander, K., Wagner, L., Sanden, D.J., and Wilts, H. (2017) Entwicklung von Lösungsvorschlägen, einschließlich rechtlicher Instrumente, zur Verbesserung der Datenlage beim Verbleib von Altfahrzeugen, p.333

¹⁹ Kohlmeyer et al (2017) Clarification of the whereabouts of end-of-life vehicles, *Recycling and Raw Materials*, Vol.10

Regno Unito che hanno comunicato un aumento significativo del numero di ispezioni condotte negli impianti di trattamento autorizzati.

5. CONCLUSIONI

La direttiva Veicoli fuori uso è stata recepita nella legislazione nazionale di tutti gli Stati membri ed è considerata soddisfacente.

Nel complesso, l'attuazione della direttiva sembra essere adeguata. Nel 2017 l'obiettivo del 2015 di reimpiego e riciclaggio dell'85 % del peso medio per veicolo e per anno era stato raggiunto da 20 Stati membri su 28 (5 Stati membri non hanno presentato la relazione). Il raggiungimento dell'obiettivo di reimpiego e recupero del 95 % del peso medio per veicolo e per anno ha comportato maggiori difficoltà. Tuttavia, tra gli Stati membri che non hanno raggiunto gli obiettivi, circa la metà li ha mancati solo per pochi punti percentuali.

L'impiego delle sostanze pericolose vietate è in continua diminuzione, come mostrano le modifiche dell'allegato II della direttiva²⁰, con una riduzione costante delle esenzioni che ne consentono l'uso. Inoltre, il numero di impianti di trattamento autorizzati è aumentato e gli Stati membri stanno iniziando a segnalare provvedimenti innovativi come l'integrazione di materie riciclate nei veicoli nuovi, il sostegno a progetti di prevenzione dei rifiuti e l'introduzione di sistemi di tutela ambientale: tutte misure che possono essere considerate da altri paesi come esempi di buone pratiche.

Una vistosa eccezione a questa tendenza generalmente positiva è la questione dei veicoli la cui ubicazione è ignota. La raccolta, il trattamento e il commercio illegali delle parti rimosse dai veicoli fuori uso rimangono un problema: oltre alla perdita di risorse preziose (componenti e materiali recuperabili), queste pratiche illegali e il trattamento dei veicoli fuori uso in impianti non autorizzati hanno anche un impatto negativo sulla salute e sull'ambiente. Questa situazione trova riscontro nel considerando 7 della direttiva 2018/849/UE²¹ in cui si legge che la direttiva 2000/53/CE dovrebbe essere riesaminata e, se necessario, modificata, tenendo conto del "problema dei veicoli fuori uso non contabilizzati, comprese le spedizioni di veicoli usati sospettati di essere veicoli fuori uso, e all'applicazione dell'orientamento n. 9 dei corrispondenti in materia di spedizioni di veicoli fuori uso".

La Commissione europea sta attualmente valutando la direttiva Veicoli fuori uso per verificare in che misura la normativa dell'UE in materia di veicoli fuori uso sia benefica per l'ambiente, le persone e l'industria. La valutazione sarà completata nel 2020²². Tra gli argomenti in esame figurano l'efficienza dell'attuazione della direttiva, compreso il problema dei veicoli fuori uso la cui ubicazione è ignota, la coerenza con le definizioni di altre normative e la pertinenza e fattibilità di obiettivi per determinati materiali, i metodi di comunicazione e controllo e la pertinenza rispetto alle sfide poste dalle nuove tecnologie, tra cui i veicoli elettrici e ibridi, e le modifiche della composizione materiale dei veicoli.

²⁰ http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/legislation_en.htm.

²¹ GU L 150 del 14.6.2018, pag. 93.

²² http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/evaluation_en.htm.