



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 17 gennaio 2007 (02.02)  
(OR. en)**

**5413/07**

**ENV 36  
ENT 7**

**NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine: Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea  
Data: 16 gennaio 2007  
Destinatario: Signor Javier SOLANA, Segretario Generale/Alto Rappresentante  
Oggetto: Relazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo sugli obiettivi indicati all'articolo 7, paragrafo 2, lettera b), della direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2007)5 definitivo.

All.: COM(2007) 5 definitivo



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 16.01.2007  
COM(2007)5 definitivo

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO  
E AL PARLAMENTO EUROPEO**

**SUGLI OBIETTIVI INDICATI ALL'ARTICOLO 7, PARAGRAFO 2, LETTERA b),  
DELLA DIRETTIVA 2000/53/CE RELATIVA AI VEICOLI FUORI USO**

{SEC(2007)14}  
{SEC(2007)15}

## 1. INTRODUZIONE

La direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso stabilisce i seguenti obiettivi per il reimpiego, il riciclaggio e il recupero dei veicoli fuori uso:

- 85% per il reimpiego e il recupero e 80% per il reimpiego e riciclaggio entro il 1° gennaio 2006 ("obiettivi per il 2006");
- 95% per il reimpiego e il recupero e 85% per il reimpiego e riciclaggio entro il 1° gennaio 2015 ("obiettivi per il 2015").

La direttiva prevede che il Parlamento europeo e il Consiglio riesaminino gli obiettivi per il 2015 in base ad una relazione della Commissione, nella quale quest'ultima tiene conto dello sviluppo della composizione materiale dei veicoli e di ogni altro aspetto rilevante dal punto di vista ambientale in materia di veicoli.

In conformità del suddetto mandato, la Commissione ha preparato la presente relazione, elaborata essenzialmente sulla scorta della valutazione dell'impatto ambientale, economico e sociale degli obiettivi e delle possibili soluzioni alternative. La sintesi della relazione relativa alla valutazione dell'impatto, in cui sono delineate le implicazioni di un'eventuale modifica degli obiettivi fissati dalla direttiva, figura in allegato alla presente comunicazione.

## 2. PROCESSO DI VALUTAZIONE

La valutazione dell'impatto poggia sull'analisi delle informazioni attinte da varie fonti, quali uno studio dei costi e dei benefici della direttiva relativa ai veicoli fuori uso condotto per conto della Commissione da un consulente esterno, la consultazione formale e informale delle parti interessate nell'ambito di un gruppo di lavoro multilaterale, la consultazione elettronica sulla valutazione finale dello studio, riunioni di esperti provenienti dagli Stati membri e una proiezione, elaborata dai servizi interni, delle ripercussioni economiche ed ambientali delle possibili alternative.

La valutazione è stata complicata dal fatto che l'attuazione della direttiva da parte degli Stati membri è ancora nella fase iniziale e le informazioni circa gli attuali livelli di riciclaggio e di recupero negli Stati membri sono limitate. Le prime relazioni sugli obiettivi dovranno essere presentate dagli Stati membri nel 2008 e conterranno i dati relativi al 2006.

Le informazioni in possesso della Commissione hanno comunque consentito di valutare in maniera soddisfacente la situazione attuale e le prospettive in materia di recupero e riciclaggio dei veicoli, nonché di stabilire se gli obiettivi fissati dalla direttiva per il 2015 debbano essere modificati<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Il peso medio dei veicoli contemplati dalla direttiva relativa ai veicoli fuori uso è in aumento e i dati sul peso effettivo di tali veicoli non concordano. Il peso medio di un veicolo fuori uso del 2015 utilizzato nella presente relazione è pari a 1.025 kg, sebbene le medie ponderate di tutti i fabbricanti di automobili mostrino che entro il 2019 il peso dei veicoli fuori uso salirà a 1.280 kg. Se si facesse riferimento a questo peso superiore, gli impatti andrebbero nella stessa direzione, ma sarebbero più forti. La differenza risultante dalle diverse ipotesi di peso è descritta in modo dettagliato nella valutazione dell'impatto e nei relativi allegati.

### 3. RISULTATI DELLA VALUTAZIONE

Dalla valutazione emerge che gli obiettivi fissati dalla direttiva sui veicoli fuori uso producono notevoli effetti positivi sia sul piano ambientale che su quello economico, effetti che sarebbero ridotti se tali obiettivi fossero ridimensionati o soppressi. L'ampiezza degli effetti positivi è strettamente correlata all'ecoinnovazione, senza la quale la diffusione delle tecnologie attuali genererà scarsi benefici economici e ambientali e con la quale, invece, si avranno benefici di considerevole portata.

Tali benefici derivano dall'aumento della quantità di materiale (in special modo talune materie plastiche) che viene riciclato e recuperato, come pure dalla riduzione del numero di veicoli fuori uso collocati in discarica.

#### *Impatti ambientali degli obiettivi*

I metalli continueranno ad essere intensamente riciclati, indipendentemente dagli obiettivi, a causa del loro elevato valore commerciale. Se tuttavia si stabilissero obiettivi più ambiziosi, sarebbe possibile aumentare il riciclaggio dei metalli attualmente dispersi nelle discariche a causa dell'inaccurata separazione dei residui di frantumazione.

Per raggiungere gli obiettivi fissati per il 2015 occorrerà riciclare e recuperare le materie plastiche contenute nei residui di frantumazione. L'efficacia, dal punto di vista ambientale, del riciclaggio e del recupero delle varie materie plastiche contenute nei residui di frantumazione è inoltre un fattore determinante per misurare l'impatto ambientale degli obiettivi in materia di riciclaggio e di recupero.

Nell'ipotesi che gli obiettivi per il 2015 stimolino il progresso tecnologico in modo da arrivare ad una migliore separazione delle materie plastiche dai residui di frantumazione<sup>2</sup>, è possibile che da questi obiettivi derivino numerosi benefici ambientali, tra i quali un abbattimento annuo di CO<sub>2</sub> equivalente compreso tra le 280.000 e le 980.000 tonnellate, una diminuzione dell'ossidazione fotochimica, dell'acidificazione atmosferica, dell'inquinamento delle acque, dell'eutrofizzazione, nonché una riduzione dei rifiuti. I benefici ambientali effettivi dipenderanno tuttavia dallo sviluppo tecnologico promosso dai suddetti obiettivi.

In linea di massima, gli impatti ambientali del ridimensionamento di una serie di obiettivi saranno più dannosi di quelli degli obiettivi attuali per il 2015. La direttiva relativa ai veicoli fuori uso ha stimolato lo sviluppo di nuove tecnologie per il trattamento di tali veicoli, che però non sono ancora diffuse su tutto il mercato europeo del riciclaggio. L'ulteriore sviluppo delle tecnologie destinate a riciclare alcuni tipi di plastiche comporterebbe grossi vantaggi ambientali nel settore del riciclo delle materie plastiche. È necessario continuare a sostenere lo sviluppo tecnologico per superare le carenze del mercato, tenendo presente che una modifica degli strumenti o il ridimensionamento degli obiettivi della direttiva rischiano di rallentare o addirittura di bloccare tale sviluppo, mettendo in pericolo anche l'affidabilità della programmazione.

---

<sup>2</sup> È stato scelto come esempio un paraurti in PP/EPDM, perché il polipropilene è probabilmente il polimero più riciclato e con ripercussioni ambientali ampiamente rappresentative di quelle della maggior parte degli altri polimeri atti ad essere riciclati.

### ***Ripercussioni economiche degli obiettivi***

Le ripercussioni economiche dei vari obiettivi dipenderanno in definitiva dallo stato d'avanzamento dello sviluppo tecnologico nel 2015. Sulla base degli obiettivi attuali e secondo lo scenario migliore, il valore aggiunto netto generato dal trattamento di un veicolo fuori uso medio dovrebbe essere compreso tra 120 e 90 EUR, con un valore massimo complessivo riferito al trattamento dei veicoli fuori uso previsti nel 2015 pari a circa 1,6 miliardi di euro annui. Se non ci fosse alcuno sviluppo tecnologico, vi sarebbe ancora un beneficio economico dell'ordine di 55-80 EUR per veicolo.

La perdita di beneficio economico derivante da una riduzione del 5% dell'obiettivo dell'85% per il trattamento di un veicolo fuori uso sarebbe al massimo di 1,1 miliardi di euro all'anno.

Un obiettivo di recupero inferiore all'attuale 95% avrebbe ripercussioni sui costi solo se i prezzi per il collocamento in discarica nel 2015 fossero inferiori a 80-100 EUR a tonnellata. Diversamente, una riduzione dell'obiettivo di recupero non dovrebbe influire sui costi di trattamento.

In generale, il trattamento di un veicolo fuori uso effettuato in base all'obiettivo dell'85% per il riciclaggio e del 95% per il recupero presenta considerevoli vantaggi economici netti rispetto a obiettivi più contenuti. Con obiettivi più ambiziosi è inoltre possibile stimolare lo sviluppo e la commercializzazione delle tecnologie attualmente utilizzate per il trattamento dei veicoli, nonché di metterne a punto di nuove, le quali, facilitando il riciclo di percentuali maggiori di residui plastici e la produzione di materie prime secondarie di qualità a prezzi inferiori a quelli delle materie prime vergini, migliorano l'efficienza delle risorse. Per l'economia comunitaria ciò si tradurrà in una riduzione della spesa per l'energia (le materie plastiche sostituiscono i combustibili e vengono impiegate nella produzione di elettricità) e in una diminuzione dei costi delle materie prime per l'industria plastica. Anche con un basso livello d'innovazione, le tecnologie migliori attualmente disponibili offrono vantaggi economici superiori rispetto alle pratiche oggi in uso.

### ***Altre proposte respinte nella fase iniziale***

Tra le proposte dalle parti interessate vi era la soppressione degli obiettivi di riciclaggio o la loro sostituzione con un divieto totale o parziale del collocamento in discarica.

Queste proposte non sono state valutate in maniera approfondita, dato che la valutazione degli obiettivi per il 2015 attualmente fissati nella direttiva è bastata a dimostrare che la soppressione degli obiettivi o l'introduzione di un divieto di collocamento in discarica ridurrebbe in modo significativo i benefici economici e ambientali, in particolare a causa della perdita dei benefici indotti dal riciclaggio. Tali proposte potrebbero inoltre andare al di là delle finalità definite dalla direttiva, portando al completo riesame della stessa. In questo modo si rischierebbe di compromettere i progressi attualmente in corso in materia di innovazione nella gestione dei rifiuti.

## **4. QUESTIONE PRINCIPALE**

Il principale impulso all'incremento dei benefici economici e ambientali derivanti dal riciclaggio e dal recupero dei veicoli fuori uso è costituito dall'ecoinnovazione.

È dimostrato che la direttiva sui veicoli fuori uso ha stimolato lo sviluppo tecnologico nel settore del trattamento di tali veicoli, anche se le nuove tecniche per il trattamento dei rifiuti non sono ancora sufficientemente commercializzate nel mercato europeo del riciclaggio. L'innovazione nell'elaborazione di tecnologie di punta per il trattamento dei residui da frantumazione è ostacolata da svariate carenze del mercato, alcune tipiche dell'innovazione industriale in generale, altre legate all'ecoinnovazione e altre ancora specifiche dei mercati dei prodotti riciclati ricavati dalle materie plastiche e dai residui di frantumazione, amplificate dall'incertezza esistente circa gli obiettivi applicabili ai veicoli fuori uso.

Il mantenimento degli obiettivi attualmente fissati dalla direttiva per l'anno 2015 consentirebbe di ovviare ad alcune di queste carenze del mercato e di apportare benefici ambientali ed economici di una certa rilevanza. Il livello degli obiettivi determina il ritmo del progresso tecnologico nel settore del trattamento dei veicoli fuori uso. L'obiettivo dell'85% per il riciclaggio, nella misura in cui sarebbe in grado di creare mercati per tecnologie avanzate nel settore del trattamento dei residui di frantumazione e in quello del riciclaggio dei polimeri, comporterebbe un aumento sensibile degli investimenti di ricerca e sviluppo nelle nuove tecnologie. Per realizzare gli obiettivi fissati per il 2015 abbiamo sette anni per la commercializzazione e il proseguimento della ricerca e dello sviluppo, e due anni per lo sfruttamento commerciale delle tecnologie. È molto probabile che gli investimenti in ricerca e sviluppo diano luogo ad un ulteriore sviluppo commerciale delle tecnologie esistenti o all'elaborazione di nuove tecnologie. Anche senza alcun ulteriore sviluppo tecnologico, gli obiettivi dell'85% per il riciclaggio e del 95% per il recupero darebbero un forte impulso alla diffusione delle tecnologie esistenti più efficaci.

Stimolare la ricerca e lo sviluppo nel settore del trattamento dei rifiuti può fare dell'UE il leader di un mercato tecnologico ricco di potenzialità e rafforzare la sua posizione come esportatrice di tecnologia. Le risorse provenienti dai rifiuti dei veicoli fuori uso sono in aumento in tutto il mondo e molti paesi stanno mettendo a punto politiche di riciclaggio per questo tipo di veicoli. Le stesse tecnologie possono essere altresì utilizzate per trattare i rifiuti generati da altri settori produttivi, quali l'elettronica. Vi è un ampio potenziale di sviluppo per le tecnologie che offrono prodotti ricavati da questi flussi di rifiuti ad un prezzo inferiore a quello del corrispondente materiale vergine attualmente utilizzato.

## **5. CONCLUSIONI**

Gli obiettivi per il 2015 fissati dalla direttiva relativa ai veicoli fuori uso possono produrre notevoli effetti positivi sia sul piano ambientale che su quello economico, effetti che verrebbero ridotti se tali obiettivi fossero ridimensionati o soppressi.

Sebbene una stima compiuta su un periodo di nove anni implichi un certo margine d'incertezza, la Commissione ritiene che gli obiettivi, da raggiungere entro il 2015, dell'85% per il reimpiego e il riciclaggio e del 95% per il reimpiego e il recupero siano ottimali in termini di risultati economici e ambientali.

Questi obiettivi dovrebbero rimanere stabili per garantire la sicurezza degli investimenti in tecnologie di trattamento dei rifiuti economicamente più convenienti. La Commissione non propone quindi di rivedere gli obiettivi.

Occorre tuttavia tenere conto di un fattore importante emerso nel corso di questa valutazione, e cioè che l'ampiezza dei benefici che si produrranno in campo ambientale ed economico è strettamente correlata al ritmo con cui procederà l'ecoinnovazione. Va rilevato in particolare che, una volta dissipata l'incertezza circa il mantenimento o meno degli obiettivi fissati dalla direttiva per il 2015, si ridurrà l'importanza delle carenze del mercato e degli ostacoli all'ecoinnovazione. Per favorire l'ecoinnovazione in questo settore e per continuare a promuovere e a diffondere tecnologie di punta, la Commissione intende:

- cofinanziare iniziative di ricerca a titolo del Fondo europeo di sviluppo regionale e del Fondo di coesione nonché finanziare una ricerca integrativa nell'ambito del Settimo programma quadro di ricerca;
- elaborare progetti e iniziative a titolo del programma quadro per la competitività e l'innovazione;
- promuovere attivamente tecnologie innovative per il trattamento dei residui di frantumazione e per il riciclaggio delle materie plastiche.

La Commissione presenterà nel 2009 una nuova relazione sull'attuazione negli Stati membri della direttiva relativa ai veicoli fuori uso. Tale relazione, oltre a valutare l'opportunità di affrontare la questione dell'attuazione non armonizzata della direttiva, esaminerà i costi dell'attuazione e i movimenti di merci tra gli Stati membri e stabilirà se talune disposizioni della direttiva debbano rientrare nel campo d'applicazione dell'articolo 95 del trattato. La relazione riferirà inoltre i progressi compiuti in materia d'ecoinnovazione e terrà conto dell'evoluzione di dossier attinenti, quali la revisione in corso della direttiva quadro sui rifiuti e i risultati del progetto CARS 21.