

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. XVIII
N. 56

VIII COMMISSIONE (AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI)

DOCUMENTO FINALE, A NORMA DELL'ARTICOLO 127 DEL REGOLAMENTO, SU:

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica le direttive 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso, 2006/66/CE relativa a pile e accumulatori e ai rifiuti di pile e accumulatori e 2012/19/UE sui rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche

(COM(2015) 593 final)

Approvato il 20 dicembre 2016

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica le direttive 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso, 2006/66/CE relativa a pile e accumulatori e ai rifiuti di pile e accumulatori e 2012/19/UE sui rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche (COM(2015) 593 final)

**DOCUMENTO FINALE APPROVATO
DALLA COMMISSIONE**

La Commissione VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici),

esaminata, ai sensi dell'articolo 127, comma 1, del Regolamento, la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica le direttive 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso, 2006/66/CE relativa a pile e accumulatori e ai rifiuti di pile e accumulatori e 2012/19/UE sui rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche (COM(2015) 593 final);

considerato che la proposta di direttiva:

- mira alla semplificazione degli oneri amministrativi e burocratici e, a tal fine, elimina l'obbligo di predisposizione da parte degli Stati Membri della relazione triennale sull'implementazione di ciascuna delle tre direttive, introducendo obblighi specifici di trasmissione annuale dei dati alla Commissione europea, tranne per la "direttiva pile", per la quale tali obblighi erano già previsti;
- propone un miglioramento della qualità, affidabilità e comparabilità dei dati statistici che vanno comunicati

annualmente dagli Stati membri e che sono ritenuti indispensabili affinché la Commissione europea valuti la conformità con la legislazione in materia di rifiuti, introduce un punto di ingresso unico per tutti i dati relativi ai rifiuti e sopprime gli obblighi obsoleti in materia di comunicazione;

evidenziato, relativamente alla disciplina dei veicoli fuori uso, che:

- il termine «tranciatura» va eliminato dalla definizione di «trattamento», poiché la tranciatura non costituisce una forma di trattamento;
- i rifiuti identificati con i codici CER 16.01.06 (veicoli fuori uso non contenenti liquidi né altre componenti pericolose), 16.01.22 (motori e organi di trasmissione non contenenti liquidi né altre componenti pericolose) e 16.01.17 (metalli ferrosi) vanno avviati a recupero «R4» (riciclaggio/recupero dei metalli e dei composti metallici) esclusivamente presso impianti che effettuano le operazioni di frantumazione e che siano dotati delle migliori tecniche disponibili individuate nel *Best Available Technology Reference Documents* (BREF);
- nell'ambito del trattamento (articolo 6 della direttiva 2000/53/CE) è necessario precisare che le operazioni di trattamento per la depurazione dei veicoli fuori uso di cui all'allegato I, punto 3, siano effettuate entro un termine certo e definito;

- è opportuno che gli Stati membri adottino i provvedimenti necessari per stabilire criteri e modalità al fine di garantire la tracciabilità dei rifiuti provenienti dal trattamento dei veicoli fuori uso; tale obiettivo può essere conseguito attraverso l'attestazione da parte del gestore dell'impianto di trattamento della corretta esecuzione delle operazioni di trattamento di cui all'allegato I, punti 3 e 4, della direttiva 2000/53/CE;

- è opportuno inserire, nell'ambito delle prescrizioni tecniche minime per il trattamento contenute nell'allegato I della direttiva 2000/53/CE la previsione che il sito di trattamento sia dotato di un adeguato sistema di pesatura: infatti il raggiungimento dell'obiettivo del 95 per cento di reimpiego e di recupero di un veicolo fuori uso dipende strettamente dalla certezza del peso del veicolo prima e durante le diverse fasi di trattamento. Oggi tuttavia non è previsto alcun obbligo, per gli impianti di demolizione che effettuano le operazioni di messa in sicurezza e di demolizione, di dotarsi di un sistema di pesatura, e di conseguenza anche i dati dei registri di carico e scarico dei rifiuti che confluiscono nel modello unico di dichiarazione ambientale (MUD) risultano approssimativi, poiché basati sui documenti di circolazione dei veicoli e non sui pesi effettivamente rilevati;

ricordato, in merito alla direttiva relativa a pile e accumulatori e ai rifiuti di pile e accumulatori, che:

- nel quadro di una rivisitazione coordinata di alcune direttive in materia

ambientale nell'ottica della transizione verso un'economia circolare, va posta particolare attenzione ad azioni che ne mettano in risalto gli aspetti caratterizzanti nei futuri requisiti di progettazione del prodotto, ai sensi della direttiva sulla progettazione ecocompatibile;

- fino ad ora, i requisiti per la progettazione ecocompatibile hanno mirato solo all'efficienza energetica mentre, in futuro, aspetti come la riparabilità, la durata, l'aggiornabilità, la riciclabilità o l'identificazione di alcuni materiali o sostanze vanno affrontati in modo sistemico;

- occorre sostenere un approccio flessibile per salvaguardare la qualità dei materiali nelle batterie, assicurando una migliore prestazione del prodotto a beneficio del consumatore, a fronte di uno spreco minore. L'obiettivo deve essere perciò quello di aumentare la quantità del materiale riciclato, unitamente ad un meccanismo che permetta ai produttori di assicurarne anche la qualità; esso va perseguito con una sinergia industriale sul lato delle comunicazioni per spostare le preferenze verso scelte più sostenibili;

- l'impiego di materie prime derivate dal riciclaggio di batterie potrebbe inoltre essere destinato sia alla "chiusura di una circolarità di settore", cioè come input per la produzione di nuove batterie, sia, relativamente ad alcuni materiali, come lo zinco concentrato ed il nickel, per il recupero e riutilizzo in altri prodotti o processi produttivi, quali la produzione di acciaio

inossidabile o i processi industriali di elettrolisi;

- va incoraggiato il passaggio a batterie maggiormente performanti con la progressiva sostituzione delle batterie a zinco-carbone e zinco-cloride, con l'obiettivo di produrre più energia con minore consumo di materiali. L'industria della produzione di pile portatili ha già raggiunto un ottimo livello di erogazione di energia riducendo la grandezza delle batterie e l'uso di sostanze pericolose, con un percorso virtuoso che ben si inserisce perciò nel contesto di un'economia "non lineare", ma "circolare";

esprime

UNA VALUTAZIONE POSITIVA

con le seguenti osservazioni:

a) occorre valutare di adottare un approccio integrato che si estenda all'intero ciclo di vita del veicolo, anziché alla mera fase finale della vita del prodotto;

b) occorre valutare di adottare le misure necessarie al fine di ridurre il numero dei veicoli fuori uso che vengono oggi esportati illegalmente in luoghi sconosciuti, facendo perdere all'industria del riciclo grandi quantità di materie prime;

c) occorre valutare di ridefinire la tracciabilità dei veicoli fuori uso e dei materiali derivanti dal loro trattamento che appare incompleta, a causa della mancata previsione dell'obbligo per i

concessionari e per gli impianti di demolizione di dotarsi di sistemi di pesatura del veicolo prima e durante i vari trattamenti che subisce, con conseguente inesattezza dei dati riportati dai registri di carico e scarico rifiuti;

d) occorre valutare di intervenire in merito alla qualificazione della filiera dei veicoli fuori uso che vengono talora consegnati ad impianti di demolizione di piccolissime dimensioni che si occupano anche del trattamento di altri tipi di rifiuti e non effettuano tutti i trattamenti necessari;

e) occorre valutare di sfruttare, attraverso impianti idonei dedicati, il potenziale di recupero energetico del residuo derivante dalla frantumazione dei veicoli (*fluff*) che include guarnizioni, tessuti, plastiche, residui di pneumatici, che ad oggi viene conferito in discarica;

f) occorre valutare l'opportunità di portare l'obbligo di rendicontazione dei dati su base almeno biennale;

g) occorre valutare di eliminare nella direttiva 2000/53/CE il termine «tranciatura» dalla definizione di «trattamento»;

h) occorre valutare di prevedere che i rifiuti identificati con i codici CER 16.01.06 (veicoli fuori uso non contenenti liquidi né altre componenti pericolose), 16.01.22 (motori e organi di trasmissione non contenenti liquidi né altre componenti pericolose) e 16.01.17 (metalli ferrosi) siano avviati a recupero «R4» (riciclaggio/recupero dei metalli e dei composti metallici) esclusivamente

presso impianti che effettuano le operazioni di frantumazione e che siano dotati delle migliori tecniche disponibili individuate nel *Best Available Technology Reference Documents* (BREF);

i) all'articolo 6 della direttiva 2000/53/CE, andrebbe precisato che le operazioni di trattamento per la depurazione dei veicoli fuori uso di cui all'allegato I, punto 3, siano effettuate entro un termine certo e definito;

j) si valuti l'opportunità che gli Stati membri adottino i provvedimenti necessari per stabilire criteri e modalità al fine di garantire la tracciabilità dei rifiuti provenienti dal trattamento dei veicoli fuori uso;

k) si valuti l'opportunità di inserire, nell'ambito delle prescrizioni tecniche minime per il trattamento, contenute nell'allegato I della direttiva 2000/53/CE, la previsione che il sito di trattamento sia dotato di un adeguato sistema di pesatura;

l) si valuti l'opportunità di aumentare la quantità del materiale riciclato da pile e accumulatori, unitamente all'introduzione di un meccanismo che permetta ai produttori di

assicurare la qualità del materiale riciclato e di definire politiche di sinergia industriale dalla produzione alla distribuzione, dalla raccolta al recupero, nonché nel settore della comunicazione per spostare le preferenze di cittadini e imprese verso le scelte più sostenibili;

m) si valuti l'opportunità di incentivare per alcuni materiali presenti nei rifiuti di pile e accumulatori, come lo zinco concentrato ed il nickel, il recupero e il riutilizzo in altri prodotti o in processi produttivi, quali la produzione di acciaio inossidabile o i processi industriali di elettrolisi;

n) si valuti l'opportunità di incoraggiare la progressiva sostituzione delle batterie a zinco-carbone e zinco-cloride, in favore di pile maggiormente performanti con l'obiettivo di produrre più energia con minor impiego di materiali;

o) si valuti l'opportunità di favorire azioni che agevolino la possibilità di raccolta di pile portatili attraverso il circuito della GDO (Grande Distribuzione Organizzata) riducendo e semplificando gli adempimenti amministrativi.

ALLEGATO

**PARERE DELLA XIV COMMISSIONE
(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)**

La XIV Commissione Politiche dell'Unione europea,

esaminato il pacchetto di atti dell'UE: «Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica le direttive 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso, 2006/66/CE relativa a pile e accumulatori e ai rifiuti di pile e accumulatori e 2012/19/UE sui rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche (COM(2015)593 final)»; «Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/31/CE relativa alle discariche di rifiuti (COM(2015)594 final)»; «Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2008/98 relativa ai rifiuti (COM(2015)595 final)»; «Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 94/62/CE sugli imballaggi e i rifiuti di imballaggio (COM(2015)596 final)»; «Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni – L'anello mancante – Piano d'azione dell'Unione europea per l'economia circolare (COM(2015)614 final)»;

preso atto che gli obiettivi fissati dalla Commissione europea con il pacchetto di atti in esame prevedono che si pervenga entro il 2025 al riciclaggio del 60 per cento di rifiuti urbani e che tale percentuale salga al 65 per cento entro il 2030; la quota di rifiuti da costruzione e demolizione per i quali è previsto l'obbligo di riutilizzo e di riciclaggio è fissata invece al 70 per cento entro il 2020; contemporaneamente alla revisione degli obiettivi quantitativi, la Commissione propone misure volte a prevenire la produzione di rifiuti e a potenziare gli strumenti per la tracciabilità dei rifiuti pericolosi, pur

semplificando gli adempimenti di registrazione a carico delle imprese di piccole dimensioni che raccolgono o trasportano limitate quantità di rifiuti non pericolosi;

osservato che scopo fondamentale delle proposte è di promuovere l'evoluzione da un'economia lineare - basata su un modello che prevede la produzione di un bene, il suo utilizzo ed alla fine il suo abbandono - a un'economia circolare, in cui i materiali e l'energia utilizzati per fabbricare i prodotti mantengono il loro valore il più a lungo possibile, i rifiuti sono ridotti al minimo e si utilizzano quante meno risorse possibili;

rilevato come la Commissione europea si ponga in tal modo un obiettivo particolarmente ambizioso, che conferma lo sforzo di collocare l'UE in un ruolo di leadership nel processo diretto ad assicurare la sostenibilità dei sistemi economici e sociali e a combattere contro i cambiamenti climatici;

evidenziato inoltre come le misure proposte non rispondono soltanto a finalità di carattere ambientale ma si propongono anche di realizzare importanti risultati sul terreno economico, sia in termini di riduzione degli sprechi e di maggiore risparmio sia in termini di nuova occupazione;

considerato infatti che la Commissione europea valuta che l'attuazione del complesso delle misure prospettate possa determinare risparmi per le imprese europee nell'ordine di 600 miliardi di euro e creare 580 mila nuovi posti di lavoro, contemporaneamente riducendo le emissioni di gas a effetto serra in un ordine di grandezza tra il 2 e il 4 per cento;

sottolineata la necessità che il presente parere, unitamente al documento finale della Commissione di merito, sia trasmesso tempestivamente alla Commissione europea nell'ambito del cosiddetto dialogo politico, nonché al Parlamento europeo e al Consiglio,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

