

LE NOVITÀ LEGISLATIVE IN MATERIA DI PARTI DI RICAMBIO DI VEICOLI FUORI USO AI SENSI DEL D.L.VO 209/2003

- Modificato dal D.L.vo 119/2020 -

Ora la legge impone che devono uscire dall'impianto, oltre che bonificati, anche "puliti" e
"funzionali, al fine di essere reimpiegati nel mercato del ricambio"

di Avv. Rosa Bertuzzi

1. Accade spesso che durante il trasporto di parti di ricambio di veicoli fuori uso, in particolare nelle ipotesi di spedizione transfrontaliera, le stesse vengano sottoposte a sequestro da parte degli organi accertatori della dogana. Spesso tale sequestro si fonda sulla qualificazione di tali parti come rifiuti, in ragione delle seguenti osservazioni: **(i)** assenza di protezione contro i danni da trasporto; **(ii)** presenza di macchie di grasso sulle parti di ricambio; **(iii)** rotazione difficoltosa dell'albero motore rinvenuta su alcuni motorini di avviamento.

Orbene, appare fin da subito opportuno rilevare che, così statuendo, gli organi accertatori omettono di considerare che le parti di ricambio trasportate sono usate e non nuove e, dunque, rispetto ad esse non possono essere pretese caratteristiche proprie dei soli pezzi nuovi di fabbrica; che le modalità di confezionamento per la vendita devono essere rapportate sia al reale valore del bene sia alla tipologia merceologica del medesimo.

1.2. La normativa in materia di veicoli fuori uso è rappresentata dal **d.lgs. 209/2003**, recante "*Attuazione della direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso*".

In particolare l'art. 15, commi 7,8 e 9, del D.lgs. 209/2003, così come l'art. 231, comma 10 del d.lgs. 152/2006 (cd. Testo Unico Ambientale) stabiliscono al riguardo che "È consentito il commercio delle parti di ricambio recuperate dalla demolizione dei veicoli a motore o dei rimorchi ad esclusione di quelle che abbiano attinenza con la sicurezza dei veicoli. L'origine [impianto autorizzato alle operazioni di messa in sicurezza e vendita per il reimpiego] delle parti di ricambio immesse alla vendita deve risultare dalle fatture e dalle ricevute rilasciate al cliente".

Il d.lgs. 209/2003 pone poi le seguenti definizioni:

- ✓ “veicoli”: “*i veicoli a motore appartenenti alle categorie M1 ed N1 di cui all'allegato II, parte A, della direttiva 70/156/CEE, ed i veicoli a motore a tre ruote come definiti dalla direttiva 2002/24/CE, con esclusione dei tricicli a motore*”;
- ✓ “veicolo fuori uso”: “*un veicolo di cui alla lettera a) a fine vita che costituisce un rifiuto ai sensi dell'articolo 183, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modifiche*”;
- ✓ “reimpiego”: “*le operazioni in virtù delle quali i componenti di un veicolo fuori uso sono utilizzati allo stesso scopo per cui erano stati originariamente concepiti*”.

Proprio il reimpiego è l'obiettivo primario attorno a cui è incardinata tutta la normativa in materia di veicoli fuori uso, come emerge chiaramente, *inter alia*, dall'art. 7 del medesimo d.lgs. 209/2003: “*Ai fini di una corretta gestione dei rifiuti derivanti dal veicolo fuori uso, le autorità competenti... favoriscono, in conformità con la gerarchia prevista dalla direttiva 75/442/CEE [i.e. preferenza al reimpiego in luogo dello smaltimento e al derivante recupero o riciclo delle materie prime], il reimpiego dei componenti idonei...”.*

Ebbene, anche in materia di veicoli fuori uso e - per quanto qui interessa - di pezzi di ricambio estratti da tali veicoli, (nell'ottica dell'elemento soggettivo di cui all'art. 183 TUA), l'effettuazione dell'operazione di smontaggio del singolo componente di un motore, di per se, costituisce la fase di trattamento che consente di ottenere un ricambio/merce e viene a delineare la volontà del soggetto autorizzato ad attivare il processo di recupero] si fa dunque riferimento alla nozione generale di rifiuto posta dall'**art. 183, comma 1, lett. a) del d.lgs. 152/2006**, a mente del quale è rifiuto “*qualsiasi sostanza od oggetto di cui il detentore si disfi o abbia l'intenzione o abbia l'obbligo di disfarsi*”.

Sempre avendo a mente tale disposizione deve essere letto l'**art. 6 del d.lgs. 209/2003**, il quale fissa prescrizioni in tema di trattamento dei veicoli fuori uso, stabilendo, al comma 2, che “*Le operazioni di trattamento di cui all'articolo 3, comma 1, lettera f), sono svolte in conformità ai principi generali previsti dagli articoli 177 e 178 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, ed alle pertinenti prescrizioni dell'allegato I, nonché nel rispetto dei seguenti obblighi: [...] b) effettuare le operazioni per la messa in sicurezza,[del veicolo] di cui al citato allegato I, punto 5, prima di procedere allo smontaggio dei componenti del veicolo fuori uso o ad altre equivalenti operazioni volte a ridurre gli eventuali effetti nocivi sull'ambiente; c) rimuovere preventivamente, nell'esercizio delle operazioni di demolizione, i componenti ed i materiali di cui all'allegato II etichettati o resi in altro modo identificabili, secondo quanto disposto in sede comunitaria; d) rimuovere e separare i materiali e i componenti pericolosi in modo da non contaminare i successivi*

rifiuti frantumati provenienti dal veicolo fuori uso; e) eseguire le operazioni di smontaggio e di deposito dei componenti in modo da non comprometterne la possibilità di reimpiego, di riciclaggio e di recupero; e-bis) eseguire le operazioni di condizionamento dei componenti di cui alla lettera e), consistenti in pulizia, controllo, riparazione e verifica della loro funzionalità, al fine di essere reimpiegati nel mercato del ricambio".

Ed è proprio in forza della recente introduzione, -ex D.Lgs. 3 Settembre 2020, n. 119- della precitata lett. *e bis*) che occorre evidenziare alcuni aspetti interpretativi sulla novella posta a base dell'accertamento di violazioni compiuto solitamente dalle forze dell'ordine.

La norma vede introdotte ulteriori operazioni –a carico del centro di demolizione- nella fase di trattamento dei veicoli fuori uso. In particolare i ricambi destinati al reimpiego, oltre che ad essere smontati e depositati presso l'impianto di trattamento in modo da poter essere riciclati o recuperati o, qualora vengano destinati al reimpiego, "condizionandoli" alla pulizia; controllo; riparazione e verifica. Tali condizioni, che non necessariamente devono ricorrere od essere eseguite congiuntamente per ottenere un pezzo idoneo al reimpiego, possono, nella prassi commerciale e tecnica, sussistere anche disgiuntamente.

Quindi i componenti, una volta smontati e verificata la loro idoneità ad entrare nel mercato, diverranno, per il centro di demolizione, "cespiti" aziendali/beni da poter porre in commercio tal quali il cui valore sarà proporzionale allo stato di usura.

A questo riguardo si potrebbe obiettare che, spesso, tali materiali, quando viaggiano, si trovano in condizioni di scarsa (o assente) pulizia e privi di idonei sistemi di protezione (ovvero gli imballaggi previsti dalla norma). L'interpretazione letterale della novella normativa appare errata in quanto occorre ricondurre l'applicabilità della norma al contesto applicativo. Il concetto di "pulizia" applicato ad un componente meccanico usato, quale un motorino di avviamento o ad un alternatore, deve essere rapportata sia alla tipologia del pezzo sia al suo reimpiego futuro su un motore a sua volta usato. E' noto che un motorino di avviamento, così come composto, non può essere lavato e non può essere sottoposto a particolari operazioni di de-grassaggio se non al momento della vendita/cessione mediante pulizia con un panno o analogo sistema. (operazioni di pulizia successive allo smontaggio verrebbero a compromettere gli ingranaggi, i circuiti, i contatti o le parti elettriche interne divenute –a causa del distacco dal blocco motore- prive delle protezioni di copertura. Il concetto di pulizia applicabile ad un componente meccanico di un motore usato deve essere rapportato al tipo di componente medesimo tenendo conto del dove questo componente verrà rimontato/reimpiegato. Ciò nel senso che il ricambio usato non può doversi ritenere parificabile alle condizioni visive del medesimo componente nuovo e confezionato. Pertanto l'avvenuta operazione di "pulizia" di un componente o di un motore usato, è legata allo stato in cui il rifiuto si trovava

prima di essere sottoposto a tale operazione e non rispetto al concetto di pulizia che si riscontra in un ricambio nuovo. Peraltro la norma non impone che il ricambio sia “pulito” bensì prevede che vengano effettuate quelle operazioni di pulizia nei limiti necessari a non comprometterne la possibilità di reimpiego.

1.3. Orbene, quanto al riferimento all’**adeguata protezione contro i danni da trasporto e alla “pulizia” delle parti di ricambio**, scopo di tale previsione è consentire al detentore di dimostrare *ictu oculi* che le merci trasportate sono beni e non rifiuti, ma dall’assenza di tali elementi non può essere fatta discendere - in modo assoluto - la qualificazione di rifiuto, stante (in ogni caso) la necessità di condurre approfondimenti al fine di valutare se si rientra o meno nella definizione di cui all’art. 183, comma 1, lett. a) del d.lgs. 152/2006.

In tal senso, ad esempio, in materia di rifiuti da apparecchiature elettriche ed elettroniche (cd. RAEE) il punto 5. dell’Allegato VI al d.lgs. 49/2014 è esplicito nel prevedere che “in mancanza della prova che un oggetto sia un’AEE usata e non un RAEE mediante l’appropriata documentazione di cui ai punti 1, 2, 3 e 4 e di un’adeguata protezione contro i danni durante il trasporto, il carico e lo scarico, in particolare attraverso un idoneo imballaggio e un adeguato accatastamento del carico, che costituiscono obblighi a carico del detentore che organizza il trasporto, le autorità dello Stato membro considerano l’articolo un RAEE e presumono che il carico contenga una spedizione illecita...”.

Ne risulta dunque chiaramente che dall’assenza di imballaggio (o anche dalla presenza di imballaggio considerato non idoneo dagli organi accertatori) può derivare, tutt’al più, una presunzione *iuris tantum* circa la natura di rifiuto del bene trasportato, la quale ammette prova contraria: sarà onere del detentore dimostrare che si tratta invece di un bene, non rientrando nella definizione di rifiuto fissata dal d.lgs. 152/2006.

Del pari, dalla presenza di macchie di olio o di altri residui non può essere certamente fatta discendere la qualificazione di rifiuto, la presenza di macchie d’olio non impattando in alcun modo sulla riutilizzabilità/funzionalità di un pezzo di ricambio (anzi, motorini e alternatori, trattandosi di parti meccaniche, hanno bisogno proprio di olio per far funzionare i loro ingranaggi). Non è infatti pretendibile che un pezzo di ricambio usato abbia lo stesso grado di “pulizia” di un pezzo nuovo appena uscito di fabbrica, né che sia sottoposto ad operazioni di lavaggio, le quali - laddove il pezzo di ricambio abbia natura “meccanica” - ne comprometterebbero il funzionamento e, peraltro, non sarebbero legittime in quanto non espressamente consentite dal D.lgs 209/2003.

Così, quando la lettera e-bis) del comma 2 dell’art. 6 del d.lgs. 209/2003 prevede la “pulizia” si riferisce, con tutta evidenza, alla rimozione di liquidi/sostanze pericolosi per l’ambiente in fase di

smontaggio e di altre contaminazioni che comprometterebbero la riutilizzabilità del pezzo di ricambio.

1.4. E' dunque necessario entrare nel merito della nozione di rifiuto per verificare se, oggettivamente, un bene sia qualificabile come bene usato o rifiuto.

Come sopra accennato, è rifiuto, ai sensi dell'art. 183, comma 1, lett. a) del d.lgs. 152/2006, "qualsiasi sostanza od oggetto di cui il detentore si disfi o abbia l'intenzione o abbia l'obbligo di disfarsi".

Affinché vi sia un "rifiuto", l'art. 183 pone dunque, in via alternativa, un criterio "fattuale", un criterio soggettivo ed un criterio normativo. La stessa dottrina ha rilevato che "... *la disposizione comunitaria [poi trasposta in Italia con l'art. 183 menzionato] ... solo nell'ipotesi in cui il soggetto produttore o detentore «si disfa» del rifiuto indica un'azione materiale agevolmente individuabile, integrando così un requisito oggettivo, mentre nella seconda («intenda disfarsi») sembra riferirsi ad un elemento soggettivo da investigare (e la giurisprudenza ha inteso risolvere la perplessità sostenendo la necessità di ricercare quegli elementi oggettivi sintomatici della volontà di disfarsi del rifiuto). Per la terza ipotesi, avevo distinto «l'obbligo di disfarsi» in due vicende, una necessità «tecnologica», costituita dall'impossibilità del produttore di sfruttare ulteriormente le utilità residue dell'oggetto, ed una necessità giuridica, determinata da un'impostazione normativa o amministrativa allo smaltimento o al recupero della cosa»¹.*

Come rilevato dalla Corte di Cassazione, deve "ritenersi inaccettabile ogni valutazione soggettiva della natura dei materiali da classificare o meno quali rifiuti, poiché è rifiuto non ciò che non è più di nessuna utilità per il detentore in base ad una sua personale scelta ma, piuttosto, ciò che è qualificabile come tale **sulla scorta di dati obiettivi** che definiscano la condotta del detentore o un obbligo al quale lo stesso è comunque tenuto, quello, appunto, di disfarsi del suddetto materiale" (Cass., Sez. III pen., 16 novembre 2016, n. 48316).

Così, ad esempio, nel ricercare tali dati obiettivi, la giurisprudenza ha indagato se i beni (nel caso specifico, pneumatici) oggetto di contestazione fossero o meno riutilizzabili (Cass., Sez. III pen., 21 aprile 2017, n. 19206).

In quest'ottica viene in rilievo anche il profilo della presenza di eventuali "**vizi d'usura**" **di lieve entità nei beni usati commercializzati**.

¹ P. DELL'ANNO, *Diritto dell'ambiente*, IV ed., 2016, CEDAM, pag. 79. Nello stesso senso, N. LUGARESÌ, *Diritto dell'ambiente*, V ed., 2015, CEDAM, pag. 160: "Si intende rifiuto qualsiasi sostanza od oggetto di cui il detentore «si disfi» o «abbia l'intenzione» o «abbia l'obbligo» di disfarsi, con questo comprendendo, in alternativa, un criterio fattuale, un criterio soggettivo ed un criterio normativo".

Sul punto, con riferimento ai RAEE, la Corte di Giustizia dell'Unione Europea (CGUE, Sez. II, causa C-624/17, *Tronex BV*, 4 luglio 2019) ha espressamente stabilito che “... non sarebbe in alcun modo giustificato assoggettare alle disposizioni della direttiva 2008/98 [sui rifiuti]... beni, sostanze o prodotti che il detentore intenda sfruttare o commercializzare in condizioni vantaggiose indipendentemente da una qualsiasi operazione di recupero. Tuttavia, alla luce dell'obbligo di procedere a un'interpretazione estensiva della nozione di «rifiuto», si deve ritenere che vengano quindi prese in considerazione unicamente le fattispecie in cui il riutilizzo del bene o della sostanza di cui trattasi non sia soltanto eventuale ma certo...”. In precedenza, prima dell'entrata in vigore della norma, principio valido era quello stabilito dalla Corte di Giustizia la quale aveva seguito le conclusioni dell'Avvocatura Generale, presentate il 28 febbraio 2019, la quale aveva rilevato che “qualora, in esito all'ispezione, risulti che il prodotto possa ancora essere utilizzato conformemente alla sua funzione, va esclusa la natura di rifiuto. Lo stesso vale per i prodotti con vizi di lieve entità che limitino in modo irrilevante la loro funzione, cosicché i prodotti possano essere comunque venduti senza riparazione – eventualmente, ad un prezzo ridotto”. Ad oggi, dopo l'entrata in vigore della norma, appare che tale principio sia superato.

Nello stesso senso, sempre la Corte di Giustizia (CGUE, Sez. III, causa C-471/15, *Sjelle Autogenbrug I/S contro Skatteministeriet*, 18 gennaio 2017) si è pronunciata in merito ai pezzi di ricambio estratti da veicoli fuori uso, affermando che:

- ✓ “... pezzi usati provenienti da autoveicoli fuori uso acquisiti da un'impresa di riciclaggio di automobili presso un privato e destinati a essere venduti come pezzi ricambio costituiscono «beni d'occasione»”;
- ✓ “... ai sensi dell'articolo 311, paragrafo 1, punto 1, della direttiva 2006/112, costituiscono «beni d'occasione» i «beni mobili materiali suscettibili di reimpiego, nello stato originario o previa riparazione»”;
- ✓ “... la qualificazione come «bene d'occasione» richiede unicamente che il bene usato abbia conservato le funzionalità che possedeva allo stato nuovo, e che possa quindi essere riutilizzato nello stato originario o previa riparazione. Orbene, ciò si verifica nel caso dei pezzi di automobili prelevati da un autoveicolo fuori uso, dal momento che, anche se separati da tale veicolo, essi conservano le funzionalità che possedevano allo stato nuovo e possono quindi essere riutilizzati per gli stessi fini”.

1.5. Ebbene, ad assumere rilevanza ai fini della qualificazione di un pezzo di ricambio come bene (usato) o come rifiuto è la sua riutilizzabilità, la quale è esclusa in caso di vizi tali o di condizioni di conservazione (accatastamento all'aperto, abbandono prolungato nel tempo, etc.) tali da escludere la

possibilità di reimpiego: “... l'esame della natura delle auto non circolanti e dei pezzi di ricambio deve avvenire non nell'ottica di verificare quale sia la provenienza, bensì quale sia il loro impiego, così rovesciando l'impostazione interpretativa data dal Tribunale. Con la conseguenza che i veicoli e i pezzi smontati potranno essere ricondotti alla categoria di 'rifiuto' nei casi in cui non appaiano conformi alle finalità di restauro o di reimpiego in considerazione delle caratteristiche intrinseche e delle modalità di conservazione” (Cass. Pen., Sez. III, 24 ottobre 2012, n. 2531).