

## VEICOLI FUORI USO: QUANDO POSSONO CONSIDERARSI RIFIUTI?

### INTRODUZIONE

La corretta identificazione delle caratteristiche che un veicolo deve possedere per essere qualificato “rifiuto” non è mera questione dogmatica, in quanto essa attiene alla corretta individuazione della disciplina normativa applicabile: infatti, qualora il veicolo costituisca rifiuto, troverà applicazione il D. lgs. 24 giugno 2003, n. 209 (*“Attuazione della direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso”*, come modificato dal D. lgs. 23 febbraio 2006, n. 149), in quanto per tutti i veicoli giunti a fine vita occorre procedere alla rottamazione, per evitare impropri utilizzi che possano comportare rischi per l’ambiente e per la salute umana.

### NOZIONE DI “RIFIUTO”: IN PARTICOLARE, I “VEICOLI FUORI USO”

In prima approssimazione, può richiamarsi la nozione generale di “rifiuto”, contenuta nell’art. 183, comma 1, lett. a) del D. lgs. n. 152/2006 (c.d. Testo Unico Ambientale) ed elaborata coerentemente con gli orientamenti della giurisprudenza comunitaria: trattasi di *“qualsiasi sostanza od oggetto che rientra nelle categorie riportate nell'allegato A alla parte quarta del presente decreto e di cui il detentore si disfi o abbia deciso o abbia l'obbligo di disfarsi”*.

Con specifico riferimento ai veicoli, l’art. 3, comma 1, lett. a) del D. lgs. n. 209/2003 stabilisce che debbano intendersi tali *“i veicoli a motore appartenenti alle categorie M1 ed N1 di cui all'allegato II, parte A, della direttiva 70/156/CEE<sup>1</sup>, ed i veicoli a motore a tre ruote come definiti dalla direttiva 2002/24/CE<sup>2</sup>, con esclusione dei tricicli a motore”<sup>3</sup>*. Ancora più puntualmente, la lettera b) fornisce una definizione di “veicolo fuori uso”: trattasi di *“veicolo di cui alla lettera a) a fine vita che costituisce un rifiuto ai sensi dell'articolo 6 del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22, e successive modifiche”*. Il comma 2 del medesimo articolo precisa che *“un veicolo è classificato fuori uso ai sensi del comma 1, lettera b):*

*a) con la consegna ad un centro di raccolta, effettuata dal detentore direttamente o tramite soggetto autorizzato al trasporto di veicoli fuori uso oppure con la consegna al concessionario o gestore dell'automercato o della succursale della casa costruttrice che, accettando di ritirare un veicolo destinato alla demolizione nel rispetto delle disposizioni del presente decreto rilascia il relativo certificato di rottamazione al detentore (2);*

---

<sup>1</sup> Trattasi di veicoli destinati al trasporto di persone, aventi al massimo otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e veicoli destinati al trasporto di merci, aventi peso minimo non superiore a 3,5 tonnellate;

<sup>2</sup> Trattasi di veicoli la cui cilindrata è inferiore od uguale a 50 cm<sup>3</sup> se ad accensione comandata, oppure la cui potenza massima netta è inferiore od uguale a 4 kW per gli altri motori a combustione interna, oppure la cui potenza nominale continua massima è inferiore od uguale a 4 kW per i motori elettrici;

<sup>3</sup> Per le ipotesi non contemplate da tale norma (veicoli non appartenenti alle categorie M1 od N1) occorre fare riferimento all’art. 231 del D. lgs. n. 152/2006;

b) nei casi previsti dalla vigente disciplina in materia di veicoli a motore rinvenuti da organi pubblici e non reclamati;

c) a seguito di specifico provvedimento dell'autorità amministrativa o giudiziaria;

d) in ogni altro caso in cui il veicolo, ancorché giacente in area privata, risulta in evidente stato di abbandono”.

Nonostante la chiarezza del dettato normativo, spesso in concreto non è agevole identificare con sicurezza un veicolo come rifiuto, come testimoniano le numerose sentenze succedutesi negli anni sul punto.

La giurisprudenza è pacifica nel ritenere che la nozione di rifiuto - in generale - debba essere improntata al criterio oggettivo ed immediato della c.d. “destinazione naturale all’abbandono”, da intendersi non nel senso civilistico della “*res nullius*” o “*derelicta*”, ossia disponibile all’apprensione di chiunque “*bensì di oggetto o di sostanza ormai inservibile alla sua funzione originaria, dismesso o destinato a essere dismesso da colui che lo detiene*”<sup>4</sup>. Ciò in quanto la procedura prevista dagli artt. 927 e 929 c.c. riguarda la diversa ipotesi del ritrovamento di cose smarrite o l’ipotesi di cose già abbandonate dal proprietario. Per contro, “*esulano dalla categoria dei rifiuti i beni, le sostanze, o i materiali residuali di produzione o di consumo quando gli stessi possano essere e siano effettivamente e oggettivamente riutilizzati nel medesimo o in un diverso ciclo produttivo o di consumo, senza subire alcun intervento preventivo di trattamento e senza recare pregiudizio all’ambiente, ovvero quando abbiano subito un trattamento preventivo senza che si renda necessaria alcuna operazione di recupero*”<sup>5</sup>.

Maggiori incertezza genera l’adozione, con specifico riferimento alla possibilità di configurare un veicolo come rifiuto, di un criterio soggettivo, improntato cioè alla volontà del proprietario o del detentore dello stesso di disfarsene. Infatti, la Suprema Corte ha più volte ribadito che è da considerarsi veicolo fuori uso “*sia il veicolo di cui il proprietario si disfi o abbia l’obbligo di disfarsi, sia quello destinato alla demolizione, ufficialmente privato delle targhe di immatricolazione, anche prima della materiale consegna a un centro di raccolta, sia, infine, quello che risulti in evidente stato di abbandono, anche se giacente in area privata; pertanto, l’attività di raccolta di veicoli fuori uso in assenza di autorizzazione configura il reato di cui all’art. 256 d.lg. 152/06*”<sup>6</sup>. Si tratta, come è agevole rilevare, di un parametro che lascia spazio a margini di aleatorietà nell’analisi, da parte del giudice, della volontà che ha sorretto la condotta del soggetto agente. In assenza di una definizione normativa del verbo “disfarsi”, stante l’abrogazione – ad opera dell’art. 264, comma 1, lett. l) del D. lgs. n. 152/2006 - dell’art. 14 del D.L. 8 luglio 2002, n. 138,

---

<sup>4</sup> Trib Santa Maria Capua Vetere, 7 gennaio 2009, n. 1343;

<sup>5</sup> V. nota 2;

<sup>6</sup> Cass. pen., sez. III, 11 marzo 2009, n. 23701; v. anche Cass. pen., sez. III, 23 giugno 2005, n. 33789;

che ne forniva l'interpretazione autentica, si può fare riferimento alle indicazioni della Corte di Giustizia, secondo la quale *"il verbo " disfarsi " deve essere interpretato alla luce della finalità della direttiva 75/442 che, ai sensi del terzo 'considerando', è la tutela della salute umana e dell'ambiente contro gli effetti nocivi della raccolta, del trasporto, del trattamento, dell'ammasso e del deposito dei rifiuti, ma anche alla luce dell'art. 174, n. 2, CE, secondo il quale la politica della Comunità in materia ambientale mira a un elevato livello di tutela ed è fondata in particolare sui principi della precauzione e dell'azione preventiva. ...La questione di stabilire se una determinata sostanza sia un rifiuto deve essere risolta alla luce del complesso delle circostanze, tenendo conto della finalità della direttiva 75/442 ed in modo da non pregiudicarne l'efficacia"*<sup>7</sup>. Tale impostazione risulta coerente con la necessità, più volte ribadita dai giudici comunitari, di fare riferimento ad un'interpretazione estensiva della nozione di "rifiuto"<sup>8</sup>, ed appare più che ragionevole, atteso che la protezione della salute umana e dell'ambiente verrebbe ad essere compromessa qualora l'applicazione delle norme in materia di rifiuti fosse fatta dipendere dall'intenzione del detentore di escludere o meno una riutilizzazione economica da parte di altri della sostanza o degli oggetti di cui ci si disfa.

La Corte, più volte interrogata sulla qualificazione di rifiuto da attribuire o meno a diverse sostanze, ha fornito alcune indicazioni che possono permettere di individuare la volontà del detentore: essa infatti considera le operazioni di smaltimento e recupero di una sostanza o di un oggetto alla stregua di manifestazioni della volontà di "disfarsene". Con particolare riferimento ai veicoli fuori uso, si può citare la messa in discarica ed il deposito preliminare ad un'altra operazione di smaltimento, nonché il deposito preliminare ad un'operazione di recupero. Inoltre, possono essere assunte ad indice della presenza della chiara intenzione di disfarsi del veicolo le dichiarazioni dell'originario proprietario dello stesso, dalle quali si potrebbe dedurre che egli, anche qualora non se ne fosse ancora formalmente disfatto, aveva comunque la chiara intenzione di farlo, nonché l'abbandono di veicoli in un'area aperta, senza alcuna protezione ed accatastati gli uni sugli altri. Addirittura, è stato prospettato che nemmeno la eventuale scelta del detentore di mantenere il veicolo per sfruttarlo a fini diversi dalla circolazione (ad esempio come deposito di attrezzi e parti di ricambio) valga a escludere che egli si sia "disfatto" del bene<sup>9</sup>.

In sostanza, quindi, i veicoli fuori uso devono essere inutilizzabili come tali per poter essere assoggettati alla disciplina normativa sui rifiuti, anche qualora non siano ancora privi di valore

---

<sup>7</sup> Corte di Giustizia CE, sez. VI, 18 aprile 2002, n. 9;

<sup>8</sup> V. Corte di Giustizia CE, 11 novembre 2004, n. 457/02; cfr. anche Cass. pen., 16 gennaio 2006, n. 1414;

<sup>9</sup> Cfr. Cass. civ., 27 gennaio 2005, n. 1703;

economico: è cioè sufficiente che si tratti di cose (o loro parti) “... non più idonee per lo scopo per il quale erano state costruite”<sup>10</sup>.

I veicoli che risultino abbandonati e privi di targa costituiscono sicuramente rifiuti: ciò in quanto “la mancanza delle targhe comprova che i proprietari dei medesimi se ne erano già disfatti o comunque avevano la chiara intenzione di farlo”<sup>11</sup>. Il mero versamento delle targhe, peraltro, non esime il proprietario del veicolo dall’obbligo di disporre dello stesso in modo conforme alla legge, nel rispetto delle norme che disciplinano la procedura di dismissione ai fini della rottamazione.

Tuttavia, dalla mancanza di targa non si può automaticamente desumere la natura di rifiuto del veicolo: infatti, “... vanno qualificati come veicoli fuori uso, e pertanto rifiuti, ai sensi del D.Lgs. 24 giugno 2003, n. 309, art. 3, comma 1, lett. b), i veicoli a fine vita, indipendentemente dal fatto che gli stessi siano ancora muniti di targa, di cui il detentore si sia disfatto, ovvero abbia deciso o abbia l’obbligo di disfarsi ...”<sup>12</sup>.

Quanto al momento temporale in cui il veicolo acquista lo *status* di rifiuto, si legge che essi sono considerati tali “... fin dal momento in cui vengono dismessi ...”<sup>13</sup>, tramite la consegna da parte del proprietario o del detentore ad un centro autorizzato per la messa in sicurezza, la demolizione, il recupero dei materiali e la rottamazione. Alla luce di ciò, non può essere considerato produttore di rifiuti propri il soggetto che provvede alla demolizione e rottamazione di veicoli altrui, trasportati in una area in sua dotazione, ove procede alla separazione delle varie componenti, al recupero dei residui riutilizzabili ed all’accumulo degli scarti<sup>14</sup>.

### **VEICOLI FUORI USO COME RIFIUTI SPECIALI**

I veicoli fuori uso sono ricompresi nel novero dei rifiuti speciali, ai sensi dell’art. 184, comma 3, lett. l) del D. lgs. n. 152/2006. Ciò non comporta, tuttavia, l’automatica attribuzione agli stessi del carattere della pericolosità. Infatti, la natura di rifiuto pericoloso non può essere attribuita “... in assenza di un puntuale accertamento circa la presenza di oli e liquidiche determinano l’appartenenza alla categoria dei rifiuti pericolosi”<sup>15</sup>.

### **CASI IN CUI I VEICOLI NON COSTITUISCONO RIFIUTI**

La giurisprudenza ha più volte statuito che i veicoli sottoposti a sequestro amministrativo o penale di per sè non possono considerarsi destinati all’abbandono, nè per volontà del detentore nè per

<sup>10</sup> Cass. pen., sez. III, 15 maggio 2009, n. 20424;

<sup>11</sup> Cass. pen., sez. III, 26 febbraio 2004, n. 68;

<sup>12</sup> Cass. pen., sez. III, 18 giugno 2009, n. 35134;

<sup>13</sup> Cass. pen., sez. III, 15 gennaio 2008, n. 7455; v. anche Cass. pen., sez. III, 11 dicembre 1998, n. 902;

<sup>14</sup> Cfr. Cass. pen., sez. III, 21 settembre 1998, n. 10952;

<sup>15</sup> Cass. pen., sez. III, 19 dicembre 2007, n. 5803;

obbligo giuridico. Ciò in quanto “ ... detti beni non sono destinati all’abbandono, sempre che non si abbia disordinato spargimento sul terreno di carcasse di autoveicoli in pessime condizioni, di pneumatici e di altro materiale carbonizzato, e conseguente trasformazione dei veicoli sequestrati in rifiuti inquinanti destinati in via obiettiva all’abbandono, tale da costituire una discarica con una situazione di assoluto degrado ambientale dell’area”<sup>16</sup>.

Inoltre, non costituiscono rifiuti, per espressa previsione normativa, i veicoli d’epoca: dispone infatti l’art. 3, comma 3 del D. lgs. n. 209/2003 che “Non rientrano nella definizione di rifiuto ai sensi del comma 1, lettera b), e non sono soggetti alla relativa disciplina, i veicoli d’epoca, e i veicoli di interesse storico o collezionistico o destinati ai musei, conservati in modo adeguato, pronti all’uso ovvero in pezzi smontati”.

Dott.ssa Giulia Guagnini

---

<sup>16</sup> Cass. pen., sez. III, 27 ottobre 2004, n. 41775;