

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

**N. 201**

## **ATTO DEL GOVERNO**

### **SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE**

Schema di decreto legislativo recante: «Attuazione della direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso»

*(Parere ai sensi dell'articolo 1 della legge 1° marzo 2002, n. 39)*

—————

**(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 24 marzo 2003)**

—————

# SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO PER L'ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2000/53/CE RELATIVA AI VEICOLI FUORI USO.

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Il presente provvedimento è stato predisposto in base alla delega contenuta nella legge 1 marzo 2002, n. 39 – legge comunitaria 2001, e, in particolare, all'articolo 1, commi 1 e 3, e all'allegato B. La delega prevede l'emanazione di un decreto legislativo in attuazione della direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli a fine vita, le cui finalità riguardano essenzialmente la conservazione ed il miglioramento della qualità dell'ambiente, il corretto funzionamento del mercato interno e lo sviluppo delle attività legate al recupero ed al riciclaggio di materiali provenienti dai veicoli a fine vita.

Per il raggiungimento di tali finalità ed in accordo con i principi comunitari della precauzione e dell'azione preventiva, il decreto individua le misure adeguate per prevenire e controllare la produzione dei rifiuti (con particolare riguardo alle sostanze pericolose), favorendo il reimpiego ed il riciclaggio di materiali provenienti dai veicoli fuori uso, anche attraverso la progettazione e la produzione di veicoli nuovi.

Inoltre, per fornire ulteriori garanzie affinché i materiali provenienti dai veicoli vengano smaltiti, recuperati o riciclati senza pericolo per l'ambiente ed in modo economicamente sostenibile, attraverso il decreto in parola vengono stabilite misure tendenti a migliorare l'efficienza delle attività degli operatori economici coinvolti nel ciclo di vita dei veicoli, dalla progettazione dello stesso alla gestione finale del veicolo a fine vita.

A tal fine, è stata prevista la possibilità della stipula di accordi di programma tra le Amministrazioni dello Stato e gli operatori economici interessati nonché la stipula di specifici accordi tra i vari operatori economici.

Per consentire il raggiungimento degli obiettivi sopra indicati, vengono individuate alcune attività fondamentali nel ciclo di vita di un veicolo, quali la progettazione e fabbricazione di un veicolo nuovo, la raccolta di un veicolo a fine vita, il suo trattamento ed il reimpiego/recupero/riciclaggio dei materiali derivanti dai veicoli.

Particolare attenzione è stata posta nell'individuazione dei soggetti responsabili delle varie attività legate alla vita del veicolo ed ai passaggi che il veicolo deve subire dal momento della decisione del suo proprietario di concludere l'utilizzo del veicolo.

Per il monitoraggio sulla corretta attuazione delle attività previste dal decreto in parola e per la conseguente valutazione del raggiungimento degli obiettivi che sia la direttiva che il decreto si prefiggono, è stato incaricato l'Osservatorio Nazionale sui rifiuti di cui all'articolo 26 del D. Lgs. 22/97 che svolge, tra l'altro, analoghe attività per ciò che concerne la gestione dei rifiuti.

Sulla base dei dati derivanti dall'attività di monitoraggio svolta dal citato Osservatorio, l'APAT è stata invece chiamata alla redazione di uno studio che dovrà fornire le indicazioni per la definizione - entro il 1° gennaio 2006 - di un decreto a firma dei Ministri dell'Ambiente e delle Infrastrutture, che dovrà stabilire le modalità adeguate per il ritiro gratuito, a partire dal 1 gennaio 2007, di tutti i veicoli a fine vita, ivi compresi quelli con un valore di mercato nullo o negativo.

Uno specifico articolo è stato infine dedicato alle sanzioni da porre a carico di coloro che agiscono in violazione delle norme stabilite dal decreto in parola, nonché nei confronti dei soggetti responsabili dell'abbandono dei veicoli a fine vita.

Sulla direttiva 2000/53/CE pende una procedura di infrazione; infatti, la Commissione europea ha emesso, ai sensi dell'articolo 226 del Trattato che istituisce la Comunità europea, un parere motivato per la mancata attuazione della suddetta direttiva (procedura 2002/0168).

Il provvedimento si compone di 15 articoli e 4 allegati.

**Articolo 1** – Con tale articolo è stato definito l'ambito di applicazione del decreto nonché le norme comunitarie e nazionali comunque vigenti.

**Articolo 2** – Tale articolo riguarda essenzialmente le finalità e gli obiettivi che il decreto in parola, analogamente alla direttiva 2000/53/CE, si prefigge.

**Articolo 3** – Con tale articolo vengono stabilite le definizioni dei termini che verranno utilizzati nel decreto.

**Articolo 4** – Attraverso tale articolo, il Ministero dell’Ambiente e della tutela del territorio, di concerto con il Ministero delle Attività produttive, è chiamato ad adottare le iniziative idonee per la diminuzione della produzione di rifiuti provenienti dai veicoli a fine vita, con particolare riguardo a quelli pericolosi da avviare allo smaltimento.

**Articolo 5** – Tale articolo riguarda in particolare la raccolta dei veicoli a fine vita e le modalità di azione dei relativi operatori economici interessati, nonché la costituzione dei centri autorizzati alla raccolta dei veicoli e delle relative reti; ovviamente la norma, ai commi 6 e 7, sostituisce ed integra la previgente procedura prevista dall’articolo 46, commi 4, 5 e 6 del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22.

**Articolo 6** – Il presente articolo riguarda le autorizzazioni necessarie alla costituzione ed all’esercizio degli impianti di trattamento, nonché le modalità di effettuazione del trattamento dei veicoli fuori uso.

**Articolo 7** – Tale articolo è indirizzato essenzialmente a stabilire le percentuali di reimpiego e recupero dei veicoli a fine vita che gli operatori economici devono garantire, legate alla data di costruzione dei veicoli e riferite alle date del 1° gennaio 2006 e 1° gennaio 2015.

**Articolo 8** - Si riferisce alla messa in atto, da parte dei Ministeri dell’ambiente e delle attività produttive, di adeguate misure finalizzate a garantire un elevato livello di tutela ambientale nell’esercizio delle attività di trattamento dei veicoli a fine vita nonché, d’intesa tra le Amministrazioni citate ed il Ministero dell’Economia, di iniziative volte allo sviluppo di mercati di sbocco per il riutilizzo di materiali riciclati. Inoltre, le

Regioni sono chiamate a promuovere iniziative finalizzate al reimpiego, riciclaggio e recupero, quest'ultimo anche energetico, dei veicoli a fine vita e dei relativi rifiuti e ad assicurare una adeguata presenza, nel loro territorio, di centri autorizzati.

**Articolo 9** – Questo articolo riguarda unicamente il divieto di produzione ed immissione sul mercato di componenti con contenuto di piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente.

**Articolo 10** – Tale articolo si riferisce alle informazioni che le case produttrici di veicoli ed i produttori dei relativi componenti devono mettere a disposizione dei centri autorizzati, nonché all'adozione di sistemi di codifica dei materiali idonei ad essere recuperati o reimpiegati.

**Articolo 11** – Il presente articolo si riferisce ai flussi dei dati e delle informazioni che gli operatori economici, Enti ed Amministrazioni competenti devono assicurare.

**Articolo 12** – Si riferisce alla stipula di accordi e contratti di programma tra i Ministeri dell'Ambiente e delle Attività Produttive ed gli operatori economici per consentire l'attuazione delle disposizioni contenute nel decreto nonché per precisare le modalità di applicazione dell'articolo 5.

**Articolo 13** – Tale articolo si riferisce alle sanzioni previste per i contravventori delle norme legate all'intero ciclo dei veicoli a fine ed alle modalità della irrogazione delle sanzioni, nonché alla destinazione dei relativi proventi.

**Articolo 14** – Prevede disposizioni finanziarie relative agli oneri per lo svolgimento delle ispezioni degli impianti in esercizio e per lo svolgimento delle prestazioni e dei controlli effettuate dagli uffici pubblici.

**Articolo 15** – L'articolo finale del decreto legislativo relativo all'attuazione della direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli a fine vita, riguarda le disposizioni transitorie e finali legate a specifici argomenti trattati dal presente decreto, tra cui l'operatività dei centri deputati alla raccolta dei veicoli a fine vita esistenti alla data di entrata in vigore

del presente decreto, ad alcune modalità di rilascio di autorizzazioni ed alle modalità di modifica degli allegati al decreto in parola.

Il presente provvedimento non presenta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica; ciò pertanto esonera dalla relazione tecnica.

Gli allegati, che completano la norma generale, hanno anche il compito di attuare i decreti delegati di cui all'articolo 46, comma 10 del decreto legislativo 5 febbraio 1998, n. 22.

# SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO PER L'ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2000/53/CE RELATIVA AI VEICOLI FUORI USO.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

**VISTI** gli articoli 76 e 87, quinto comma, della Costituzione;

**VISTA** la legge 1 marzo 2002, n. 39, e in particolare, l'articolo 1, commi 1, 3 e 5, e l'allegato B;

**VISTA** la direttiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 18 settembre 2000, relativa ai veicoli fuori uso;

**VISTA** la decisione della Commissione 2001/753/CE, del 17 ottobre 2001, relativa al questionario che gli Stati membri devono utilizzare per le loro relazioni sull'attuazione della direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai veicoli fuori uso;

**VISTA** la decisione della Commissione 2002/151/CE, del 19 febbraio 2002, relativa i requisiti minimi per il certificato di rottamazione rilasciato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, della direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai veicoli fuori uso;

**VISTA** la decisione della Commissione 2002/525/CE, del 27 giugno 2002, che modifica l'allegato II della direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai veicoli fuori uso;

**VISTA** la decisione della Commissione 2003/138/CE, del 27 febbraio 2003, che stabilisce norme di codifica dei componenti e dei materiali per i veicoli a norma della direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai veicoli fuori uso;

**VISTO** il decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22, e successive modifiche;

**VISTO** il decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285, e successive modifiche;

**VISTA** la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri adottata nella riunione del ....;

**ACQUISITO** il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n.281, reso nella seduta del ... ;

**ACQUISITI** i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

**VISTA** la deliberazione del Consiglio dei Ministri nella riunione del ...;

**SULLA PROPOSTA** del Ministro per le politiche comunitarie e del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze, delle infrastrutture e dei trasporti, delle attività produttive e della salute;

**Emana**

**il seguente decreto legislativo:**

**Art. 1**

*(Campo di applicazione)*

1. Il presente decreto si applica ai veicoli, ai veicoli fuori uso, come definiti all'articolo 3, comma 1, lettera b), e ai relativi componenti e materiali, a prescindere dal modo in cui il veicolo è stato mantenuto o riparato durante il suo ciclo di vita e dal fatto che esso sia dotato di componenti forniti dal produttore o di altri componenti il cui montaggio come ricambio è conforme alle norme comunitarie o nazionali in materia.

2. Ai veicoli a motore a tre ruote si applicano solo le disposizioni di cui all'articolo 5, comma 1 e all'articolo 6.

3. Ai veicoli speciali, come definiti dall'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), secondo trattino, della direttiva 70/156/CEE, e successive modifiche, non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 7 sul reimpiego e recupero.

4. E' fatta salva la vigente normativa, in particolare in materia di sicurezza e di controllo delle emissioni atmosferiche e sonore, nonché di protezione del suolo e delle acque.

## Art. 2

### *(Obiettivi)*

1. Il presente decreto ha lo scopo di ridurre al minimo l'impatto dei veicoli fuori uso sull'ambiente, contribuendo alla protezione, alla conservazione ed al miglioramento della qualità dell'ambiente, nonché alla conservazione dell'energia, di evitare distorsioni della concorrenza, soprattutto per quanto riguarda l'accesso delle piccole e medie imprese al mercato della raccolta, della demolizione, del trattamento e del riciclaggio e di determinare i presupposti e le condizioni che consentano lo sviluppo di un sistema che assicuri un funzionamento della filiera di raccolta, di recupero e di riciclaggio dei materiali efficiente, razionale ed economicamente sostenibile.

2. Ai fini di cui al comma 1, in attuazione dei principi della precauzione e dell'azione preventiva ed in conformità con la strategia comunitaria di gestione dei rifiuti, il presente decreto individua e disciplina:

a) le misure volte, in via prioritaria, a prevenire la produzione di rifiuti derivanti dai veicoli e, in particolare, le misure per ridurre e per controllare le sostanze pericolose presenti nei veicoli, da adottare fin dalla fase di progettazione, per prevenire il rilascio nell'ambiente di sostanze pericolose, per facilitare il riciclaggio e per limitare il successivo smaltimento di rifiuti pericolosi;

b) le prescrizioni da osservare nella progettazione e nella produzione dei veicoli nuovi, per incoraggiare e per favorire il recupero dei veicoli fuori uso e dei relativi componenti e materiali, compreso lo sviluppo del mercato dei materiali recuperati di demolizione, privilegiando il reimpiego e il riciclaggio, in modo da ridurre il volume dei rifiuti da smaltire;

c) le altre azioni necessarie per favorire il riciclaggio di tutte le componenti metalliche e non metalliche derivanti da veicoli fuori uso e, in particolare, di tutte le materie plastiche;

d) le misure volte a migliorare la qualità ambientale e l'efficienza delle attività di tutti gli operatori economici coinvolti nel ciclo di vita dei veicoli, dalla progettazione del veicolo alla gestione finale del veicolo fuori uso, per garantire che il riciclaggio, il recupero e lo smaltimento dei veicoli medesimi



avvengano senza pericolo per l'ambiente ed in modo economicamente sostenibile;

e) le responsabilità degli operatori economici.

### Art. 3

#### (Definizioni)

1. Ai fini del presente decreto, si intende per:

a) "veicoli", i veicoli a motore appartenenti alle categorie M<sub>1</sub> ed N<sub>1</sub> di cui all'allegato 2, parte A, della direttiva 70/156/CEE, ed i veicoli a motore a tre ruote come definiti dalla direttiva 92/61/CE, con esclusione dei tricicli a motore;

b) "veicolo fuori uso", veicolo a fine vita che costituisce un rifiuto ai sensi dell'art.6 del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22, e successive modifiche;

c) "detentore" il proprietario del veicolo o il concessionario che lo ritira per la demolizione;

d) "produttore", il costruttore o l'allestitore intesi come detentori dell'omologazione del veicolo, o l'importatore professionale del veicolo stesso;

e) "prevenzione", i provvedimenti volti a ridurre la quantità e la pericolosità per l'ambiente dei veicoli fuori uso e dei materiali e delle sostanze che li compongono;

f) "trattamento", le attività eseguite dopo la consegna del veicolo fuori uso ad un centro autorizzato in cui si eseguono le attività di depurazione, demolizione, tranciatura, frantumazione, recupero o preparazione per lo smaltimento dei rifiuti frantumati, nonché tutte le altre operazioni eseguite ai fini del recupero o dello smaltimento del veicolo fuori uso e dei suoi componenti;

g) "depurazione", le operazioni di cui all'allegato I, punto 5;

h) "demolizione", le operazioni di cui all'allegato I, punto 6;

i) "tranciatura", le operazioni di cesoiatura;

l) "frantoio", un dispositivo impiegato per ridurre in pezzi e in frammenti i veicoli fuori uso, allo scopo di ottenere residui di metallo reimpiegabili;

m) "frantumazione", le operazioni per la riduzione in pezzi o in frammenti, tramite frantoio, dei veicoli fuori uso, allo scopo di ottenere residui di metallo reimpiegabili, separandoli dalle parti non metalliche destinate al recupero, anche energetico, o allo smaltimento;

n) "centro autorizzato", i centri di cui all'articolo 46, comma 1, del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22, e successive modifiche, nonché gli altri centri che effettuano almeno una delle operazioni di trattamento di cui alla lettera e).

o) "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;

p) "riciclaggio", il ritrattamento in un processo di produzione dei materiali di rifiuto per la loro funzione originaria o per altri fini, escluso il recupero di energia. Per recupero di energia si intende l'utilizzo di rifiuti combustibili quale

mezzo per produrre energia mediante incenerimento diretto con o senza altri rifiuti, ma con recupero del calore;

q) "recupero", le pertinenti operazioni di cui all'allegato C del decreto legislativo 22 del 1997;

r) "smaltimento", le pertinenti operazioni di cui all' allegato B del decreto legislativo 22 del 1997;

s) "operatori economici", i produttori, i distributori, gli operatori addetti alla raccolta, le compagnie di assicurazione dei veicoli a motore, le imprese di demolizione, di frantumazione, di recupero, di riciclaggio ed altri operatori di trattamento di veicoli fuori uso e dei loro componenti e materiali;

t) "sostanza pericolosa", le sostanze considerate pericolose in base alla direttiva 67/548/CEE e successive modifiche;

u) "informazioni per la demolizione", tutte le informazioni necessarie al trattamento appropriato e compatibile con l'ambiente di un veicolo fuori uso.

2. Un veicolo è classificato fuori uso ai sensi del comma 1, lettera c):

a) con la consegna ad un centro autorizzato, effettuata dal proprietario o dal detentore, direttamente o tramite soggetto autorizzato al trasporto di veicoli fuori uso o tramite il concessionario, il gestore dell'automercato, la succursale della casa costruttrice che ritirano un veicolo destinato alla demolizione nel rispetto delle disposizioni del presente decreto. E' comunque considerato rifiuto e sottoposto al relativo regime, anche prima della consegna al centro autorizzato, il veicolo che sia stato ufficialmente privato del contrassegno di circolazione, salvo il caso di esclusivo utilizzo in aree private.

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.

3. Non rientrano nella definizione di rifiuto ai sensi del comma 1, lettera c), e non sono soggetti alla relativa disciplina, i veicoli d'epoca, ossia i veicoli storici o di valore per i collezionisti o destinati ai musei, conservati in modo adeguato, pronti all'uso ovvero in pezzi smontati.

#### Art. 4

##### (Prevenzione)

1. Al fine di promuovere la prevenzione della produzione dei rifiuti provenienti dai veicoli fuori uso e, in particolare, per prevenire il rilascio nell'ambiente delle sostanze pericolose ivi contenute, per facilitare il riciclaggio e per ridurre la quantità di rifiuti pericolosi da avviare allo smaltimento finale, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con il Ministero delle attività produttive, adotta iniziative dirette a favorire:

a) la limitazione, da parte dei costruttori di veicoli, in collaborazione con i costruttori di materiali ed equipaggiamenti, dell'uso di sostanze pericolose nella

produzione dei veicoli e la riduzione, quanto più possibile, delle stesse, sin dalla fase di progettazione;

b) modalità di progettazione e di fabbricazione di veicoli nuovi che agevolino la demolizione, il reimpiego, il recupero e, soprattutto, il riciclaggio dei veicoli fuori uso e dei loro componenti e materiali, promuovendo anche lo sviluppo della normativa tecnica del settore;

c) il reimpiego, da parte dei costruttori di veicoli, in collaborazione con i produttori di materiali e di equipaggiamenti, di quantità crescenti di materiale riciclato nei veicoli ed in altri prodotti, al fine di sviluppare il mercato dei materiali riciclati.

## Art. 5

### (Raccolta)

1. Il veicolo destinato alla demolizione è consegnato dal proprietario o dal detentore ad un centro autorizzato. Il proprietario può consegnare il veicolo ai concessionari o alle succursali delle case costruttrici, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del decreto legislativo n. 22 del 1997 e successive modifiche.

2. Fatti salvi i costi relativi alla cancellazione dal Pubblico Registro Automobilistico, di seguito denominato PRA, e quelli relativi al trasporto del veicolo al centro autorizzato, la consegna di un veicolo fuori uso al centro autorizzato avviene senza che l'ultimo detentore o proprietario incorra in spese a causa del valore di mercato nullo o negativo del veicolo, a partire dalle date indicate all'articolo 15, comma 5.

3. I produttori di veicoli, ciascuno per la propria marca, organizzano una propria rete di centri autorizzati dei veicoli fuori uso, ovvero indicano i centri autorizzati presso i quali è assicurato il ritiro gratuito dello stesso veicolo.

4. Nel caso in cui i produttori non organizzano una rete di raccolta o non indicano i centri autorizzati, ai sensi del comma 3, sostengono gli eventuali costi per il ritiro del veicolo fuori uso.

5. Le disposizioni di cui ai commi 2, 3 e 4 non si applicano se il veicolo non contiene i suoi componenti essenziali, quali il motore, la carrozzeria, il catalizzatore e le centraline elettroniche, se presenti in origine, o se contiene rifiuti aggiunti.

6. Al momento della consegna del veicolo al centro autorizzato il titolare del centro rilascia al proprietario o, nei casi di cui al comma 7, al concessionario o al gestore della succursale o dell'automercato, apposito certificato di rottamazione conforme ai requisiti di cui all'allegato IV, completato dalla descrizione dello stato del veicolo consegnato nonché dall'impegno a provvedere al trattamento del veicolo ed alle pratiche di cancellazione dal PRA.

7. Al momento del ritiro del veicolo destinato alla demolizione, il concessionario o il gestore della succursale o dell'automercato rilascia al proprietario o al detentore del veicolo, apposita dichiarazione di presa in carico del veicolo contenente i **dati identificativi del veicolo e quelli relativi allo stato dello stesso veicolo** nonché la firma del detentore o del proprietario del veicolo consegnato. Al momento del ritiro del veicolo, il concessionario o il gestore della succursale o dell'automercato assume ogni responsabilità civile,

penale e amministrativa per la corretta gestione del veicolo, con contestuale esonero del proprietario. Il concessionario o il gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato che ritira un veicolo destinato alla demolizione, entro 60 giorni dalla data del ritiro dello stesso veicolo, acquisisce dal centro autorizzato e consegna al proprietario il certificato di rottamazione, conservandone copia.

8. Il rilascio del certificato di rottamazione libera il concessionario o il gestore della succursale o dell'automercato, dalle responsabilità assunte ai sensi del comma 7.

9. I certificati di rottamazione emessi in altri Stati membri e rispondenti ai requisiti minimi fissati dalla Commissione europea sono riconosciuti ed accettati sul territorio nazionale.

10. Entro il 1 gennaio 2006, con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con il Ministro delle attività produttive, sulla base di un apposito studio predisposto dall'Agenzia per la protezione dell'ambiente e i servizi tecnici, di seguito denominata APAT, relativo al monitoraggio delle attività di trattamento e delle informazioni fornite dall'Osservatorio Nazionale sui rifiuti di cui all'articolo 8, comma 5, sono stabilite le modalità atte a garantire il ritiro gratuito dei veicoli fuori uso con valore di mercato nullo o negativo, di cui ai commi 2, 3 e 4, nonché la metodologia di calcolo della valutazione economica del veicolo consegnato e le modalità per la valutazione del raggiungimento degli obiettivi di riciclaggio.

## Art. 6

### *(Autorizzazioni al trattamento)*

1. I centri autorizzati, ai sensi degli articoli 27 e 28 del decreto legislativo n. 22 del 1997, si conformano alle prescrizioni tecniche di cui all'allegato I.

2. Le operazioni di trattamento di cui all'articolo 3, comma 1, lettera f), sono svolte in conformità con quanto previsto all'allegato I nonché, in ogni caso, in conformità ai principi generali previsti dall'articolo 2, comma 2, del decreto n. 22 del 1997 e dei seguenti obblighi:

a) prima di procedere allo smontaggio dei componenti dei veicoli fuori uso o ad altre equivalenti operazioni volte a ridurre gli eventuali effetti nocivi sull'ambiente, sono effettuate le operazioni di depurazione, di cui all'allegato I, punto 5. Successivamente, nell'esercizio dell'attività di demolizione, sono preventivamente rimossi i componenti ed i materiali etichettati o resi in altro modo identificabili secondo quanto disposto in sede comunitaria;

b) i materiali e i componenti pericolosi sono rimossi e separati in modo da non contaminare i successivi rifiuti frantumati provenienti da veicoli fuori uso;

c) le operazioni di smontaggio dei componenti e di deposito sono eseguite in modo da non compromettere le possibilità di reimpiego, riciclaggio e recupero;

d) le operazioni di trattamento per la depurazione dei veicoli fuori uso di cui al punto 5 dell'allegato I, sono effettuate al più presto.

3. Alla chiusura del centro autorizzato, il gestore provvede al ripristino ambientale dell'area utilizzata, secondo le modalità stabilite dalla regione nel provvedimento di autorizzazione. Ai fini del ripristino ambientale, è data priorità all'utilizzo di specifiche tecniche di ingegneria ambientale.

4. L'applicazione delle procedure semplificate ai sensi degli articoli 31 e 33 del decreto legislativo n. 22 del 1997, ai rifiuti derivanti dal trattamento dei veicoli fuori uso, è subordinata a ispezione da parte della provincia territorialmente competente, da effettuarsi entro 30 giorni dalla presentazione della comunicazione di inizio attività e, comunque, prima dell'inizio della stessa attività di recupero; detta ispezione, da effettuarsi, dopo l'inizio dell'attività almeno una volta l'anno, verifica:

a) la tipologia e la quantità di rifiuti sottoposti alle operazioni di recupero;

b) la conformità delle attività di recupero alle prescrizioni tecniche ed alle misure di sicurezza fissate dal decreto ministeriale 5 febbraio 1998, pubblicato nel Supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* 16 aprile 1998, n. 88, e dal decreto ministeriale 12 giugno 2002, n.161.

5. Nel caso che, dopo l'avviamento dell'impianto di trattamento, è accertata la non conformità dello stesso impianto all'autorizzazione rilasciata ai sensi del comma 1, ovvero il venir meno di uno dei requisiti previsti dell'autorizzazione all'esercizio delle operazioni di trattamento, la regione sospende quest'ultima autorizzazione, previa diffida, per un periodo massimo di due mesi. Decorso tale termine, senza che il titolare dell'impianto abbia provveduto a conformarsi alle prescrizioni dell'autorizzazione, la stessa è revocata.

6. Nel caso che, a seguito delle ispezioni di cui al comma 4, la provincia accerta la non conformità a quanto previsto allo stesso comma 4, dispone, previa diffida e fissazione di un termine per adempiere, il divieto di inizio ovvero di prosecuzione dell'attività, salvo che l'interessato non provveda a conformare detta attività alla normativa vigente, entro il termine fissato dall'amministrazione.

7. Le province trasmettono annualmente al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, all'APAT e all'Osservatorio nazionale sui rifiuti i risultati delle ispezioni effettuate ai sensi del presente articolo.

8. L'autorizzazione di cui all'articolo 28 del decreto legislativo n. 22 del 1997, è rinnovata ogni otto anni nel caso in cui, all'atto del rilascio dell'autorizzazione o del relativo rinnovo, il centro autorizzato è registrato ai sensi del Regolamento (CE) n. 761/01 ovvero è provvisto di certificazione ambientale ISO 14000.

## Art. 7

### *(Reimpiego e recupero)*

1. Ai fini di una corretta gestione dei rifiuti derivanti dai veicoli fuori uso, le autorità competenti, fatte salve le norme sulla sicurezza dei veicoli, sul controllo delle emissioni atmosferiche e del rumore, favoriscono:

a) il reimpiego dei componenti suscettibili di riutilizzo;

b) il riciclaggio dei componenti non riutilizzabili e dei materiali, laddove sostenibile dal punto di vista ambientale;

c) altre forme di recupero e, in particolare, il recupero energetico.

2. Gli operatori economici, nell'ambito della loro attività, garantiscono il conseguimento degli obiettivi del presente decreto. In particolare detti operatori, ciascuno nell'ambito della propria attività, garantiscono che :

a) entro il 1° gennaio 2006, per tutti i veicoli fuori uso, la percentuale di reimpiego e di recupero è almeno pari all'85 per cento del peso medio per veicolo e per anno; entro la stessa data, la percentuale di reimpiego e di riciclaggio è almeno pari all'80 per cento del peso medio per veicolo e per anno;

b) per i veicoli prodotti anteriormente al 1° gennaio 1980, la percentuale di reimpiego e di recupero è almeno pari al 75 per cento del peso medio per veicolo e per anno e non al di sotto del 70 per cento del peso medio per veicolo e per anno per il reimpiego e per il riciclaggio;

c) entro il 1° gennaio 2015, per tutti i veicoli fuori uso la percentuale di reimpiego e di recupero è almeno pari al 95 per cento del peso medio per veicolo e per anno; entro la stessa data, la percentuale di reimpiego e di riciclaggio è almeno pari all'85 per cento del peso medio per veicolo e per anno.

#### Art. 8

##### *(Gestione dei veicoli fuori uso)*

1. Per garantire un elevato livello di tutela ambientale nell'esercizio delle attività di trattamento dei veicoli fuori uso e dei rifiuti costituiti da loro componenti o materiali, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con il Ministero delle attività produttive, adotta misure per favorire e per incentivare:

a) accordi ed altre forme di collaborazione tra gli operatori economici, finalizzate ad assicurare la costituzione di sistemi di raccolta di tutti i veicoli fuori uso;

b) l'organizzazione di reti di centri autorizzati idonei ad assicurare un'efficiente raccolta e trattamento dei veicoli fuori uso, con particolare riferimento a quelli a valore di mercato negativo o nullo;

c) la presenza uniforme sul territorio degli impianti di raccolta, di trattamento e di riciclaggio;

d) lo sviluppo di aree consortili in idonee localizzazioni ove gli operatori possano garantire il ciclo di trattamento delle vetture;

e) lo sviluppo del recupero energetico dei materiali che non è possibile o conveniente reimpiegare o riciclare;

f) lo sviluppo di nuove tecnologie di separazione post-frantumazione finalizzate a ridurre la produzione del residuo di frantumazione;

g) l'adeguamento delle imprese ai nuovi standard operativi ed alle prescrizioni previste dal presente decreto;

h) l'adesione da parte degli stabilimenti e delle imprese che effettuano le attività di trattamento a sistemi certificati di gestione dell'ambiente;

i) la creazione di un sistema informatico per il monitoraggio dei flussi dei veicoli fuori uso e dei relativi materiali.

2. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con il Ministero delle attività produttive e con il Ministero dell'economia e delle

finanze, al fine di sviluppare i mercati di sbocco per il riutilizzo dei materiali riciclati, in particolare non metallici, individua e promuove:

a) politiche di sostegno e di incentivazione per operazioni finalizzate al riciclaggio, quali la raccolta, lo smontaggio, la selezione e lo stoccaggio, per i materiali che non hanno sbocchi di mercato;

b) accordi ed altre forme di collaborazione tra gli operatori economici, finalizzate ad assicurare adeguati standard di qualità dei materiali trattati;

c) politiche di sostegno e di incentivazione per il reimpiego di quantità crescenti di materiale riciclato, anche al di fuori del settore automobilistico.

3. La regione, al fine di assicurare un'adeguata presenza di centri autorizzati sul proprio territorio, aggiorna, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, i piani regionali di gestione dei rifiuti di cui all'articolo 22 del decreto legislativo n. 22 del 1997.

4. La regione promuove, anche con appositi accordi, iniziative volte a favorire il reimpiego, il riciclaggio, il recupero ed il corretto smaltimento dei veicoli fuori uso e dei rifiuti costituiti da loro componenti o materiali. In particolare, al fine di ridurre lo smaltimento dei veicoli fuori uso, sono favoriti, in ordine di priorità, il reimpiego, il riciclaggio ed il recupero energetico.

5. Con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con il Ministro delle attività produttive ed il Ministro della salute, viene costituito un gruppo di lavoro interministeriale avente come compito il monitoraggio del sistema e il controllo del raggiungimento dei diversi obiettivi previsti dal decreto, inclusi quelli economici e quelli di riciclaggio e di recupero. Il gruppo di lavoro si avvale delle competenze istituzionali dell'APAT ed è composto da dieci membri: tre designati dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, di cui uno con funzione di presidente; due dal Ministro delle attività produttive, due dal Ministro della salute; tre rappresentanti delle regioni. Nessun compenso è dovuto ai componenti del gruppo di lavoro.

#### Art. 9

##### *(Divieti)*

1. Dal 1° luglio 2003 è vietata la produzione o l'immissione sul mercato di materiali e di componenti di veicoli contenenti piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente. Tale divieto non si applica nei casi ed alle condizioni previsti nell'allegato II.

#### Art.10

##### *(Codifica e informazioni per la demolizione)*

1. Il produttore dei veicoli e dei relativi componenti mette a disposizione dei centri autorizzati, entro sei mesi dall'immissione del veicolo sul mercato, sotto forma di manuale o di supporto informatico, le informazioni per la demolizione. Tali informazioni devono consentire di identificare i diversi componenti e materiali e l'ubicazione di tutte le sostanze pericolose presenti nel veicolo.

2. Fermo restando il rispetto delle norme vigenti in materia di riservatezza commerciale ed industriale, il produttore dei componenti dei veicoli mette a disposizione dei centri autorizzati adeguate informazioni sulla demolizione, sullo stoccaggio e sulla verifica dei componenti che possono essere reimpiegati.

3. Il produttore dei veicoli, in accordo con i realizzatori di materiali e componenti, utilizzano le norme di codifica di detti materiali e componenti previste dalla decisione 2003/138/CE .

## Art. 11

### *(Trasmissione di dati e di informazioni)*

1. Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio ed il Ministro delle attività produttive trasmettono, ogni tre anni, alla Commissione europea, entro nove mesi dalla scadenza del periodo di tre anni preso in esame, una relazione sull'applicazione delle disposizioni del presente decreto, utilizzando i dati comunicati dall'APAT, ai sensi del comma 3. La prima comunicazione riguarda il periodo di tre anni che decorre dal 21 aprile 2002.

2. Entro il 31 marzo di ogni anno e , per il 2003, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, l'Automobile Club d'Italia trasmette all'APAT i dati relativi alle iscrizioni e alle cancellazioni di nuovi veicoli, avvenute nell'anno solare precedente, nel PRA.

3. L'APAT trasmette al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, con cadenza annuale, una relazione contenente i dati di cui al comma 2, integrata con i dati concernenti i veicoli fuori uso consegnati ai centri autorizzati, trattati ed utilizzati ai sensi del presente decreto.

4. I soggetti che effettuano le attività di raccolta, di trasporto e di trattamento dei veicoli fuori uso e dei loro componenti e materiali comunicano annualmente, utilizzando una specifica sezione della dichiarazione di cui alla legge 25 gennaio 1994, n. 70, a tal fine modificata ed integrata su proposta dell'APAT, i dati relativi ai veicoli fuori uso ed ai relativi materiali e componenti gestiti, nonché i dati relativi ai materiali, ai prodotti ed ai componenti ottenuti ed avviati al reimpiego.

5. A partire dall'anno 2003, gli operatori economici pubblicano annualmente e rendono disponibili al gruppo di lavoro di cui all'articolo 8, comma 5, le informazioni riguardanti :

a) la costruzione dei veicoli e dei loro componenti che possono essere recuperati e riciclati;

b) il corretto trattamento, sotto il profilo ambientale, dei veicoli fuori uso, con particolare riferimento alla rimozione di tutti i liquidi ed alla demolizione;

c) l'ottimizzazione delle possibilità di reimpiego, di riciclaggio e di recupero dei veicoli fuori uso e dei loro componenti;

d) i progressi conseguiti in materia di recupero e di riciclaggio al fine di ridurre lo smaltimento dei veicoli fuori uso e dei rifiuti costituiti da loro componenti e materiali.



6. I produttori rendono accessibili queste informazioni ai futuri acquirenti dei veicoli, includendole nelle pubblicazioni promozionali utilizzate per la commercializzazione del nuovo veicolo.

## Art.12

### *(Accordi volontari)*

1. Fatti salvi i principi e gli obiettivi stabiliti dal presente decreto, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con il Ministro delle attività produttive, può stipulare con i settori economici interessati accordi e contratti di programma per dare attuazione alle disposizioni di cui all'articolo 4, comma 1, all'articolo 5, comma 1, all'articolo 8, comma 1, lettere a), b), c) e d), all'articolo 10, commi 1 e 3, ed all'articolo 11, comma 6, e per precisare le modalità di applicazione dell'articolo 5, commi 2, 3, 4 e 5. Gli accordi devono soddisfare i seguenti requisiti:

- a) avere forza vincolante;
- b) specificare gli obiettivi e le corrispondenti scadenze, nonché le modalità per il monitoraggio ed il controllo dei risultati raggiunti;
- c) essere pubblicati nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana e comunicati alla Commissione della Comunità Europea;
- d) i risultati conseguiti nel quadro degli accordi devono essere resi accessibili al pubblico.

## Art.13

### *(Sanzioni)*

1. Chiunque effettua attività di gestione dei veicoli fuori uso e dei rifiuti costituiti da loro componenti e materiali in violazione dell'articolo 6, comma 2, è punito con le sanzioni da 3.000 euro a 30.000 euro e l'arresto da sei mesi a due anni.

2. Chiunque viola la disposizione dell'articolo 5, comma 1, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da 1.000 euro a 5.000 euro.

3. In caso di mancata consegna del certificato di cui all'articolo 5, comma 6, e della dichiarazione di cui all'articolo 5, comma 7, si applica la sanzione amministrativa pecuniaria da 300 euro a 3.000 euro. Nel caso in cui i suddetti documenti risultino inesatti o non conformi a quanto stabilito nel presente decreto, si applicano le medesime sanzioni ridotte della metà.

4. Chiunque produce o immette sul mercato materiali o componenti di veicoli in violazione del divieto di cui all'articolo 9 è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria di 20.000 euro a 100.000 euro.

5. In caso di violazione degli obblighi derivanti dall'articolo 10, commi 1 e 3, si applica la sanzione amministrativa pecuniaria di 5.000 euro a 25.000 euro.

6. Chiunque non effettua la comunicazione all'APAT prevista dall'articolo 11, comma 4, o la effettua in modo incompleto o inesatto, è punito con la sanzione pecuniaria amministrativa da 3.000 euro a 18.000 euro.

7. Per l'irrogazione delle sanzioni amministrative pecuniarie previste dal presente decreto e per la destinazione dei relativi proventi si applica quanto stabilito dagli articoli 55 e 55 bis del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22.

## Art.14

### (Disposizioni finanziarie)

1. Gli oneri per lo svolgimento delle ispezioni di cui all'articolo 6, comma 4, nonché quelli derivanti dallo svolgimento delle prestazioni e dei controlli effettuati da parte dei pubblici uffici in applicazione del presente decreto sono posti a carico dei soggetti destinatari di tali prestazioni e controlli, sulla base del costo del servizio. Con disposizioni regionali sono determinate le tariffe a copertura di detti oneri e le relative modalità di versamento.

2. Le pubbliche amministrazioni, ivi incluse le regioni interessate, provvedono all'attuazione del presente decreto nell'ambito delle proprie attività istituzionali e delle risorse di bilancio allo scopo finalizzate.

## Art. 15

### (Disposizioni transitorie e finali)

1. Il gestore dell'impianto di trattamento in esercizio alla data di entrata in vigore del presente decreto, presenta, entro sei mesi da tale data, alla regione domanda di autorizzazione corredata da un progetto di adeguamento dell'impianto alle disposizioni del presente decreto, escluse quelle previste nel punto 1 dell'allegato I, contenente un piano per il ripristino ambientale dell'area utilizzata, da attuare alla chiusura dello stesso impianto.

2. La regione, entro novanta giorni dalla data di presentazione della domanda di autorizzazione di cui al comma 1, conclude il procedimento e si pronuncia in merito al progetto di adeguamento. In caso di approvazione del progetto, la regione autorizza l'esercizio dei relativi lavori, stabilendone le modalità di esecuzione ed il termine per la conclusione, che non può essere, comunque, superiore a 18 mesi, a partire dalla data di approvazione del progetto.

3. Nel caso in cui, in sede di procedimento, emerge che non risultano rispettati i soli requisiti di localizzazione stabiliti dal presente decreto, la regione autorizza la prosecuzione dell'attività, con le prescrizioni necessarie ad assicurare la tutela della salute e dell'ambiente, in attesa dell'attuazione del piano regionale che individua la nuova localizzazione dell'impianto.

4. La provincia competente per territorio, entro sei mesi dall'entrata in vigore del presente decreto procede all'ispezione degli impianti in esercizio che effettuano attività di recupero di rifiuti derivanti da veicoli fuori uso, al fine di verificare il rispetto delle norme tecniche e delle condizioni di esercizio previste dal presente decreto e, se necessario, stabilisce le modalità ed i tempi di adeguamento alle stesse, durante i quali la prosecuzione dell'attività è consentita. In caso di mancato adeguamento entro i termini stabiliti, l'attività è interrotta.

5. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 46, comma 5, del decreto legislativo n. 22 del 1997, le disposizioni relative alla consegna gratuita del veicolo, di cui all'articolo 5, commi 3 e 4, si applicano:

a) a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, per i veicoli immessi sul mercato a partire dal 1° luglio 2002;

b) dal 1° gennaio 2007, per i veicoli immessi sul mercato anteriormente al 1° luglio 2002.

6. L'entità della garanzia finanziaria prevista dall'articolo 28 del decreto legislativo n. 22 del 1997 può essere ridotta se il centro autorizzato è registrato ai sensi del Regolamento (CE) n. 761/01 o è provvisto di certificazione ambientale ISO 14000.

7. Al commercio delle parti di ricambio, recuperate in occasione dello svolgimento delle operazioni di trattamento dei veicoli, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 46, commi 7, 8 e 9, del decreto legislativo n. 22 del 1997. Le parti di ricambio attinenti alla sicurezza dei veicoli sono individuate nell'allegato III.

8. Con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con i Ministri delle attività produttive e delle infrastrutture e trasporti, si provvede ad integrare, modificare ed aggiornare gli allegati del presente decreto in conformità alle modifiche intervenute in sede comunitaria.

9. In relazione a quanto disposto dall'articolo 117, comma 5, della Costituzione le norme del presente decreto, afferenti a materia di competenza legislativa delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano che non abbiano ancora provveduto al recepimento della direttiva 2000/53/CE, si applicano, fino alla data di entrata in vigore della normativa di attuazione di ciascuna regione e provincia autonoma, nel rispetto dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e dei principi fondamentali desumibili dal presente decreto.

**PRESCRIZIONI TECNICHE RELATIVI AI CENTRI AUTORIZZATI  
E AL TRATTAMENTO DEI VEICOLI FUORI USO**

**1. UBICAZIONE**

1.1 Nella individuazione dei siti idonei alla localizzazione dei centri autorizzati, le regioni tengono conto dei seguenti principi generali:

1.1.1 I siti idonei alla realizzazione dei centri autorizzati di cui al presente decreto non devono ricadere in:

- a) aree individuate nei Piani di Bacino, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, lettera m), della legge 18 maggio 1989, n. 183, "Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo";
- b) aree individuate ai sensi dell'articolo 3 del DPR 8 settembre 1997, n. 357, "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/431/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche" fatto salvo il caso in cui, tale localizzazione sia consentita a seguito della valutazione di impatto ambientale o della valutazione di incidenza, effettuate ai sensi dell'articolo 5 del medesimo decreto,;
- c) aree naturali protette sottoposte a misure di salvaguardia ai sensi dell'articolo 6, comma 3, della legge 6 dicembre 1991, n. 394, "Legge quadro sulle aree protette";
- d) aree site nelle zone di rispetto di cui all'art. 21, comma 1, del decreto legislativo 11 maggio 1999, n. 152, e successive modifiche, "Disposizioni sulla tutela delle acque dall'inquinamento e recepimento della direttiva 91/271/CEE concernente il trattamento delle acque reflue urbane e della direttiva 91/676/CEE relativa alla protezione delle acque dall'inquinamento provocato dai nitrati provenienti da fonti agricole";
- e) territori sottoposti a vincolo paesaggistico ai sensi del decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 490, "Testo unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali, a norma dell'articolo 1 della legge 8 ottobre, n. 352".

1.1.2. I centri autorizzati non devono essere ubicati in aree esondabili, instabili e alluvionabili. A tal fine, deve essere presa come riferimento la piena con tempo di ritorno minimo pari a 50 anni.

1.1.3. Per ciascun sito di ubicazione devono essere valutate le condizioni locali di accettabilità dell'impianto in relazione ai seguenti parametri:

- a) distanza dai centri abitati; a tal fine, per centro abitato si intende un insieme di edifici costituenti un raggruppamento continuo, ancorché intervallato da strade, piazze, giardini o simili, costituito da non meno di venticinque fabbricati e da aree di uso pubblico con accessi veicolari o pedonali sulla strada;
- b) presenza di beni storici, artistici, archeologici, paleontologici;

1.1.4. Nell'individuazione dei siti di ubicazione sono da privilegiare:

- a) aree industriali dismesse;
- b) aree per servizi e impianti tecnologici;
- c) aree per insediamenti industriali ed artigianali;

1.2. Le regioni devono favorire la rilocalizzazione dei centri autorizzati ubicati in aree non idonee, individuando, a tal fine, appositi strumenti di agevolazione.

1.3. Le aree prescelte per la localizzazione degli impianti devono essere servite dalla rete viaria di scorrimento urbano ed essere facilmente accessibili da parte di automezzi pesanti.

## 2. REQUISITI DEI CENTRI AUTORIZZATI.

2.1 Il centro autorizzato deve essere dotato di:

area adeguata, dotata di superficie impermeabile e di sistemi di raccolta dello spillaggio, di decantazione e di sgrassaggio;

- a) adeguata viabilità interna per un'agevole movimentazione anche in caso di incidenti;
- b) sistemi di convogliamento delle acque meteoriche dotati di pozzetti per il drenaggio, vasche di raccolta e decantazione, muniti di separatori per oli, adeguatamente dimensionati;
- c) adeguato sistema di raccolta e di trattamento dei reflui, conformemente a quanto previsto dalla normativa vigente in materia ambientale e sanitaria;
- d) deposito per le sostanze da utilizzare per l'assorbimento dei liquidi in caso di sversamenti accidentali e per la neutralizzazione di soluzioni acide fuoriuscite dagli accumulatori;
- e) idonea recinzione lungo tutto il suo perimetro;

2.2 Il centro autorizzato deve essere strutturato in modo da garantire:

adeguato stoccaggio dei pezzi smontati e stoccaggio impermeabile dei pezzi contaminati da oli,

- a) stoccaggio degli accumulatori in appositi contenitori (la neutralizzazione elettrolitica può essere effettuata sul posto o altrove), dei filtri dell'olio e dei condensatori contenenti policlorobifenili o policlorotrifenili;
- b) stoccaggio in appositi serbatoi, destinati allo stoccaggio separato dei liquidi e dei fluidi derivanti dai veicoli fuori uso (carburante, olio motore, olio del cambio, olio della trasmissione, olio idraulico, liquido di raffreddamento, antigelo, liquido dei freni, acidi degli accumulatori, fluidi dei sistemi di condizionamento e altri fluidi o liquidi contenuti nel veicolo fuori uso);
- c) adeguato stoccaggio degli pneumatici fuori uso.

2.3. Al fine di minimizzare l'impatto visivo dell'impianto e la rumorosità verso l'esterno, il centro autorizzato deve essere dotato di adeguata barriera esterna di protezione ambientale, realizzata con siepi o alberature o schermi mobili.

2.4. Il gestore del centro autorizzato deve garantire la manutenzione nel tempo della barriera di protezione ambientale.

## 3. ORGANIZZAZIONE DEL CENTRO AUTORIZZATO.

3.1. Il centro autorizzato, in relazione alle attività di gestione poste in essere, deve essere organizzato in specifici settori corrispondenti, per quanto possibile, alle diverse fasi di gestione dei veicoli fuori uso :

- a) Settore di conferimento e stoccaggio dei veicoli fuori uso prima del trattamento
- b) Settore di trattamento dei veicoli fuori uso
- c) Settore di deposito delle parti di ricambio
- d) Settore di rottamazione per eventuali operazioni di riduzione volumetrica
- e) Settore stoccaggio dei rifiuti pericolosi
- f) Settore stoccaggio dei rifiuti recuperabili
- g) Settore di deposito dei veicoli trattati

3.2. I settori di raccolta dei veicoli trattati e di stoccaggio dei veicoli fuori uso prima del trattamento possono essere utilizzati indifferentemente per entrambe le categorie di veicoli alle seguenti condizioni:

- a) i veicoli devono essere tenuti separati
- b) entrambi i settori devono presentare idonee caratteristiche di impermeabilità e resistenza.

3.3. Qualora, in attesa dell'adeguamento dell'impianto ai sensi dell'art 15 del presente decreto e nei tempi in esso previsti, il settore di deposito dei veicoli trattati dagli impianti già autorizzati non presenti idonee caratteristiche di impermeabilità e resistenza, il medesimo settore non potrà essere utilizzato per il deposito dei veicoli ancora da trattare.

3.4. Tutti i settori devono avere un'area adeguata allo svolgimento delle operazioni ivi effettuate e devono avere superfici impermeabili, costruite con materiali resistenti alle sostanze liquide contenute nei veicoli. Tutti i settori devono essere dotati di apposita rete di drenaggio e raccolta dei reflui, munita di decantatori con separatori per oli.

3.5. I Settori di trattamento, deposito di parti di ricambio e stoccaggio dei rifiuti pericolosi devono essere dotati di apposita copertura.

#### 4. CRITERI PER LO STOCCAGGIO

4.1. I contenitori o serbatoi fissi e mobili, comprese le vasche ed i bacini utilizzati per lo stoccaggio dei rifiuti, devono possedere adeguati requisiti di resistenza, in relazione alle proprietà chimico-fisiche ed alle caratteristiche di pericolosità dei rifiuti stessi.

4.2. I contenitori o serbatoi fissi o mobili devono essere provvisti di sistemi di chiusura, di accessori e dispositivi atti ad effettuare, in condizioni di sicurezza, le operazioni di riempimento, travaso e svuotamento.

4.3. Le manichette ed i raccordi dei tubi utilizzati per il carico e lo scarico dei rifiuti liquidi contenuti nelle cisterne devono essere mantenuti in perfetta efficienza, al fine di evitare dispersioni nell'ambiente.

4.4. Il serbatoio fisso o mobile deve riservare un volume residuo di sicurezza pari al 10%, essere dotato di dispositivo antitraboccamento o di tubazioni di troppo pieno e di indicatore di livello.

4.5. Qualora lo stoccaggio dei rifiuti liquidi pericolosi venga effettuato in un bacino fuori terra, questo deve essere dotato di un bacino di contenimento di capacità pari al serbatoio stesso, oppure, nel caso che nello stesso bacino di contenimento vi siano più serbatoi, la capacità del bacino deve essere pari ad almeno il 30% del volume totale dei serbatoi e, in ogni caso, non inferiore al volume del serbatoio di maggiore capacità.

Sui recipienti fissi e mobili deve essere apposta apposita etichettatura con l'indicazione del rifiuto stoccato conformemente alle norme vigenti in materia di etichettatura di sostanze pericolose.

4.6. Lo stoccaggio degli accumulatori deve avvenire in appositi contenitori stagni dotati di sistemi di raccolta di eventuali liquidi che possono fuoriuscire dalle batterie stesse, e che devono essere neutralizzati in loco.

4.7. La gestione del CFC e degli HCF deve avvenire in conformità a quanto previsto dal decreto ministeriale 20 settembre 2002.

4.8. Per i rifiuti pericolosi devono essere altresì rispettate le norme che disciplinano il deposito delle sostanze pericolose in esse contenute.

4.9. Qualora lo stoccaggio avvenga in cumuli, questi ultimi devono essere realizzati su basamenti impermeabili resistenti all'attacco chimico dei rifiuti e che permettano la separazione dei rifiuti dal suolo sottostante. L'area deve avere una pendenza tale da convogliare gli eventuali liquidi in apposite canalette e in pozzetti di raccolta. Lo stoccaggio in cumuli di rifiuti deve

avvenire in aree confinate, i rifiuti pulvirulenti devono essere protetti a mezzo di appositi sistemi di copertura.

**4.10.** Lo stoccaggio degli oli usati deve essere realizzato nel rispetto delle disposizioni di cui al decreto legislativo 27 gennaio 1992, n. 95, e successive modifiche e dal decreto ministeriale 16 maggio 1996, n. 392. I pezzi smontati contaminati da oli devono essere stoccati su basamenti impermeabili.

**4.11.** I recipienti, fissi o mobili, utilizzati all'interno dei centri autorizzati e non destinati ad essere reimpiegati per le stesse tipologie di rifiuti, devono essere sottoposti a trattamenti di bonifica idonei a consentire le nuove utilizzazioni. Detti trattamenti devono essere effettuati presso idonea area dell'impianto appositamente allestita o presso centri autorizzati.

## **5. OPERAZIONI DI TRATTAMENTO PER LA MESSA IN SICUREZZA DEI VEICOLI**

**5.1.** Le operazioni di trattamento per la messa in sicurezza dei veicoli devono essere effettuate secondo le seguenti modalità e prescrizioni:

- a) rimozione degli accumulatori, neutralizzazione delle soluzioni acide eventualmente fuoriuscite e stoccaggio in appositi contenitori stagni dotati di sistemi di raccolta di eventuali liquidi che possono fuoriuscire dalle batterie stesse (la neutralizzazione elettrolitica può essere effettuata sul posto o in altro luogo)
- b) rimozione dei serbatoi di gas
- c) rimozione o neutralizzazione dei componenti che possono esplodere (airbag)
- d) prelievo del carburante e avvio a riuso
- e) rimozione, con raccolta e deposito separati in appositi contenitori, secondo le modalità e le prescrizioni fissate per lo stoccaggio dei rifiuti pericolosi, di olio motore, olio della trasmissione, olio del cambio, olio del circuito idraulico, antigelo, liquido refrigerante, liquido dei freni, fluidi refrigeranti dei sistemi di condizionamento ed altri liquidi e fluidi contenuti nel veicolo fuori uso, a meno che non siano necessari per il reimpiego delle parti interessate. Durante l'asportazione devono essere evitati sversamenti e adottati opportuni accorgimenti e utilizzate idonee attrezzature al fine di evitare rischi per gli operatori addetti al prelievo.
- f) rimozione del filtro-olio che deve essere privato dell'olio, previa scolatura; l'olio prelevato deve essere stoccato con gli oli lubrificanti; il filtro deve essere depositato in apposito contenitore, salvo che il filtro stesso non faccia parte di un motore destinato al reimpiego.
- g) rimozione e stoccaggio dei condensatori contenenti PCB;
- h) rimozione, per quanto fattibile, di tutti i componenti identificati come contenenti mercurio.

## **6. ATTIVITA' DI DEMOLIZIONE**

**6.1.** L'attività di demolizione si compone delle seguenti fasi:

- a) smontaggio dei componenti dei veicoli fuori uso o altre operazioni equivalenti, volte a ridurre gli eventuali effetti nocivi sull'ambiente;
- b) rimozione, separazione e deposito dei materiali e componenti pericolosi in modo selettivo, in modo tale da non contaminare i successivi residui della frantumazione provenienti da veicoli fuori uso;
- c) eventuale smontaggio e deposito dei pezzi di ricambio commercializzabili, nonché dei materiali e dei componenti recuperabili, in modo da non compromettere le successive possibilità di riciclaggio e recupero.

## 7. OPERAZIONI DI TRATTAMENTO PER LA PROMOZIONE DEL RICICLAGGIO

7.1. Le operazioni di trattamento per la promozione del riciclaggio consistono in :

- a) rimozione dei catalizzatori e deposito dei medesimi in appositi contenitori, adottando i necessari provvedimenti per evitare la fuoriuscita di materiali e per garantire la sicurezza degli operatori;
- b) rimozione dei componenti metallici contenenti rame, alluminio e magnesio, qualora tali metalli non siano separati nel processo di frantumazione;
- c) rimozione degli pneumatici, qualora tali materiali non vengano separati nel processo di frantumazione in modo tale da poter essere effettivamente riciclati come materiali;
- d) rimozione dei grandi componenti in plastica (quali paraurti, cruscotto e serbatoi contenitori di liquidi), se tali materiali non vengono separati nel processo di frantumazione in modo tale da poter essere effettivamente riciclati come materiali;
- e) rimozione dei componenti in vetro.

## 8. CRITERI DI GESTIONE

8.1. Nell'area di conferimento non è consentito l'accatamento dei veicoli.

8.2. Per lo stoccaggio dei veicoli messi in sicurezza e non ancora sottoposti a trattamento è consentita la sovrapposizione massima di tre veicoli, previa verifica delle condizioni di stabilità e valutazione dei rischi per la sicurezza dei lavoratori.

8.3. L'accatamento delle carcasse già sottoposte alle operazioni di messa in sicurezza ed il cui trattamento è stato completato non deve essere superiore ai cinque metri di altezza.

8.4. Le parti di ricambio destinate alla commercializzazione devono essere stoccate prendendo gli opportuni accorgimenti per evitare il loro deterioramento ai fini del successivo riutilizzo.

8.5. Lo stoccaggio dei rifiuti recuperabili deve essere realizzato in modo tale da non modificare le caratteristiche del rifiuto e da non comprometterne il successivo recupero.

8.6. Le operazioni di stoccaggio devono essere effettuate evitando danni ai componenti che contengono liquidi e fluidi.

8.7. I pezzi smontati devono essere stoccati in luoghi adeguati ed i pezzi contaminati da oli devono essere stoccati su basamenti impermeabili.



**ALLEGATO II**  
**(articolo 9)**

**MATERIALI E COMPONENTI CUI NON SI APPLICA IL DIVIETO PREVISTO DALL'ARTICOLO 9**

Materiali e componenti	Ambito di applicazione e termine di scadenza dell'esenzione	Da etichettare o rendere identificabili in base alla decisione 2002/525/CE
<i>Piombo come elemento di lega</i>		
1. Acciaio destinato a lavorazione meccanica e acciaio zincato contenente, in peso, lo 0,35 % o meno di piombo		
2. a) Alluminio destinato a lavorazione meccanica contenente, in peso, il 2 % o meno di piombo b) Alluminio destinato a lavorazione meccanica contenente, in peso, l' 1 % o meno di piombo in peso	1° luglio 2005 (1) 1° luglio 2008 (2)	
3. Leghe di rame contenenti, in peso, il 4 % o meno di piombo		
4. Cuscinetti e pistoni in piombo/bronzo		
<i>Piombo e composti di piombo nei componenti</i>		
5. Accumulatori		X
6. Masse smorzanti		X
7. Masse di equilibratura delle ruote	Veicoli omologati entro il 1° luglio 2003 e masse di equilibratura delle ruote destinate alla manutenzione di tali veicoli: 1° luglio 2005 (3)	X
8. Agenti di vulcanizzazione e stabilizzanti per elastomeri nelle applicazioni destinate al controllo dei fluidi e all'apparato propulsore	1° luglio 2005 (4)	
9. Stabilizzante per vernici protettive	1° luglio 2005	
10. Spazzole di carbone per motori elettrici	Veicoli omologati entro il 1° luglio 2003 e spazzole di carbone di motori elettrici destinate alla manutenzione di tali veicoli: 1° gennaio 2005	

11. Saldature su schede elettroniche e altre applicazioni elettriche		X (5)
12. Rame nelle guarnizioni dei freni contenente, in peso, più dello 0,5 % di piombo	Veicoli omologati entro il 1° luglio 2003 e manutenzione di tali veicoli: 1° luglio 2004	X
13. Sedi di valvole	Tipi di motore sviluppati entro il 1° luglio 2003: 1° luglio 2006	
14. Componenti elettrici contenenti piombo inseriti in una matrice di vetro o ceramica esclusi il vetro delle lampadine e delle candele		X (6) (per i componenti diversi da quelli piezoelettrici dei motori)
15. Vetro delle lampadine e delle candele	1° gennaio 2005	
16. Inneschi pirotecnici	1° luglio 2007	
<i>Cromo esavalente</i>		
17. Rivestimento anticorrosione	1° luglio 2007	
18. Frigoriferi ad assorbimento net camper		X

Materiali e componenti	Ambito di applicazione e termine di scadenza dell'esenzione	Da etichettare o rendere identificabili in base alla Decisione 2002/525/CE
<i>Mercurio</i>		
19. Lampade a luminescenza e visualizzatori del quadro strumenti		
<i>Cadmio</i>		
20. Paste a film spesso	1° luglio 2006	
21. Accumulatori per veicoli elettrici	Dopo il 31 dicembre 2005 l'immissione sul mercato di batterie NiCd sarà consentita solo come parti di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima di tale data.	X
<p>(1) Entro il 1° gennaio 2005 la Commissione deve valutare se rivedere la scadenza fissata per l'eliminazione di questa voce in funzione della disponibilità di sostanze sostitutive del piombo, alla luce degli obiettivi di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera a) della dir. 2000/53/CE</p> <p>(2) Cfr. nota 1.</p> <p>(3) Entro il 1° gennaio 2005 la Commissione deve valutare l'esenzione in questione in funzione degli aspetti legati alla sicurezza stradale.</p> <p>(4) Cfr. nota 1.</p> <p>(5) Rimozione se, in correlazione con la voce n. 14, si supera un livello soglia medio di 60 grammi per veicolo. Per l'applicazione della presente disposizione non vengono presi in considerazione i dispositivi elettronici non installati dal fabbricante nella linea di produzione.</p> <p>(6) Rimozione se, in correlazione con la voce n. 11, si supera un livello soglia medio di 60 grammi per veicolo. Per l'applicazione della presente disposizione non vengono presi in considerazione i dispositivi elettronici non installati dal fabbricante nella linea di produzione.</p>		

Note:

— E' ammessa una concentrazione massima dello 0,1 %, in peso e per materiale omogeneo, di piombo, cromo esavalente

e mercurio e una concentrazione massima dello 0,01 %, in peso per materiale omogeneo, di cadmio, a condizione che

tali sostanze non siano state introdotte intenzionalmente (1).

— E ammessa anche una concentrazione massima dello 0,4 % in peso di piombo nell'alluminio, a condizione che la

sostanza non venga introdotta intenzionalmente (2).

— Fino al 1° luglio 2007 è ammessa una concentrazione massima dello 0,4 % in peso di piombo nel rame destinato ai

materiali di attrito delle guarnizioni dei freni, a condizione che la sostanza non sia stata introdotta intenzionalmente (3).

— E' ammesso senza limitazioni il riutilizzo di parti di veicoli già sul mercato alla data di scadenza di un'esenzione, in

quanto il riutilizzo non rientra nell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a) della direttiva 2000/53/CE

— Fino al 1° luglio 2007 anche i nuovi pezzi di ricambio destinati alla riparazione (4) di parti di veicoli cui non si

applicano le disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a) della direttiva 2000/53/CE, godono delle stesse esenzioni.»

(1) "Introdotta intenzionalmente" significa "utilizzata deliberatamente nella formulazione di un materiale o di un componente, qualora

si voglia ottenere la presenza prolungata di tale sostanza nel prodotto finale, per dare a quest'ultimo una caratteristica, un aspetto

o una qualità specifici. La definizione di "introdotta intenzionalmente" non si riferisce all'impiego di materiali riciclati come

feedstock per la produzione di nuovi prodotti, qualora una percentuale dei materiali riciclati possa contenere quantità dei metalli

regolamentati.

(2) Cfr. nota 1.

(3) Cfr. nota 1.

(4) La presente disposizione si applica ai pezzi di ricambio e non ai componenti destinati alla normale manutenzione dei veicoli. Essa

non si applica inoltre alle masse di equilibratura delle mole, alle spazzole di carbone dei motori elettrici e alle guarnizioni dei freni, perchè tali componenti rientrano in voci specifiche.

**ALLEGATO III**  
**(articolo 15, comma 7)**

**PARTI DI RICAMBIO ATTINENTI ALLA SICUREZZA DEL VEICOLO**

1. Il presente allegato riporta un elenco delle parti di ricambio attinenti alla sicurezza dei veicoli, elaborato sulla base dei seguenti criteri:

- a) componenti il cui funzionamento errato provoca direttamente una perdita di controllo dell'autoveicolo o qualsiasi altro grave rischio per gli occupanti o eventuali terzi coinvolti;
- b) componenti il cui mancato funzionamento non è avvertibile dal conducente con un anticipo sufficiente a permettere di arrestare la marcia del veicolo od a consentire manovre tali da eliminare le possibilità di rischio.

**IMPIANTO FRENI**

- servofreno
- pompa/cilindro freni
- dischi/tamburi
- pinza completa
- disco portafreni
- tubazioni flessibili/rigide
- pedaliera completa
- caveria freno a mano
- leva freno a mano

**STERZO**

- albero superiore e inferiore snodato
- tiranteria lato cremagliera/ruote
- tubazioni idroguida
- organi servosterzo

**SOSPENSIONE ANTERIORE/POSTERIORE**

- montanti/mozzi/fusi con relativi cuscinetti
- bracci oscillanti
- perni a sfera
- puntoni/barre stabilizzatrici/aste longitudinali
- traverse e telai
- ammortizzatori

**TRASMISSIONE**

- semiassi

## VARIE

- tubazioni impianto alimentazione
- pompa benzina esterna
- sistemi di ritenuta per sicurezza passiva (cinture, pretensionatori, air bag)

**ALLEGATO IV**  
(articolo 5, comma 6)

**REQUISITI MINIMI PER IL CERTIFICATO DI ROTTAMAZIONE**

1. Nome e indirizzo, firma e numero di registrazione o identificazione dello stabilimento o dell'impresa che rilascia il certificato;
2. Nome e indirizzo dell'autorità competente che rilascia l'autorizzazione per gli stabilimenti o le imprese che rilasciano il certificato di rottamazione.
3. Se il certificato viene rilasciato da un produttore, un distributore o un operatore addetto alla raccolta per conto di un centro autorizzato : nome, indirizzo e numero di registrazione o identificazione dello stabilimento o dell'impresa che rilascia il certificato.
4. Data ed ora di rilascio del certificato di rottamazione e data ed ora di presa in carico del veicolo da parte del concessionario, o del gestore della succursale o dell'automercato.
5. Segno distintivo nazionale e numero di immatricolazione del veicolo [allegare il documento di immatricolazione o una dichiarazione dello stabilimento o dell'impresa che rilascia il certificato, con la quale si attesta la distruzione del documento di immatricolazione].
6. Classe, marca e modello del veicolo.
7. Numero di identificazione del veicolo (telaio).
8. Nome, luogo e data di nascita, indirizzo, nazionalità, estremi del documento di identificazione e firma del detentore o del proprietario del veicolo consegnato. Nel caso in cui il veicolo sia consegnato da un soggetto diverso dal proprietario, nome, luogo e data di nascita, indirizzo e nazionalità del proprietario.