



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 22 luglio 2013 (23.07)  
(OR. en)**

**12633/13**

**Fascicolo interistituzionale:  
2013/0239 (COD)**

**ENV 737  
MI 666  
RELEX 691  
CODEC 1809**

**PROPOSTA**

---

Mittente:	Commissione europea
Data:	11 luglio 2013
n. doc. Comm.:	COM(2013) 516 final
Oggetto:	Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CE) n. 1013/2006 relativo alle spedizioni di rifiuti

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, la proposta della Commissione inviata con lettera di Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, a Uwe CORSEPIUS, Segretario generale del Consiglio dell'Unione europea.

---

All.: COM(2013) 516 final



Bruxelles, 11.7.2013  
COM(2013) 516 final

2013/0239 (COD)

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**recante modifica del regolamento (CE) n. 1013/2006 relativo alle spedizioni di rifiuti**

{SWD(2013) 267 final}

{SWD(2013) 268 final}

## RELAZIONE

### **1. CONTESTO DELLA PROPOSTA**

Il regolamento sulle spedizioni di rifiuti (regolamento (CE) n. 1013/2006<sup>1</sup>, in appresso, il "regolamento") fissa le norme per le spedizioni di rifiuti sia all'interno dell'UE sia tra l'UE e paesi terzi, allo scopo di tutelare l'ambiente. Il regolamento prevede norme più rigorose per i rifiuti pericolosi rispetto ai rifiuti non pericolosi.

Vieta inoltre tutte le esportazioni di rifiuti pericolosi verso paesi non appartenenti all'OCSE e tutte le esportazioni di rifiuti destinati allo smaltimento verso paesi non membri dell'UE/EFTA (articoli 34 e 36 del regolamento). Il divieto di esportazione di rifiuti pericolosi al di fuori dell'OCSE imposto dal regolamento attuale, dal 1995, l'analogo divieto introdotto dalla convenzione di Basilea. I rifiuti non pericolosi destinati ad operazioni di recupero al di fuori dell'OCSE possono essere esportati purché siano gestiti secondo metodi ecologicamente corretti, ossia in maniera essenzialmente equivalente alle norme applicate nell'UE<sup>2</sup>.

Nell'ambito dell'UE, tutte le spedizioni di rifiuti destinati ad operazioni di recupero beneficiano del diritto di libera circolazione<sup>3</sup>. Per i rifiuti non pericolosi tali spedizioni non sono soggette ad obblighi di notifica preventiva e devono solo rispettare obblighi generali di informazione (titoli da II a IV del regolamento sulle spedizioni di rifiuti). Sia le spedizioni di rifiuti pericolosi destinati ad operazioni di recupero sia le spedizioni di rifiuti destinati allo smaltimento sono soggette ad obblighi di notifica e autorizzazione preventive scritte. Tuttavia, per quanto riguarda le spedizioni di rifiuti destinati ad operazioni di recupero, le autorità competenti possono opporsi ad una spedizione soltanto in base alle motivazioni stabilite dal regolamento (articolo 12).

Sono previste disposizioni specifiche riguardanti l'obbligo di ripresa dei rifiuti spediti illegalmente o di cui non sia stato possibile portare a termine la spedizione come previsto (articoli da 22 a 25 del regolamento).

La garanzia dell'applicazione del regolamento è disciplinata in maniera generale dall'articolo 50, che prescrive agli Stati membri di provvedere a che siano condotte ispezioni di stabilimenti e imprese a norma degli obblighi ispettivi di cui alla direttiva 2008/98/CE (direttiva quadro sui rifiuti) e lascia loro la facoltà di controllare i rifiuti nel corso del trasporto su strada, nei porti ecc., oppure successivamente quando già si trovano negli impianti di recupero o smaltimento. I controlli sono per il resto rimessi alla discrezionalità degli Stati membri, poiché il regolamento non detta le modalità precise con cui eseguire le ispezioni, limitandosi a prescrivere che "i controlli sulle spedizioni comprendono la verifica di documenti, l'accertamento delle identità e, se del caso, il controllo fisico dei rifiuti".

È a causa di questa formulazione sommaria degli obblighi ispettivi nel regolamento che sono sorte profonde differenze tra gli Stati membri: mentre alcuni hanno predisposto sistemi d'ispezione a tutto campo e ben funzionanti, che controllano le spedizioni di rifiuti nei porti oppure nei luoghi di produzione e raccolta, altri stentano a garantire il rispetto delle norme e

---

<sup>1</sup> Regolamento (CE) n. 1013/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle spedizioni di rifiuti (GU L 190 del 12.7.2006, pag. 1).

<sup>2</sup> Articoli 18 e 49 e allegato VII del regolamento relativo alle spedizioni di rifiuti. Si veda anche il regolamento (UE) n. 674/2012 della Commissione, del 23 luglio 2012, che modifica il regolamento (CE) n. 1418/2007 relativo all'esportazione di alcuni rifiuti destinati al recupero verso alcuni paesi non appartenenti all'OCSE.

<sup>3</sup> I rifiuti urbani non differenziati domestici, inclusi i casi in cui tale raccolta comprende anche rifiuti provenienti da altri produttori (voce 20 03 01 sui rifiuti), sono soggetti alle stesse disposizioni previste per i rifiuti destinati allo smaltimento, articolo 3, paragrafo 5, del regolamento. Le spedizioni in entrata di rifiuti destinati ad inceneritori classificate come operazioni di recupero sono soggette a disposizioni specifiche, articolo 16 della direttiva 2008/98/CE ("direttiva quadro sui rifiuti").

sono privi di strutture e risorse adeguate per controllare i flussi di rifiuti e eseguire le ispezioni. Questa situazione è all'origine della pratica nota come "port hopping": gli esportatori di rifiuti illegali fanno transitare le spedizioni scegliendo gli Stati membri con minori controlli e, non appena uno Stato membro si fa più esigente, le dirigono verso un altro paese. È quindi possibile contrastare efficacemente le spedizioni illegali di rifiuti solo se tutti gli Stati membri svolgono controlli in numero sufficiente.

Le spedizioni illegali di rifiuti più problematiche sono quelle dei rifiuti pericolosi e dei rifiuti spediti illegalmente, abbandonati in discariche abusive o trattati in maniera inadeguata. I rifiuti non trattati o smaltiti in modo inadeguato possono porre gravi problemi ambientali e sanitari agli abitanti delle zone intorno alle discariche, per non parlare delle sostanze rilasciate dai rifiuti abbandonati, che inquinano il suolo, le acque e l'aria liberando, ad esempio, metalli pesanti e inquinanti organici persistenti. Se i paesi di destinazione non hanno norme e capacità di riciclaggio adeguate, non si fa altro che esportare in altre parti del mondo i potenziali rischi ambientali e sanitari, contribuendo peraltro al riscaldamento del pianeta e alla riduzione dello strato di ozono.

Scopo di questa proposta legislativa sarà sostenere e guidare le ispezioni degli Stati membri in modo da concentrarsi sui flussi di rifiuti problematici e ad alto rischio sopra descritti. Gli Stati membri saranno chiamati ad effettuare valutazioni di rischio inerenti a specifici flussi di rifiuti e provenienze di spedizioni illegali, che tengano conto di dati investigativi, come quelli ricavati da indagini di polizia e da analisi dell'attività criminale. In base a tali valutazioni di rischio ogni anno saranno stabilite delle priorità per le ispezioni che saranno pubblicate nei piani annuali di ispezione. Detti piani devono essere messi a disposizione del pubblico. Gli ispettori devono tenere conto dei piani di ispezione e chiedere di fornire prove ai presunti esportatori di rifiuti illegali in base alle disposizioni in materia contenute nella proposta.

Le spedizioni di rifiuti illegali costituiscono un problema grave e frequente. I divieti di esportazione dei rifiuti pericolosi e dei rifiuti destinati allo smaltimento, imposti dal regolamento, sono spesso aggirati spacciando rifiuti pericolosi per merci di seconda mano e rifiuti destinati allo smaltimento per rifiuti destinati al recupero. Questo dato è confermato dalle ispezioni congiunte condotte, con il sostegno della Commissione, dal gruppo "Spedizioni transfrontaliere di rifiuti" della Rete europea per l'attuazione e il controllo del rispetto del diritto dell'ambiente (IMPEL – TSF), che ha denunciato un altissimo numero di casi di mancata conformità al regolamento dovuta a spedizioni illegali di rifiuti. Nell'ambito delle ispezioni congiunte effettuate nel periodo ottobre 2008 – novembre 2010, ventidue Stati membri riferiscono di avere eseguito controlli dei trasporti su strada e dei porti, per un totale di oltre 20 000 ispezioni nella fase di trasporto e più di cento in imprese<sup>4</sup>. Considerando che nel periodo in questione sono state sottoposte a ispezione complessivamente 3 454 spedizioni di rifiuti, con provenienza e destinazione UE e sono stati rilevati 863 casi di infrazione, se ne ricava che il tasso di non conformità si aggira intorno al 25%.

Secondo uno studio del 2011 che ha stimato la percentuale di spedizioni illegali rispetto al totale delle spedizioni di rifiuti all'interno e al di fuori dell'UE<sup>5</sup>, se anche solo l'1% delle spedizioni fosse illegale, il quantitativo totale di spedizioni illegali sarebbe dell'ordine di 2,8 milioni di tonnellate all'anno.

All'origine delle spedizioni illegali di rifiuti in uscita dal territorio UE vi sono di frequente impianti non controllati di raccolta, deposito e cernita, gestiti da operatori abusivi che entrano

---

<sup>4</sup> La relazione completa delle ispezioni congiunte è consultabile al seguente indirizzo:

<http://impel.eu/wp-content/uploads/2012/01/IMPEL-TFS-EA-II-Project-Final-report-adopted-v1-4.pdf>

<sup>5</sup> BiPRO, *Assessment and guidance for the implementation of EU waste legislation in Member States*, 16 novembre 2011, <http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/reports.htm>.

in possesso dei rifiuti e li spediscono illegalmente nei paesi in via di sviluppo, spesso servendosi, come dimostra uno studio Europol del 2011<sup>6</sup>, di siti intermedi di deposito per coprire le vere destinazioni finali dei rifiuti e per impedire alle autorità di contrasto di individuare le imprese da cui provengono i rifiuti.

I porti della zona nordoccidentale dell'UE (Anversa, Amburgo, L'Aia e Rotterdam) svolgono un ruolo importante nell'esportazione di rifiuti (rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche, veicoli fuori uso, plastica, carta e rifiuti pericolosi di vario genere) verso paesi africani e asiatici. Poiché molti di questi porti sono il punto d'uscita dall'UE di massicci quantitativi di rifiuti (legali e illegali), la frequenza dei controlli è qui più intensa, probabile motivo per cui è anche più alto il numero di spedizioni illegali che vi vengono scoperte.

Garantendo il rispetto delle leggi ed eseguendo i dovuti controlli delle spedizioni di rifiuti non solo si eviteranno le gravi ripercussioni per la salute e l'ambiente causate da rifiuti spediti illegalmente, ma si otterranno anche notevoli risparmi di costi (azzerate, ad esempio, le spese di bonifica e reimportazione) e benefici economici diretti per gli Stati membri e per il settore industriale. Uno studio recente ha evidenziato che in seguito all'inasprimento dell'applicazione delle norme nel porto di Rotterdam è aumentata la quantità di rifiuti riciclati e ne è migliorata la qualità, perché i rifiuti sono stati trasportati mediante canali legali verso impianti dotati di tecniche di trattamento migliori. L'intensificata attività ispettiva nel porto di Rotterdam è peraltro sfociata nella creazione di 22 posti di lavoro, ripartiti tra dogana, personale ispettivo e impianti di trattamento dei rifiuti<sup>7</sup>.

Il Consiglio, nelle conclusioni del 3 giugno 2010, invitava la Commissione, inter alia, a considerare l'ipotesi di rendere più rigorose le prescrizioni UE in materia di ispezioni e controlli a campione da effettuarsi a norma del regolamento sulle spedizioni di rifiuti. La Commissione, raccogliendo questo invito, ha vagliato attentamente la questione e ha preparato una valutazione d'impatto ex ante, stilata in base alle proprie linee guida in materia di valutazioni d'impatto.

## **2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONI D'IMPATTO**

Il 25 gennaio 2011 la Commissione ha avviato, tramite il sito EUROPA, una consultazione online dei portatori d'interesse, in linea con i requisiti minimi per le consultazioni e aperta al pubblico per undici settimane via quest'unico punto di accesso internet<sup>8</sup>. In esito alla consultazione sono pervenuti 65 contributi da parte di 18 amministrazioni nazionali, l'amministrazione di un paese SEE, 25 organizzazioni di categoria, 5 imprese private, 2 organizzazioni pubbliche, 3 ONG e 11 privati cittadini<sup>9</sup>. I portatori d'interesse si sono dichiarati a favore delle prescrizioni della normativa UE sulle ispezioni delle spedizioni di rifiuti (il 90% di coloro che hanno risposto).

Durante una consultazione pubblica nel 2012 sugli atti legislativi più gravosi per le PMI, è stato considerato preoccupante il fatto che il regolamento sulle spedizioni di rifiuti non sia

<sup>6</sup> Europol's 'EU organised crime assessment, 28 aprile 2011, pag. 30. <https://www.europol.europa.eu/>.

<sup>7</sup> BioIntelligence Service, *Implementation of EU waste legislation for green growth*, 2011, <http://ec.europa.eu/environment/waste/studies/pdf/study%2012%20FINAL%20REPORT.pdf>.

<sup>8</sup> La consultazione dei portatori d'interesse era in parte basata su due studi "Inspection requirements for waste shipments", relazione definitiva 12 agosto 2009, BioIntelligence <http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/reports.htm>; e "Environmental, social and economic impact assessment of possible requirements and criteria for waste shipment inspections, controls and on-the-spot-checks", relazione definitiva del 4 giugno 2010, BioIntelligence SA <http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/reports.htm>.

<sup>9</sup> <http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/news.htm>.

sfociato nella creazione di un mercato comune per l'utilizzo e il riciclaggio dei rifiuti a causa delle differenze di applicazione e interpretazione del regolamento stesso negli Stati membri; si era giunti inoltre alla conclusione che fosse necessario adoperarsi maggiormente per garantire l'applicazione uniforme del regolamento concentrandosi maggiormente sui rifiuti pericolosi e meno sui rifiuti non pericolosi. Un'altra preoccupazione riguardava la necessità di semplificare ulteriormente le procedure per il trasferimento dei rifiuti tra i diversi Stati membri, affidando l'ispezione e la valutazione degli impianti di trattamento dei rifiuti alle autorità dello Stato membro di destinazione.

Questa proposta legislativa sulle ispezioni delle spedizioni di rifiuti intende contribuire a garantire un'applicazione più uniforme del regolamento stabilendo obblighi di ispezione minimi in tutta l'UE, con particolare attenzione ai rifiuti pericolosi problematici<sup>10</sup>. Il regolamento in oggetto prevede già una procedura semplificata per la spedizione di rifiuti destinati ad operazioni di recupero rispetto a quelli destinati allo smaltimento. Tuttavia, l'assenza di procedure di ispezione armonizzate pregiudica il buon funzionamento del mercato interno per quanto concerne la spedizione dei rifiuti. Affinché il mercato possa funzionare correttamente è necessario che le ispezioni delle spedizioni di rifiuti si svolgano in maniera efficiente in tutta l'UE. Le attuali disparità di condizioni, dovute alle grandi divergenze nelle pratiche intese a garantire l'applicazione della normativa, vanno a scapito delle imprese che operano nel rispetto della legge. Il tasso elevato di spedizioni illegali di rifiuti reca così pregiudizio alle imprese che trattano e smaltiscono rifiuti in piena legalità. Una corretta applicazione del regolamento in tutta l'UE rafforzerebbe la fiducia degli operatori economici nel sistema di spedizione dei rifiuti. Le imprese che operano nel settore del riciclaggio e della gestione dei rifiuti sarebbero incentivate a investire e a creare nuovi posti di lavoro.

L'*ispezione* degli impianti di trattamento dei rifiuti compete alle autorità dello Stato membro in cui sono dislocati. Tuttavia, è necessario che le autorità competenti nello Stato membro di spedizione siano in grado di *valutare* il modo in cui i rifiuti sono gestiti dall'impianto nello Stato membro di destinazione. Ad esempio, l'autorità competente di spedizione, una volta esaminata la natura dei rifiuti, può giungere alla conclusione che non possano essere gestiti in conformità degli articoli 11 e 12 del regolamento nell'impianto dello Stato membro di destinazione. Per evitare spedizioni illegali, tale valutazione va effettuata *prima* che il trasporto lasci il paese di spedizione. In caso di spedizione illegale, il paese di spedizione potrebbe essere tenuto a farsi carico, tra l'altro, delle spese per il rimpatrio dei rifiuti. La *valutazione* degli impianti di gestione dei rifiuti non può pertanto essere affidata alle sole autorità del paese di destinazione.

Nella valutazione d'impatto *ex ante* su questa proposta legislativa, la Commissione ha esaminato vari modi possibili per rendere più efficaci le ispezioni e garantire l'effettivo rispetto del regolamento. Gli studi realizzati a supporto della valutazione hanno visto l'intensa partecipazione del gruppo "Spedizioni transfrontaliere di rifiuti" della Rete europea per l'attuazione e il controllo del rispetto del diritto dell'ambiente (IMPEL – TSF), le autorità degli Stati membri e vari gruppi di portatori d'interesse.

La conclusione tratta in base alla valutazione è che la via più efficace per risolvere i problemi posti dalle spedizioni illegali di rifiuti sia quella offerta dal ricorso combinato a provvedimenti di legge e orientamenti dettati a livello unionale. È in questo modo che i costi netti sarebbero minori e l'economia, la società e l'ambiente ne uscirebbero più avvantaggiati. Si avrebbero notevoli risparmi sui costi di bonifica e reimportazione dei rifiuti, nonché risparmi indiretti

---

<sup>10</sup> Cfr. anche la comunicazione della Commissione sul follow-up dato alla consultazione TOP10 delle PMI sul regolamento UE.

per gli Stati membri attraverso cui transitano i rifiuti. A beneficiarne sarebbe anche il settore industriale coinvolto, che, di fronte all'aumentare del volume di rifiuti immessi nei flussi leciti, non solo sarebbe indotto a ottimizzare i processi, a perfezionare le tecniche di cernita e migliorare la qualità dei rifiuti, ma, grazie all'obbligo di intensificare le ispezioni, potrebbe veder nascere nuovi posti di lavoro ed evitare la delocalizzazione fuori dell'UE.

I costi che dovrebbero sostenere gli Stati membri privi di strutture di ispezione adeguate (ad esempio, per assumere personale e mettere al passo infrastrutture e ispezioni) sono stati considerati nella valutazione d'impatto, che li situa intorno ai 4 milioni di EUR all'anno per l'intera UE, ma che potrebbero essere compensati dai benefici economici e sociali e/o finanziati dalla riscossione delle sanzioni. In base alla valutazione d'impatto, i costi delle ispezioni supplementari imposte per legge potrebbero essere coperti anche se meno dell'1% delle ispezioni condotte in un anno sfociasse in una sanzione di entità media.

Stando alla valutazione d'impatto, tra le misure legislative proposte quella più importante è la "pianificazione delle ispezioni", seguita dalla possibilità che le autorità competenti degli Stati membri esigano prove dai presunti esportatori di rifiuti illegali in modo da poter verificare la legalità delle spedizioni e, in ordine decrescente, i "controlli degli impianti a monte" e la "formazione delle autorità competenti".

### **3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA**

L'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), della presente proposta modifica l'articolo 50 del regolamento introducendo obblighi di pianificazione delle ispezioni delle spedizioni di rifiuti.

L'articolo 1, paragrafo 3, lettera c), introduce nell'articolo 50 la possibilità che le autorità competenti degli Stati membri esigano prove dai presunti esportatori di rifiuti illegali in modo da poter verificare la legalità delle spedizioni. Tali prove possono riguardare il fatto che una determinata sostanza o un determinato oggetto costituisca un "rifiuto" o meno, che la spedizione sia destinata a recupero o smaltimento, oppure, nell'ottica del rispetto dell'articolo 49 del "regolamento", che i metodi e le norme di trattamento dei rifiuti applicati dall'impianto del paese di destinazione siano adeguati.

L'articolo 1, paragrafi 2 e 4, allinea il regolamento con l'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in adempimento dell'impegno assunto dalla Commissione di riesaminare le disposizioni inerenti alla procedura di regolamentazione in ogni strumento che intende modificare.

L'articolo 2 della proposta dispone che il regolamento entri in vigore il ventesimo giorno successivo alla data della sua pubblicazione nella Gazzetta ufficiale e si applichi a decorrere dal *[1° gennaio xxxx o 1° luglio xxxx, a seconda di quale delle due date ricorra prima una volta trascorsi almeno sei mesi dall'entrata in vigore del regolamento]*.

### **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

Non applicabile.

### **5. ELEMENTI FACOLTATIVI**

Non applicabile.

Proposta di

## **REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

### **recante modifica del regolamento (CE) n. 1013/2006 relativo alle spedizioni di rifiuti**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 192, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>11</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>12</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 1013/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 giugno 2006, relativo alle spedizioni di rifiuti<sup>13</sup> fissa gli obblighi che regolano le spedizioni di rifiuti sia all'interno dell'Unione sia tra gli Stati membri e i paesi terzi, allo scopo di tutelare l'ambiente. Sono state tuttavia riscontrate delle differenze nel modo in cui le autorità competenti dei vari Stati membri garantiscono l'effettiva applicazione del regolamento e conducono le ispezioni, anche a causa del regolamento stesso, carente di disposizioni chiare su questi aspetti.
- (2) Per determinare le risorse necessarie da destinare alle ispezioni delle spedizioni e impedire che i rifiuti prendano di fatto vie illecite occorre pianificare a dovere le ispezioni. Le disposizioni sulle misure di esecuzione e sulle ispezioni contenute nell'articolo 50 del regolamento (CE) n. 1013/2006 devono pertanto essere rafforzate per garantire una pianificazione regolare e coerente delle ispezioni. La pianificazione deve comprendere una serie di elementi fondamentali, tra cui valutazione dei rischi, strategie, obiettivi, priorità, numero e tipo di ispezioni in programma, ripartizione dei compiti, mezzi di cooperazione tra le autorità e formazione degli ispettori.
- (3) Nell'Unione vigono norme divergenti quanto alla possibilità che le autorità competenti degli Stati membri esigano prove dai presunti esportatori di rifiuti illegali ai fini della verifica della legalità delle spedizioni. Tali prove possono riguardare il fatto che una determinata sostanza o un determinato oggetto costituisca un "rifiuto", ai sensi del regolamento (CE) n. 1013/2006, oppure che tale rifiuto venga destinato a impianti operanti secondo metodi ecologicamente corretti di cui all'articolo 49 del regolamento. È opportuno pertanto che l'articolo 50 del regolamento preveda la possibilità che le autorità competenti degli Stati membri esigano prove dai presunti esportatori di rifiuti illegali in modo da verificare la legalità delle spedizioni.

---

<sup>11</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>12</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>13</sup> GU L 190 del 12.7.2006, pag. 1.

- (4) Poiché all'origine delle spedizioni illegali di rifiuti vi sono spesso impianti non controllati di raccolta, deposito e cernita, occorre introdurre obblighi di ispezione per tali siti.
- (5) In seguito all'entrata in vigore del trattato di Lisbona, i poteri conferiti alla Commissione a titolo del regolamento (CE) n. 1013/2006 devono essere allineati all'articolo 290 del trattato.
- (6) Occorre delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato al fine di adottare disposizioni tecniche e organizzative relative all'attuazione pratica dell'interscambio elettronico dei dati. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti.
- (7) Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione deve provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (8) La Commissione può adottare orientamenti volti a precisare l'applicazione dell'articolo 12, paragrafo 1, lettera g), del regolamento; orientamenti volti a precisare l'applicazione dell'articolo 15 del regolamento; orientamenti sulla cooperazione tra le autorità competenti in merito alle spedizioni illegali; ulteriori orientamenti sull'uso delle lingue; ulteriori chiarimenti degli obblighi procedurali del titolo II del regolamento, in relazione alla loro applicazione alle esportazioni, alle importazioni e al transito dei rifiuti da, verso e attraverso l'Unione.
- (9) Occorre pertanto modificare il regolamento (CE) n. 1013/2006.
- (10) Al fine di consentire agli Stati membri e alle imprese di prepararsi all'applicazione delle misure di cui all'articolo 50 del regolamento stesso, è opportuno che il presente regolamento si applichi dal 1° gennaio [xxxx] o dal 1° luglio [xxxx], a seconda di quale delle due date ricorra prima una volta trascorsi almeno sei mesi dall'entrata in vigore del regolamento,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### *Articolo 1*

Il regolamento (CE) n. 1013/2006 è così modificato:

1) all'articolo 2 è aggiunto il seguente paragrafo 36:

"36. "riutilizzo": qualsiasi operazione attraverso la quale prodotti o componenti che non sono rifiuti sono reimpiegati per la stessa finalità per la quale erano stati concepiti.";

2) all'articolo 26 è aggiunto il seguente paragrafo 5:

"5. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 59 riguardo alle disposizioni tecniche e organizzative relative all'attuazione pratica dell'interscambio elettronico dei dati per la trasmissione dei documenti e delle informazioni.";

3) l'articolo 50 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Gli Stati membri prevedono, mediante misure di esecuzione del presente regolamento, tra l'altro, ispezioni di stabilimenti e imprese a norma

dell'articolo 34 della direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, relativa ai rifiuti<sup>14</sup>, nonché controlli a campione delle spedizioni di rifiuti o del relativo recupero o smaltimento.";

b) è inserito il seguente paragrafo 2 *bis*:

"2 *bis*. Gli Stati membri garantiscono che le rispettive autorità competenti predispongano piani di ispezione volti ad accertare l'adempimento del presente regolamento. I piani coprono l'intero territorio geografico dello Stato membro e si applicano a tutte le ispezioni delle spedizioni di rifiuti eseguite a norma del paragrafo 2, ivi comprese le ispezioni di stabilimenti e imprese, dei trasporti stradali e ferroviari e delle partite nei porti. Nei piani figurano i seguenti elementi:

- (a) la strategia e gli obiettivi che informano le ispezioni delle spedizioni di rifiuti, con riferimento alle risorse necessarie in termini di personale, finanze e altro;
- (b) una valutazione dei rischi inerente a flussi specifici di rifiuti e provenienze specifiche di spedizioni illegali, che tenga conto di dati investigativi, come quelli ricavati da indagini di polizia e da analisi dell'attività criminale;
- (c) le priorità e la spiegazione di come esse sono state stabilite in base alle strategie, agli obiettivi e alla valutazione dei rischi;
- (d) informazioni sul numero e sul tipo di ispezioni che si prevede eseguire nei siti di destinazione dei rifiuti, nei trasporti stradali e ferroviari e sulle partite nei porti;
- (e) la ripartizione dei compiti tra le autorità coinvolte nelle ispezioni delle spedizioni di rifiuti;
- (f) i mezzi di cooperazione tra le varie autorità coinvolte nelle ispezioni; e
- (g) una valutazione dei bisogni formativi degli ispettori in materia di aspetti tecnici o giuridici della gestione dei rifiuti e delle spedizioni di rifiuti, nonché le disposizioni prese per garantire programmi regolari di formazione.

I piani sono riesaminati almeno una volta all'anno e, se necessario, aggiornati. Il riesame valuta il livello di realizzazione degli obiettivi e degli altri elementi dei piani.

I piani sono resi pubblici dall'autorità competente a norma della direttiva 2003/4/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 gennaio 2003, sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale<sup>15</sup>.";

c) sono inseriti i seguenti paragrafi 4 *bis* e 4 *ter*:

"4 *bis*. L'autorità competente, per accertare che una spedizione non contenga rifiuti ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, può:

- i) verificare che sia stata prevista un'adeguata protezione della spedizione dai danni che può subire durante il trasporto, il carico e lo scarico; e

<sup>14</sup> GUL 312 del 22.11.2008, pag. 3.

<sup>15</sup> GUL 41 del 14.2.2003, pag. 26.

- ii) nel caso di sospetta spedizione illegale, chiedere alla persona incaricata della spedizione di presentare una copia della fattura e del contratto relativi alla vendita o al trasferimento di proprietà della sostanza o dell'oggetto, in cui si dichiara che tale sostanza o oggetto sono destinati al riutilizzo ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 36, e di dimostrarne la perfetta funzionalità.

4 *ter*. L'autorità competente, per accertare che una spedizione sia destinata a operazioni di recupero conformi all'articolo 49, può, in caso di sospetta spedizione illegale, chiedere alla persona incaricata della spedizione di presentare un contratto, una lettera o un altro documento firmato dall'impianto di recupero del paese di destinazione in cui si precisano i metodi, le tecnologie e le norme da esso applicati per trattare i rifiuti.";

4) gli articoli 59 e 59 *bis* sono sostituiti dai seguenti:

#### *Articolo 59*

##### Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. La delega di potere di cui all'articolo 26, paragrafo 5, è conferita alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.
3. La delega di potere di cui all'articolo 26, paragrafo 5, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. L'atto delegato adottato ai sensi 26, paragrafo 5, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

#### *Articolo 59 bis*

##### Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 39 della direttiva 2008/98/CE. Trattasi di un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.";

## *Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Esso si applica a decorrere dal [1° gennaio xxxx o 1° luglio xxxx, a seconda di quale delle due date ricorra prima una volta trascorsi almeno sei mesi dall'entrata in vigore del regolamento].

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*