



AMBIENTEROSA
consulenze ambientali

Amministratore Unico: Avv. Rosa Bertuzzi
sede PC: Vicolo Pantalini, 7/9 29121 Piacenza
sede MI: Via Burlamacchi 16, Porta Romana, 20135 Milano
P. Iva 01711730331
rosabertuzzi@ambienterosa.net
PEC: ambienterosa@legalmail.it
www.ambienterosa.net

di **Avv. Rosa Bertuzzi**

NOVITA' IN MATERIA DI VEICOLI FUORI USO

DECRETO LEGISLATIVO 3 settembre 2020, n. 119 “Attuazione dell’articolo 1 della direttiva (UE) 2018/849, che modifica la direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso”.

Le recenti modifiche intervenute in materia di legislazione ambientale, tra le altre, hanno previsto dallo scorso 27 settembre 2020 l’entrata in vigore il Decreto Legislativo 3 settembre 2020, n. 119 “Attuazione dell’articolo 1 della direttiva (UE) 2018/849, che modifica la direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso”. La novità normativa ha apportato diverse cambiamenti anche alla norma di riferimento per la gestione dei veicoli fuori uso: Decreto Legislativo 24 giugno 2003, n. 209.

Viene introdotto l’obbligo di pesatura – mediante proprio sistema interno- e le relative comunicazioni tramite MUD.

Le principali novità introdotte riguardano:

-è introdotta la comunicazione obbligatoria del peso da effettuare annualmente. E’ previsto che si debba comunicare “annualmente il peso effettivo dei veicoli fuori uso ottenuto dal sistema di pesatura posto all’ingresso del centro di raccolta e i dati relativi ai veicoli trattati ed ai materiali derivanti da essi ed avviati al recupero, avvalendosi del modello di dichiarazione ambientale di cui alla legge 25 gennaio 1994, n. 70, (Modello Unico di Dichiarazione ambientale- MUD) che, a tale fine, è modificato con le modalità previste dalla stessa legge n. 70 del 1994. Sono tenuti alla predetta comunicazione anche tutti coloro che esportano veicoli fuori uso o loro componenti”;

- è introdotto l’obbligo di “effettuare entro dieci giorni lavorativi dall’ingresso del veicolo nel centro di raccolta le operazioni per la messa in sicurezza del veicolo fuori

uso di cui all'allegato I, punto 5 anche nel caso in cui lo stesso veicolo non fosse ancora stato cancellato dal PRA”;

-è prevista la modifica della sanzione fissata dall'art. 13 comma 7 del Decreto Legislativo 24 giugno 2003, n. 209. E' sancito che “chiunque non effettua la comunicazione prevista dall'articolo 11, comma 3, o la effettua in modo incompleto o inesatto è punito con la sanzione pecuniaria amministrativa da 3.000 euro a 18.000 euro. Nel caso di mancata presentazione della predetta comunicazione si applica altresì la sospensione dell'autorizzazione per un periodo da due a sei mesi. La comunicazione effettuata in modo incompleto o inesatto può essere rettificata o completata entro e non oltre il termine di sessanta giorni dalla data di presentazione prevista per la stessa comunicazione”;

-l'indicazione che il centro di raccolta e l'impianto di trattamento devono essere dotati di un adeguato sistema di pesatura per i veicoli fuori uso in ingresso. Con riferimento al sistema di pesatura, all'art. 2 comma 1 è previsto che “i titolari dei centri di raccolta si adeguano alla disposizione di cui all'Allegato I, punto 2.1, lettera f-bis), introdotta dal presente decreto, entro il 31 dicembre 2020. Qualora tale adeguamento non fosse possibile nel termine previsto, l'autorità competente al rilascio dell'autorizzazione può concedere, per un periodo di ulteriori dodici mesi, l'utilizzo di sistemi di pesatura alternativi anche esterni al centro di raccolta”.

Nelle more dell'adeguamento del provvedimento autorizzativo di cui le aziende sono in possesso, (che verrà uniformato alle novità intervenute alla prima occasione utile), gli operatori dovranno comunque proseguire la propria attività adeguandosi alle novità già entrate in vigore e quindi tener presente quanto disposto: -che la gestione ed il trattamento dei veicoli fuori uso dovrà proseguire nel rispetto di quanto previsto e prescritto dal Decreto Legislativo 24 giugno 2003 n. 209 come modificato dal Decreto Legislativo 3 settembre 2020, n. 119;

-di dotarsi entro il 31/12/2020 di un sistema di pesatura per i veicoli fuori uso in ingresso, ovvero, qualora tale adeguamento non fosse possibile entro il termine previsto, di richiedere alle Autorità che rilasciano l'autorizzazione la possibilità di poter utilizzare sistemi di pesatura alternativi, anche esterni al centro di raccolta, per un periodo massimo di dodici mesi. La richiesta dovrà essere trasmessa fin da subito essendo già efficaci, a far data dal 27 Settembre scorso, le nuove disposizioni.

EPIGRAFE

DECRETO LEGISLATIVO 24 giugno 2003 n.209 (in Suppl. ordinario n. 128 alla Gazz. Uff., 7 agosto, n. 128). - Attuazione della direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso. - **Aggiornato al Decreto legislativo 3 settembre 2020, n. 119**

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la legge 1° marzo 2002, n. 39, ed 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 citata direttiva 2000/53/CE;

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 citata direttiva 2000/53/CE;

Vista la decisione della Commissione 2002/525/CE, del 27 giugno 2002, che modifica l'allegato II della citata direttiva 2000/53/CE;

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 citata direttiva 2000/53/CE;

Visto il decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22, e successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni;

Ritenuto che i veicoli immessi sul mercato a partire dal 1° luglio 2002 avranno valore di mercato positivo almeno fino al 2006;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 14 marzo 2003;

Acquisito il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, reso nella seduta del 27 marzo 2003;

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

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 19 giugno 2003;

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, della salute e per gli affari regionali;

E m a n a

il seguente decreto legislativo:

Articolo 1

Campo di applicazione

Art. 1.

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 è 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, commi 1 e 3, all' articolo 5 , comma 15, e all'articolo 6 (1)(2) .

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

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

(1) Comma modificato dall'articolo 1 del D.Lgs. 23 febbraio 2006, n. 149 e dall' articolo 7 del D.L. 8 aprile 2008, n. 59.

Articolo 2

Obiettivi

Art. 2.

1. Il presente decreto ha lo scopo:

- a) di ridurre al minimo l'impatto dei veicoli fuori uso sull'ambiente, al fine di contribuire alla protezione, alla conservazione ed al miglioramento della qualità dell'ambiente;
- b) di evitare distorsioni della concorrenza, soprattutto per quanto riguarda l'accesso delle piccole e delle medie imprese al mercato della raccolta, della demolizione, del trattamento e del riciclaggio dei veicoli fuori uso;
- c) di determinare i presupposti e le condizioni che consentono lo sviluppo di un sistema che assicuri un funzionamento efficiente, razionale ed economicamente sostenibile della filiera di raccolta, di recupero e di riciclaggio dei materiali degli stessi veicoli.

2. Ai fini di cui al comma 1, in attuazione dei principi di precauzione e dell'azione preventiva ed in conformità alla strategia comunitaria in materia 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 negli stessi veicoli, da adottare fin dalla fase di progettazione, per prevenire il rilascio nell'ambiente di sostanze pericolose, per facilitare il reimpiego, il riciclaggio e il recupero energetico 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 di demolizione recuperati, privilegiando il reimpiego e il riciclaggio, in modo da ridurre il volume dei rifiuti da smaltire;
- c) le altre azioni necessarie per favorire il reimpiego, il riciclaggio e il recupero di tutte le componenti metalliche e non metalliche derivanti dal veicolo 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 del veicolo, dalla progettazione dello stesso alla gestione finale del veicolo fuori uso, per garantire che il riciclaggio, il recupero e lo smaltimento del veicolo medesimo avvenga senza pericolo per l'ambiente ed in modo economicamente sostenibile;
- e) le responsabilità degli operatori economici.

Articolo 3

Definizioni

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

- a) «veicoli», i veicoli a motore appartenenti alle categorie M1 ed N1 di cui all'allegato II, parte A, della direttiva 70/156/CEE, ed i veicoli a motore a tre ruote come definiti dalla direttiva 2002/24/CE, con esclusione dei tricicli a motore;
- b) «veicolo fuori uso», un veicolo di cui alla lettera a) a fine vita che costituisce un rifiuto ai sensi dell'articolo 183, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modifiche(1);
- c) «detentore» il proprietario del veicolo o colui che lo detiene a qualsiasi titolo;
- 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 del veicolo fuori uso e dei materiali e delle sostanze che lo compongono;
- f) «trattamento», le attività di messa in sicurezza, di demolizione, di pressatura, di tranciatura, di frantumazione, di recupero o di 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 effettuate, dopo la consegna dello stesso veicolo, presso un impianto di cui alla lettera o(2);
- g) «messa in sicurezza», le operazioni di cui all'allegato I, punto 5;
- h) «demolizione», le operazioni di cui all'allegato I, punto 6;
- i) «pressatura», le operazioni di adeguamento volumetrico del veicolo già sottoposto alle operazioni di messa in sicurezza e di demolizione;
- l) «tranciatura», le operazioni di cesoiatura;
- m) «frantumatore», un dispositivo impiegato per ridurre in pezzi e in frammenti il veicolo già sottoposto alle operazioni di messa in sicurezza e di demolizione, allo scopo di ottenere residui di metallo riciclabili;
- n) «frantumazione», le operazioni per la riduzione in pezzi o in frammenti, tramite frantumatore, del veicolo già sottoposto alle operazioni di messa in sicurezza e di demolizione, allo scopo di ottenere residui di metallo riciclabili, separandoli dalle parti

non metalliche destinate al riciclaggio, al recupero, anche energetico, o allo smaltimento(3);

o) «impianto di trattamento», impianto autorizzato ai sensi degli articoli 208,209,213 e 216 del decreto legislativo n. 152 del 2006, presso il quale sono effettuate tutte o alcune delle attività di trattamento di cui alla lettera f)(4);

p) «centro di raccolta», impianto di trattamento di cui alla lettera o), autorizzato, anche disgiuntamente, per le operazioni R4, R12 e R13 di cui all'Allegato C alla Parte quarta del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, ai sensi degli articoli 208 e 209 del decreto legislativo n. 152 del 2006, che effettua almeno le operazioni relative alla messa in sicurezza ed alla demolizione del veicolo fuori uso(5);

q) «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;

r) «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;

s) «recupero», le pertinenti operazioni di cui all'allegato C della parte quarta del decreto legislativo n. 152 del 2006(6);

t) «smaltimento», le pertinenti operazioni di cui all'allegato B della parte quarta del decreto legislativo n. 152 del 2006(7);

u) «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 e gli altri operatori che effettuano il trattamento di un veicolo fuori uso e dei relativi componenti e materiali;

v) sostanza pericolosa: le sostanze che corrispondono ai criteri di una delle seguenti classi o categorie di pericolo di cui all'allegato I del regolamento (CE) n. 1272/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, relativo alla classificazione, all'etichettatura e all'imballaggio delle sostanze e delle miscele: 1) classi di pericolo da 2.1 a 2.4, 2.6 e 2.7, 2.8 tipi A e B, 2.9, 2.10, 2.12, 2.13 categorie 1 e 2, 2.14 categorie 1 e 2, 2.15 tipi da A a F; 2) classi di pericolo da 3.1 a 3.6, 3.7 effetti nocivi sulla funzione sessuale e la fertilità o sullo sviluppo, 3.8 effetti diversi dagli effetti narcotici, 3.9 e 3.10; 3) classe di pericolo 4.1; 4) classe di pericolo 5.1(8);

z) «informazioni per la demolizione», tutte le informazioni necessarie per il 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 b):

a) con la consegna ad un centro di raccolta, effettuata dal detentore direttamente o tramite soggetto autorizzato al trasporto di veicoli fuori uso oppure con la consegna al concessionario o gestore dell'automercato o della succursale della casa costruttrice che, accettando di ritirare un veicolo destinato alla demolizione nel rispetto delle disposizioni del presente decreto rilascia il relativo certificato di rottamazione al detentore(9);

b) nei casi previsti dalla vigente disciplina in materia di veicoli a motore rinvenuti da organi pubblici e non reclamati come disciplinati dall'articolo 231, comma 3, del decreto legislativo n. 152 del 2006(10);

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 b), e non sono soggetti alla relativa disciplina, i veicoli d'epoca, e i veicoli di interesse storico o collezionistico o destinati ai musei, individuati come tali dalla normativa di settore, conservati in modo adeguato, pronti all'uso ovvero in pezzi smontati(11).

[1] Lettera modificata dall'articolo 1, comma 1, lettera a), numero 1), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[2] Lettera così modificata dall'articolo 2 del D.Lgs. 23 febbraio 2006, n. 149.

[3] Lettera modificata dall'articolo 1, comma 1, lettera a), numero 2), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[4] Lettera modificata dall'articolo 1, comma 1, lettera a), numero 3), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[5] Lettera così modificata dall'articolo 2 del D.Lgs. 23 febbraio 2006, n. 149 e successivamente dall'articolo 1, comma 1, lettera a), numero 4), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[6] Lettera modificata dall'articolo 1, comma 1, lettera a), numero 5), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[7] Lettera modificata dall'articolo 1, comma 1, lettera a), numero 6), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[8] Lettera sostituita dall'articolo 3 del D.M. 23 marzo 2011.

[9] Lettera così sostituita dall'articolo 2 del D.Lgs. 23 febbraio 2006, n. 149.

[10] Lettera modificata dall'articolo 1, comma 1, lettera b), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[11] Comma così modificato dall'articolo 2 del D.Lgs. 23 febbraio 2006, n. 149 e successivamente dall'articolo 1, comma 1, lettera c), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

Articolo 4 **Prevenzione**

1. Al fine di promuovere la prevenzione della produzione dei rifiuti provenienti dal veicolo fuori uso, ed in particolare, per prevenire il rilascio nell'ambiente delle sostanze pericolose in esso contenute, per facilitarne il reimpiego ed 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 dello sviluppo economico, adotta iniziative dirette a favorire(1):

- a) la limitazione, da parte del costruttore di veicoli, in collaborazione con il costruttore di materiali e di 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 del veicolo nuovo che agevolano la demolizione, il reimpiego, il recupero e, soprattutto, il riciclaggio del veicolo fuori uso e dei relativi componenti e materiali, promuovendo anche lo sviluppo della normativa tecnica del settore;
- c) l'utilizzo, da parte del costruttore di veicoli, in collaborazione con il produttore 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.

[1] Alinea modificato dall'articolo 1, comma 1, lettera d), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

Articolo 5 **Raccolta (1) (2)**

1. Il veicolo destinato alla demolizione è consegnato dal detentore ad un centro di raccolta oppure, nel caso in cui il detentore intende cedere il predetto veicolo per acquistarne un altro, può essere consegnato al concessionario o al gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato, per la successiva consegna ad un centro di raccolta di cui all'articolo 3, comma 1, lettera p), convenzionato con uno dei produttori di autoveicoli », qualora detto concessionario o gestore intenda accettarne la consegna e conseguentemente rilasciare il certificato di rottamazione di cui al comma 6 (3).

1-bis. Il veicolo destinato alla demolizione e accettato dal concessionario, dal gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato, con i documenti del detentore del veicolo necessari alla radiazione dal PRA, e' gestito dai predetti soggetti, ai sensi dell'articolo 183, comma 1, lettera bb), del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, conformemente all'articolo 6, comma 8-bis, ai fini del successivo trasporto al centro di raccolta autorizzato(4).

2. A partire dalle date indicate all'articolo 15, comma 5, la consegna di un veicolo fuori uso al centro di raccolta, effettuata secondo le disposizioni di cui ai commi 1 e 1-bis,

avviene senza che il detentore incorra in spese a causa del valore di mercato nullo o negativo del veicolo, fatti salvi i costi documentati relativi alla cancellazione del veicolo dal Pubblico registro automobilistico, di seguito denominato: «PRA», e quelli relativi al trasporto dello stesso veicolo al centro di raccolta ovvero alla concessionaria o alla succursale della casa costruttrice o all'automercato (5).

3. I produttori di veicoli provvedono a ritirare **sull'intero territorio nazionale**, i veicoli fuori uso alle condizioni di cui al comma 2, e, ove sia tecnicamente fattibile, i pezzi usati allo stato di rifiuto, derivanti dalle riparazioni dei veicoli, ad eccezione di quelli per cui e' previsto dalla legge un consorzio obbligatorio di raccolta, organizzando, direttamente o indirettamente, su base individuale o collettiva, una rete di centri di raccolta opportunamente distribuiti sul territorio nazionale. **I produttori si dotano di un sito internet dal quale sono reperibili le procedure di selezione dei centri raccolta affiliati e le relative informazioni anagrafiche(6).**

4. Nel caso in cui il produttore non ottempera a quanto stabilito al comma 3 sostiene gli eventuali costi per il ritiro ed il trattamento del veicolo fuori uso (7).

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, parti della carrozzeria, il catalizzatore e le centraline elettroniche, se presenti in origine, o se contiene rifiuti aggiunti.

6. Al momento della consegna del veicolo destinato alla demolizione, il concessionario o il gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato rilascia al detentore, in nome e per conto del centro di raccolta che riceve il veicolo, apposito certificato di rottamazione conforme ai requisiti di cui all'allegato IV, completato della descrizione dello stato del veicolo consegnato nonché dell'impegno a provvedere alla cancellazione dal P.R.A. Il concessionario o il gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato effettua, con le modalità di cui al comma 8, detta cancellazione prima della consegna del veicolo al centro di raccolta e fornisce allo stesso centro gli estremi della ricevuta dell'avvenuta denuncia e consegna delle targhe, del certificato di proprietà e della carta di circolazione relativi al veicolo(8).

7. Nel caso in cui il detentore consegna ad un centro di raccolta il veicolo destinato alla demolizione, il titolare del centro rilascia al detentore del veicolo, 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 alla cancellazione dal PRA e al trattamento del veicolo(9).

8. La cancellazione dal PRA del veicolo fuori uso avviene esclusivamente a cura del titolare del centro di raccolta **oppure, nel caso di cessione del veicolo per l'acquisto di un altro veicolo, previsto al comma 1, avviene a cura** del concessionario o del gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato, senza oneri di agenzia a carico del detentore dello stesso veicolo. A tale fine, entro trenta giorni naturali e consecutivi dalla consegna del veicolo ed emissione del certificato di rottamazione, detto concessionario o

gestore o titolare restituisce il certificato di proprietà, la carta di circolazione e le targhe relativi al veicolo fuori uso, con le procedure stabilite dal decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358 . Il veicolo fuori uso può essere cancellato da P.R.A. solo previa presentazione della copia del certificato di rottamazione(10).

9. Fatto salvo quanto previsto all'articolo 6, comma 2, lettera a), il titolare del centro di raccolta procede al trattamento del veicolo fuori uso dopo la cancellazione dal PRA dello stesso veicolo effettuata ai sensi del comma 8(11).

10. Gli estremi della ricevuta dell'avvenuta denuncia e consegna delle targhe e dei documenti relativi al veicolo fuori uso sono annotati dal titolare del centro di raccolta, dal concessionario o dal gestore della casa costruttrice o dell'automercato sull'apposito registro unico telematico dei veicoli fuori uso, istituito presso il centro elaborazione dati della Direzione generale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da tenersi in conformita' alle disposizioni emanate con decreto del Presidente della Repubblica, da adottare, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400(12).

11. Agli stessi obblighi di cui ai commi 9 e 10 è soggetto il titolare del centro di raccolta o di altro luogo di custodia dei veicoli rimossi ai sensi dell'articolo 159 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nel caso di demolizione ai sensi dell'articolo 215, comma 4, del citato decreto legislativo n. 285 del 1992.

12. Il rilascio del certificato di rottamazione di cui ai commi 6 e 7 libera il detentore del veicolo fuori uso dalle responsabilità penale, civile e amministrativa connesse alla proprietà e alla corretta gestione del veicolo stesso(13).

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

14. I veicoli a motore rinvenuti da organi pubblici o non reclamati dai proprietari e quelli acquisiti per occupazione, ai sensi degli articoli 927, 929 e 923 del codice civile, sono conferiti ai centri di raccolta di cui al comma 1 nei casi e con le modalità stabiliti in conformità alle disposizioni emanate ai sensi del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152(14).

15. Le imprese esercenti attività di autoriparazione, di cui alla legge 5 febbraio 1992, n. 122, consegnano, ove cioè sia tecnicamente fattibile, i pezzi usati allo stato di rifiuto derivanti dalle riparazioni dei veicoli, ad eccezione di quelli per cui sono previsti dalla legge un consorzio obbligatorio di raccolta o sistemi di gestione di filiera istituiti ai sensi del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, ai seguenti soggetti(15):

a) direttamente ad un centro di raccolta di cui al comma 3, qualora iscritti all'Albo nazionale dei gestori ambientali;

b) ad un operatore autorizzato alla raccolta ed al trasporto dei rifiuti perche' provveda al loro trasporto ad un centro di raccolta di cui al comma 3(16).

[1] A norma dell'articolo 1, comma 224, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 al fine di incentivare la riduzione di autoveicoli per il trasporto promiscuo, immatricolati come "euro 0" o "euro 1", per i predetti autoveicoli consegnati ad un demolitore dal 1° gennaio 2007 al 31 dicembre 2007, è disposta la concessione, a fronte della presentazione del certificato di avvenuta rottamazione rilasciato da centri autorizzati, di un contributo pari al costo di demolizione nei limiti di 80 euro per ciascun veicolo. Tale contributo è anticipato dal centro autorizzato che ha effettuato la rottamazione che recupera il corrispondente importo come credito d'imposta .

[2] Vedi inoltre le disposizioni di cui all'articolo 1, commi da 225 a 227, della legge 27 dicembre 2006, n. 296.

[3] Comma così modificato dall'articolo 3 del D.Lgs. 23 febbraio 2006, n. 149 e successivamente dall'articolo 1, comma 1, lettera e), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[4] Comma inserito dall'articolo 1, comma 1, lettera f), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[5] Comma modificato dall'articolo 1, comma 1, lettera g), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[6] Comma così sostituito dall'articolo 3 del D.Lgs. 23 febbraio 2006, n. 149, successivamente modificato dall'articolo 7 del D.L. 8 aprile 2008, n. 59 e da ultimo modificato dall'articolo 1, comma 1, lettera h), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[7] Comma così modificato dall'articolo 3 del D.Lgs. 23 febbraio 2006, n. 149.

[8] Comma così modificato dall'articolo 3 del D.Lgs. 23 febbraio 2006, n. 149.

[9] Comma così modificato dall'articolo 3 del D.Lgs. 23 febbraio 2006, n. 149.

[10] Comma così sostituito dall'articolo 3 del D.Lgs. 23 febbraio 2006, n. 149 e successivamente modificato dall'articolo 1, comma 1, lettera i), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[11] Comma modificato dall'articolo 1, comma 1, lettera l), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[12] Comma così modificato dall'articolo 3 del D.Lgs. 23 febbraio 2006, n. 149 e successivamente modificato dall'articolo 1, comma 1, lettera m), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119. Vedi anche l'articolo 2, comma 2, del D.Lgs. 119/2020 medesimo.

[13] Comma così sostituito dall'articolo 3 del D.Lgs. 23 febbraio 2006, n. 149.

[14] Comma modificato dall'articolo 1, comma 1, lettera n), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[15] Alinea modificato dall'articolo 1, comma 1, lettera o), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[16] Comma così sostituito dall'articolo 3 del D.Lgs. 23 febbraio 2006, n. 149, dall'articolo 1, comma 1, lettera a), del D.L. 25 settembre 2009, n. 135, modificato dall' articolo 7 del D.L. 8 aprile 2008, n. 59, sostituito dall' articolo 43 della legge 4 giugno 2010 , n. 96 e successivamente modificato dall'articolo 23, comma 1, lettera a), della Legge 15 dicembre 2011, n. 217.

Articolo 6

Prescrizioni relative al trattamento del veicolo fuori uso

1. Gli impianti di trattamento di cui all'articolo 3, comma 1, lettera o), si conformano alle pertinenti prescrizioni tecniche stabilite all'allegato I.

2. Le operazioni di trattamento di cui all'articolo 3, comma 1, lettera f), sono svolte in conformita' ai principi generali previsti dagli articoli 177 e 178 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, ed alle pertinenti prescrizioni dell'allegato I, nonche' nel rispetto dei seguenti obblighi(1):

a) effettuare entro dieci giorni lavorativi dall'ingresso del veicolo nel centro di raccolta le operazioni per la messa in sicurezza del veicolo fuori uso di cui all'allegato I, punto 5 anche nel caso in cui lo stesso veicolo non fosse ancora stato cancellato dal PRA(2);

b) effettuare le operazioni per la messa in sicurezza, di cui al citato allegato I, punto 5, prima di procedere allo smontaggio dei componenti del veicolo fuori uso o ad altre equivalenti operazioni volte a ridurre gli eventuali effetti nocivi sull'ambiente;

c) rimuovere preventivamente, nell'esercizio delle operazioni di demolizione, i componenti ed i materiali di cui all'allegato II etichettati o resi in altro modo identificabili, secondo quanto disposto in sede comunitaria(3);

d) rimuovere e separare i materiali e i componenti pericolosi in modo da non contaminare i successivi rifiuti frantumati provenienti dal veicolo fuori uso;

e) eseguire le operazioni di smontaggio e di deposito dei componenti in modo da non comprometterne la possibilita' di reimpiego, di riciclaggio e di recupero.

e-bis) eseguire le operazioni di condizionamento dei componenti di cui alla lettera e), consistenti in pulizia, controllo, riparazione e verifica della loro funzionalita', al fine di essere reimpiegati nel mercato del ricambio(4).

3. Alla chiusura dell'impianto di trattamento, il titolare provvede al ripristino ambientale dell'area utilizzata, secondo le modalita' stabilite dalla regione nel provvedimento di autorizzazione. Ai fini del ripristino ambientale e' data priorita' all'utilizzo di specifiche tecniche di ingegneria ambientale.

3-bis. I produttori dei veicoli assicurano le migliori prestazioni ambientali e l'efficienza dei centri di raccolta convenzionati attraverso la verifica dei modelli unici di dichiarazione ambientale previsti all'articolo 11, comma 3, e del possesso, ove disponibile, delle certificazioni ISO 9001 e 14001, EMAS o altro sistema equivalente di gestione della qualita' sottoposto ad audit e che comprenda anche i processi di trattamento ed il monitoraggio ambientale interno all'azienda(5).

4. Nel caso che, dopo l'avviamento dell'impianto di trattamento, la citta' metropolitana o la provincia competente per territorio accerta la non conformita' dello stesso

all'autorizzazione rilasciata ai sensi dell'articolo 208 del decreto legislativo n. 152 del 2006, oppure accerta il mancato rispetto delle condizioni e delle prescrizioni stabilite nel provvedimento di autorizzazione all'esercizio delle operazioni di trattamento, rilasciato ai sensi dello stesso articolo 208 del decreto legislativo n. 152 del 2006, la regione competente per territorio previa diffida, sospende quest'ultima autorizzazione per un periodo massimo di dodici mesi. La stessa autorizzazione e' revocata qualora il titolare dell'impianto non provveda a conformarsi, entro il predetto termine, alle prescrizioni delle predette autorizzazioni(6).

5. L'ammissione delle attivita' di recupero dei rifiuti derivanti da veicoli fuori uso alle procedure semplificate, ai sensi degli articoli 214 e 216 del decreto legislativo n. 152 del 2006, è subordinata a preventiva ispezione da parte della città metropolitana o della provincia competente per territorio, da effettuarsi entro sessanta giorni dalla presentazione della comunicazione di inizio di attivita' e, comunque, prima dell'avvio della stessa attivita'; detta ispezione, che e' effettuata, dopo l'inizio dell'attivita', almeno una volta l'anno, accerta (7):

a) la tipologia e la quantita' dei rifiuti sottoposti alle operazioni di recupero;

b) la conformita' delle attivita' di recupero alle prescrizioni tecniche ed alle misure di sicurezza fissate in conformita' alle disposizioni emanate ai sensi del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, nonche' alle norme tecniche previste dall'articolo 214 del medesimo decreto legislativo n. 152 del 2006(8).

6. Nel caso che la città metropolitana o la provincia competente per territorio, a seguito delle ispezioni previste al comma 5, accerta la violazione delle disposizioni stabilite allo stesso comma, vieta, previa diffida e fissazione di un termine per adempiere, l'inizio ovvero la prosecuzione dell'attivita', salvo che il titolare dell'impianto non provveda, entro il termine stabilito, a conformare detta attivita' alla normativa vigente (9).

7. La città metropolitana o la provincia trasmettono annualmente al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, all'ISPRA e all'Albo nazionale delle imprese che effettuano la gestione dei rifiuti di cui all'articolo 8, comma 4, i risultati delle ispezioni effettuate ai sensi del presente articolo(10).

8. L'autorizzazione all'esercizio delle operazioni di trattamento prevista al comma 1 dell'articolo 208 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e' rilasciata agli impianti di trattamento disciplinati dal presente decreto in conformita' a quanto disposto dal comma 12 del medesimo articolo 208 del decreto legislativo n. 152 del 2006 ed e' rinnovabile, con le modalita' stabilite al citato comma 12. Tale autorizzazione dovrà contenere, tra l'altro, un riferimento esplicito agli obblighi di cui al comma 2 del presente articolo. Nel caso di impianto di trattamento che, all'atto del rilascio dell'autorizzazione o del relativo rinnovo, e' registrato ai sensi del Regolamento (CE) n. 1221/2009 (EMAS) o certificato UNI EN ISO 14001, detta autorizzazione e' concessa ed e' rinnovabile ai sensi dell'articolo 209 del decreto legislativo n. 152 del 2006(11).

8-bis. Il deposito temporaneo dei veicoli nel luogo di produzione del rifiuto - presso il concessionario, il gestore della succursale della casa costruttrice o l'automercato - destinati all'invio a impianti autorizzati per il trattamento, è consentito fino a un massimo di trenta giorni. Tale deposito e' consentito anche in aree scoperte e pavimentate nel solo caso di veicoli privi di fuoriuscite di liquidi e gas e che abbiano integre le componenti destinate alla successiva messa in sicurezza.(12)

[1] Alinea modificato dall'articolo 1, comma 1, lettera p), numero 1), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[2] Lettera modificata dall'articolo 1, comma 1, lettera p), numero 2), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[3] Lettera così modificata dall'articolo 4 del D.Lgs. 23 febbraio 2006, n. 149.

[4] Lettera inserita dall'articolo 1, comma 1, lettera p), numero 3), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[5] Comma inserito dall'articolo 1, comma 1, lettera q), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[6] Comma modificato dall'articolo 1, comma 1, lettera r), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[7] Alinea modificato dall'articolo 1, comma 1, lettera s), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[8] Lettera modificata dall'articolo 1, comma 1, lettera s), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[9] Comma modificato dall'articolo 1, comma 1, lettera t), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[10] Comma modificato dall'articolo 1, comma 1, lettera u), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[11] Comma così modificato dall'articolo 4 del D.Lgs. 23 febbraio 2006, n. 149 e successivamente dall'articolo 1, comma 1, lettera v), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[12] Comma aggiunto dall'articolo 4 del D.Lgs. 23 febbraio 2006, n. 149 e successivamente modificato dall'articolo 1, comma 1, lettera z), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

Articolo 7

Reimpiego e recupero

1. Ai fini di una corretta gestione dei rifiuti derivanti dal veicolo fuori uso, le autorità competenti, fatte salve le norme sulla sicurezza dei veicoli e sul controllo delle emissioni atmosferiche e del rumore, favoriscono, in conformità con la gerarchia prevista dalla direttiva 75/442/CEE , il reimpiego dei componenti idonei, il recupero di quelli non reimpiegabili, nonché, come soluzione privilegiata, il riciclaggio; ove sostenibile dal punto di vista ambientale(1).

1-bis. Per massimizzare il riciclaggio e il recupero energetico dei materiali e dei componenti non metallici, le associazioni di categoria dei produttori dei veicoli, le associazioni di categoria delle imprese che effettuano la raccolta nonché quelle che effettuano il riciclaggio e il recupero, ivi comprese le associazioni delle imprese che effettuano recupero di energia o utilizzano materiali e componenti non metallici in qualità di combustibile solido secondario, possono stipulare con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare un accordo di programma, con

validita' triennale, atto al conferimento a sistemi di gestione di filiera istituiti ai sensi del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152(2).

2. Gli operatori economici garantiscono che(3):

a) entro il 1° gennaio 2006, per i veicoli fuori uso prodotti a partire dal 1° gennaio 1980, la percentuale di reimpiego e di recupero e' pari almeno all'85 per cento del peso medio per veicolo e per anno e la percentuale di reimpiego e di riciclaggio per gli stessi veicoli e' pari almeno all'80 per cento del peso medio per veicolo e per anno; per i veicoli prodotti anteriormente al 1° gennaio 1980, la percentuale di reimpiego e di recupero e' pari almeno al 75 per cento del peso medio per veicolo e per anno e la percentuale di reimpiego e di riciclaggio e' pari almeno al 70 per cento del peso medio per veicolo e per anno;

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

2-bis. Al fine di verificare il raggiungimento degli obiettivi di cui al comma 2, i responsabili degli impianti di trattamento comunicano annualmente il peso effettivo dei veicoli fuori uso ottenuto dal sistema di pesatura posto all'ingresso del centro di raccolta e i dati relativi ai veicoli trattati ed ai materiali derivanti da essi ed avviati al recupero, avvalendosi del modello di dichiarazione ambientale di cui alla legge 25 gennaio 1994, n. 70 , che, a tale fine, è modificato con le modalità previste dalla stessa legge n. 70 del 1994 . Sono tenuti alla predetta comunicazione anche tutti coloro che esportano veicoli fuori uso o loro componenti(4).

[1] Comma così sostituito dall'articolo 5 del D.Lgs. 23 febbraio 2006, n. 149.

[2] Comma inserito dall'articolo 1, comma 1, lettera aa), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[3] Alinea così sostituito dall'articolo 5 del D.Lgs. 23 febbraio 2006, n. 149.

[4] Comma aggiunto dall'articolo 5 del D.Lgs. 23 febbraio 2006, n. 149 e successivamente modificato dall'articolo 1, comma 1, lettera aa), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

Articolo 8

Gestione del veicolo fuori uso

1. Per garantire un elevato livello di tutela ambientale nell'esercizio delle attività di trattamento del veicolo fuori uso e dei rifiuti costituiti dai relativi componenti o materiali, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con i

Ministeri delle attività produttive e delle infrastrutture e dei trasporti, adotta misure per favorire e per incentivare:

a) gli accordi di cui all'articolo 12, comma 1, ed altre forme di collaborazione tra gli operatori economici, finalizzate ad assicurare:

1) la costituzione di sistemi di raccolta di tutti i veicoli fuori uso;

2) l'organizzazione di una rete di centri di raccolta idonei ad assicurare una raccolta e un trattamento efficienti dei veicoli fuori uso, con particolare riferimento a quelli con valore di mercato negativo o nullo;

3) la presenza uniforme sul territorio di centri di raccolta e di impianti di trattamento e di riciclaggio;

4) lo sviluppo di aree consortili in luoghi idonei ove gli operatori possono garantire il ciclo di trattamento del veicolo fuori uso;

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

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

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

c) l'adeguamento delle imprese alle prescrizioni previste all'articolo 6, commi 1 e 2;

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

2. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con i Ministeri delle attività produttive e 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 l'impiego di quantità crescenti di materiale riciclato, anche al di fuori del settore automobilistico.

3. La regione promuove, anche d'intesa con gli enti locali interessati ed anche con appositi accordi, iniziative volte a favorire il reimpiego, il riciclaggio, il recupero ed il corretto smaltimento del veicolo fuori uso e dei rifiuti costituiti da suoi componenti o materiali. In particolare, al fine di ridurre lo smaltimento del veicolo fuori uso, sono favoriti, in ordine di priorità, il reimpiego, il riciclaggio ed il recupero energetico.

4. L'Albo nazionale delle imprese che effettuano la gestione dei rifiuti, di cui all'articolo 212 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, provvede, avvalendosi dell'ISPRA, al monitoraggio del sistema di gestione dei rifiuti derivanti dai veicoli fuori uso e dai relativi componenti e materiali ed al controllo del raggiungimento degli obiettivi previsti dal presente decreto, inclusi quelli economici e quelli di riciclaggio e di recupero. Dall'attuazione della presente disposizione non derivano oneri aggiuntivi per il bilancio dello Stato⁽¹⁾.

[1] Comma così modificato dall'articolo 6 del D.Lgs. 23 febbraio 2006, n. 149 e successivamente dall'articolo 1, comma 1, lettera cc), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

Articolo 9

D i v i e t i

Art. 9.

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.

Articolo 10

Informazioni per la demolizione e codifica

1. Il produttore del veicolo, entro sei mesi dall'immissione sul mercato dello stesso veicolo, mette a disposizione degli impianti di trattamento autorizzati le informazioni per la messa in sicurezza e la demolizione, sotto forma di manuale o su supporto informatico, richieste dai gestori degli impianti di trattamento autorizzati. Tali informazioni devono consentire di identificare i diversi componenti e materiali del veicolo e l'ubicazione di tutte le sostanze pericolose in esso presenti ⁽¹⁾.

1-bis. Fermo restando il rispetto delle norme vigenti in materia di riservatezza commerciale ed industriale, il produttore dei componenti del veicolo mette a disposizione degli impianti di trattamento di cui all'articolo 3, comma 1, lettera o), per quanto richiesto dagli stessi impianti, adeguate informazioni sulla demolizione, sullo stoccaggio e sulla verifica dei componenti che possono essere reimpiegati (2).

[2. Fermo restando il rispetto delle norme vigenti in materia di riservatezza commerciale ed industriale, il produttore dei componenti del veicolo mette a disposizione dei centri di raccolta adeguate informazioni sulla demolizione, sullo stoccaggio e sulla verifica dei componenti che possono essere reimpiegati] (3)

3. Il produttore del veicolo, in accordo con il produttore di materiali e di componenti, utilizza, per detti materiali e componenti, le norme di codifica previste dalla decisione 2003/138/CE.

[1] Comma modificato dall'articolo 7 del D.Lgs. 23 febbraio 2006, n. 149, dall' articolo 7 del D.L. 8 aprile 2008, n. 59 e da ultimo, dall'articolo 1, comma 1, lettera dd), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[2] Comma inserito dall'articolo 1, comma 1, lettera b), del D.L. 25 settembre 2009, n. 135 e successivamente modificato dall'articolo 23, comma 1, lettera b), della Legge 15 dicembre 2011, n. 217.

[3] Comma soppresso dall'articolo 7 del D.Lgs. 23 febbraio 2006, n. 149.

Articolo 11

Trasmissione di dati e di informazioni

1. Per ogni anno civile il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare comunica alla Commissione europea, per via elettronica, i dati relativi all'attuazione dell'articolo 7, comma 2, entro 18 mesi dalla fine dell'anno per il quale sono raccolti, utilizzando i dati trasmessi da ISPRA, ai sensi del comma 4. I dati sono comunicati secondo il formato stabilito dalla Commissione europea in conformita' all'articolo 9, paragrafo 1-quinquies, della direttiva 2000/53/CE e sono accompagnati da una relazione di controllo della qualita'. Il primo periodo di comunicazione ha inizio il primo anno civile completo dopo l'adozione dell'atto di esecuzione che ne stabilisce il formato per la trasmissione (1).

2. Entro il 30 aprile di ogni anno e, per il 2003, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmette all'ISPRA i dati relativi alle immatricolazioni di nuovi veicoli avvenute nell'anno solare precedente, i dati relativi ai certificati di rottamazione emessi pervenuti dai centri di raccolta, dai concessionari, dai gestori delle succursali delle case costruttrici o degli automercati relativi ai veicoli fuori uso ad essi consegnati, nonché i dati relativi alle cancellazioni che pervengono dal PRA . Le modalità di acquisizione e trasmissione dei dati di cui al presente comma sono determinati con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentita l'ISPRA per i profili di competenza (2).

3. Fino al termine di piena operatività del Registro elettronico nazionale, come individuato con il decreto di cui al comma 3-bis del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 febbraio 2019, n. 12, i soggetti che effettuano le attività di raccolta, di trasporto e di trattamento dei veicoli fuori uso e dei relativi componenti e materiali comunicano annualmente i dati relativi ai veicoli fuori uso ed ai pertinenti materiali e componenti sottoposti a trattamento, nonché i dati relativi ai materiali, ai prodotti ed ai componenti ottenuti ed avviati al reimpiego, al riciclaggio e al recupero, utilizzando il modello unico di dichiarazione ambientale di cui alla legge 25 gennaio 1994, n. 70 (3).

4. L'ISPRA trasmette al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, con cadenza annuale, una relazione contenente i dati di cui ai commi 2 e 3(4).

5. A decorrere dall'anno 2003, gli operatori economici pubblicano annualmente e rendono disponibili all'Albo nazionale delle imprese di cui all'articolo 8, comma 4, le informazioni riguardanti:

a) la costruzione del veicolo e dei relativi componenti che possono essere reimpiegati, recuperati e riciclati;

b) il corretto trattamento, sotto il profilo ambientale, del veicolo 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 del veicolo fuori uso e dei relativi componenti;

d) i progressi conseguiti in materia di recupero e di riciclaggio al fine di ridurre lo smaltimento del veicolo fuori uso e dei rifiuti costituiti dai relativi componenti e materiali.

6. Il produttore del veicolo rende accessibili all'acquirente del veicolo le informazioni di cui al comma 5, includendole nelle pubblicazioni promozionali utilizzate per la commercializzazione dello stesso veicolo.

[1] Comma sostituito dall'articolo 1, comma 1, lettera ee), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[2] Comma così modificato dall'articolo 8 del D.Lgs. 23 febbraio 2006, n. 149 e successivamente dall'articolo 1, comma 1, lettera ff), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[3] Comma sostituito dall'articolo 264-ter, comma 1, del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e successivamente dall'articolo 1, comma 1, lettera gg), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[4] Comma modificato dall'articolo 1, comma 1, lettera hh), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

Articolo 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 dello sviluppo economico, 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, 2 e 3, ed all'articolo 11, commi 5 e 6, nonché per precisare le modalità di applicazione dell'articolo 5, commi 2, 3, 4 e 5. Detti accordi devono soddisfare i seguenti requisiti⁽¹⁾:

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 delle Comunità europee;

d) prevedere l'accessibilità al pubblico dei risultati conseguiti⁽²⁾.

d-bis) i risultati conseguiti nel quadro di tali accordi devono esser controllati con cadenza individuata nell'ambito degli accordi stessi e riferiti alle autorità competenti ed alla Commissione europea⁽³⁾;

d-ter) le autorità competenti dovranno assumere le opportune misure per esaminare i progressi compiuti nell'ambito di tali accordi⁽⁴⁾;

d-quater) nel caso di inosservanza degli accordi o di mancato raggiungimento degli obiettivi oggetto degli accordi, le autorità competenti assumeranno tutte le misure per garantire l'osservanza delle misure previste dal presente decreto⁽⁵⁾.

[1] Alinea modificato dall'articolo 1, comma 1, lettera ii), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[2] Comma così modificato dall'articolo 9 del D.Lgs. 23 febbraio 2006, n. 149.

[3] Lettera aggiunta dall'articolo 9 del D.Lgs. 23 febbraio 2006, n. 149.

[4] Lettera aggiunta dall'articolo 9 del D.Lgs. 23 febbraio 2006, n. 149.

[5] Lettera aggiunta dall'articolo 9 del D.Lgs. 23 febbraio 2006, n. 149.

Articolo 13

Sanzioni

Art. 13.

1. Chiunque effettua attività di gestione dei veicoli fuori uso e dei rifiuti costituiti dai relativi componenti e materiali in violazione dell'articolo 6, comma 2, è punito con l'arresto da sei mesi a due anni e con l'ammenda da 3.000 euro a 30.000 euro.
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, commi 6 e 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⁽¹⁾.
4. Chiunque viola le disposizioni dell'articolo 5, commi 8, 9, 10 e 11, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da 1.000 a 5.000 euro.
5. 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 da 20.000 euro a 100.000 euro.
6. In caso di violazione degli obblighi derivanti dall'articolo 10, commi 1 e 3, si applica la sanzione amministrativa pecuniaria da 5.000 euro a 25.000 euro.
7. Chiunque non effettua la comunicazione prevista dall'articolo 11, comma 3, o la effettua in modo incompleto o inesatto e' punito con la sanzione pecuniaria amministrativa da 3.000 euro a 18.000 euro. Nel caso di mancata presentazione della predetta comunicazione si applica altresì la sospensione dell'autorizzazione per un periodo da due a sei mesi. La comunicazione effettuata in modo incompleto o inesatto può essere rettificata o completata entro e non oltre il termine di sessanta giorni dalla data di presentazione prevista per la stessa comunicazione ⁽²⁾.
8. 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.

[1] Comma così modificato dall'articolo 10 del D.Lgs. 23 febbraio 2006, n. 149.

[2] Comma modificato dall'articolo 1, comma 1, lettera ll), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

Articolo 14

Disposizioni finanziarie

Art. 14.

1. Gli oneri per lo svolgimento delle ispezioni di cui all'articolo 6, comma 5, 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, sentiti gli enti locali interessati, 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.

Articolo 15

Disposizioni transitorie e finali

Art. 15

1. Il titolare del centro di raccolta o dell'impianto di trattamento in esercizio alla data di entrata in vigore del presente decreto, entro sei mesi dalla stessa data, presenta alla regione competente per territorio domanda di autorizzazione corredata da un progetto di adeguamento dell'impianto alle disposizioni del presente decreto. Detto progetto comprende un piano per il ripristino ambientale dell'area utilizzata, da attuare alla chiusura dello stesso impianto.

2. La regione, entro i termini stabiliti dall'**articolo 208 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152** 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, in ogni caso, superiore a 18 mesi, a decorrere dalla data di approvazione del progetto**(1)**.

3. Nel caso in cui, in sede di procedimento, emerge che non risultano rispettati i soli requisiti relativi alla localizzazione dell'impianto previsti dal presente decreto, la regione autorizza la prosecuzione dell'attività, stabilendo le prescrizioni necessarie ad assicurare la tutela della salute e dell'ambiente, ovvero prescrive la rilocalizzazione dello stesso impianto in tempi definiti.

4. **La città metropolitana o la provincia** competente per territorio, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, procede all'ispezione degli impianti in esercizio alla stessa data che effettuano l'attività di recupero di rifiuti derivanti da veicoli fuori uso di cui all'articolo 6, comma 5, 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 per conformarsi a dette prescrizioni, consentendo, nelle more dell'adeguamento, la prosecuzione dell'attività. In caso di mancato adeguamento nei modi e nei termini stabiliti, l'attività è interrotta(2).

5. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 5, commi 2 e 8, le disposizioni relative alla consegna gratuita del veicolo, di cui allo stesso articolo 5, commi 2, 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. Nelle more del conseguimento delle obbligazioni di cui all'articolo 5, i produttori sostengono, a titolo individuale, gli eventuali costi derivanti dal valore negativo dei veicoli immessi sul mercato a partire dal 1° luglio 2002(3).

6. L'entità della garanzia finanziaria prevista dall'articolo 208 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 può essere ridotta se il centro di raccolta e l'impianto di trattamento sono registrati ai sensi del Regolamento (CE) n. 1221/2009 (EMAS) o certificati UNI EN ISO 14001(4).

7. È consentito il commercio delle parti di ricambio di cui all'articolo 6, comma 2, lettera e-bis), recuperate in occasione dello svolgimento delle operazioni di trattamento del veicolo fuori uso effettuate in un centro di raccolta autorizzato, ad esclusione di quelle che hanno attinenza con la sicurezza dello stesso veicolo individuate all'allegato III. Il gestore del centro di raccolta garantisce la tracciabilità, con l'indicazione sui documenti di vendita, dei ricambi matricolati posti in commercio (5).

8. Le parti di ricambio attinenti alla sicurezza del veicolo derivanti dal trattamento del veicolo fuori uso sono cedute solo agli esercenti attività di autoriparazione per essere riutilizzate. Ciascuna impresa di autoriparazione è tenuta a certificarne l'idoneità e la funzionalità(6).

9. L'utilizzazione delle parti di ricambio di cui ai commi 7 e 8 da parte delle imprese esercenti attività autoriparazione deve risultare da fatture rilasciate al cliente.

10. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto le disposizioni dell'articolo 46 del decreto legislativo n. 22 del 1997 non si applicano ai veicoli individuati all'articolo 1, comma 1, e definiti all'articolo 3, comma 1, lettera a).

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

11-bis. All' articolo 103, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 , e successive modificazioni, le parole: "la cessazione della circolazione di veicoli a motore e di rimorchi non avviati alla demolizione o" sono soppresse(7).

12. In relazione a quanto disposto dall'articolo 117, quinto comma, 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 hanno 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, da adottarsi nel rispetto dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e dei principi fondamentali desumibili dal presente decreto.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

[1] Comma modificato dall'articolo 1, comma 1, lettera mm), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[2] Comma modificato dall'articolo 1, comma 1, lettera nn), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[3] Lettera così modificata dall'articolo 11 del D.Lgs. 23 febbraio 2006, n. 149.

[4] Comma modificato dall'articolo 1, comma 1, lettera oo), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[5] Comma modificato dall'articolo 1, comma 1, lettera pp), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[6] Comma sostituito dall'articolo 1, comma 1, lettera qq), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[7] Comma aggiunto dall'articolo 11 del D.Lgs. 23 febbraio 2006, n. 149.

Allegato 1

Allegato I

(articolo 6, commi 1 e 2)

REQUISITI RELATIVI AL CENTRO DI RACCOLTA E ALL'IMPIANTO DI TRATTAMENTO DEI VEICOLI FUORI USO

1. Ubicazione dell'impianto di trattamento.

1.1. Al fine del rilascio dell'autorizzazione agli impianti di trattamento disciplinati dal presente decreto, l'autorità competente tiene conto dei seguenti principi generali relativi alla localizzazione degli stessi impianti:

1.1.1. Il centro di raccolta e l'impianto di trattamento non devono ricadere:

[a) in aree individuate nei piani di bacino, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, lettera m), della legge 18 maggio 1989, n. 183, e successive modifiche;](1)

b) in aree individuate ai sensi dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, e successive modificazioni, fatto salvo il caso in cui la localizzazione è consentita a seguito della valutazione di impatto ambientale o della valutazione di incidenza, effettuate ai sensi dell'articolo 5 del medesimo decreto;

c) in aree naturali protette sottoposte a misure di salvaguardia ai sensi dell'articolo 6, comma 3, della legge 6 dicembre 1991, n. 394, e successive modifiche;

d) in aree site nelle zone di rispetto di cui all'art. 21, comma 1, del decreto legislativo 11 maggio 1999, n. 152, e successive modifiche;

e) nei territori sottoposti a vincolo paesaggistico ai sensi del decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 490, e successive modifiche, salvo specifica autorizzazione regionale, ai sensi dell'articolo 151 del citato decreto.

1.1.2. Il centro di raccolta e l'impianto di trattamento devono essere ubicati in aree compatibili con la disciplina dei piani di bacino o piani di bacino stralcio per l'assetto idrogeologico, di cui agli articoli dal 65 al 71 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152(2).

1.1.3. Per ciascun sito di ubicazione sono 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 e paleontologici.

1.1.4. Nell'individuazione dei siti idonei alla localizzazione sono da privilegiare:

1) le aree industriali dismesse;

2) le aree per servizi e impianti tecnologici;

3) le aree per insediamenti industriali ed artigianali.

1.2. Le regioni devono favorire la rilocalizzazione del centro di raccolta e dell'impianto di trattamento ubicati in aree non idonee, individuando, a tal fine, appositi strumenti di agevolazione.

1.3. L'area prescelta per la localizzazione del centro di raccolta e dell'impianto di trattamento deve essere servita dalla rete viaria di scorrimento urbano ed essere facilmente accessibile da parte di automezzi pesanti.

2. Requisiti del centro di raccolta e dell'impianto di trattamento.

2.1. Il centro di raccolta e l'impianto di trattamento sono dotati di:

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

b) adeguata viabilità interna per un'agevole movimentazione, anche in caso di incidenti;

c) sistemi di convogliamento delle acque meteoriche dotati di pozzetti per il drenaggio, vasche di raccolta e di decantazione, muniti di separatori per oli, adeguatamente dimensionati;

d) adeguato sistema di raccolta e di trattamento dei reflui, conformemente a quanto previsto dalla normativa vigente in materia ambientale e sanitaria;

e) 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;

f) idonea recinzione lungo tutto il loro perimetro.

f-bis) adeguato sistema di pesatura per i veicoli fuori uso in ingresso al centro di raccolta(3).

2.2. Il centro di raccolta è strutturato in modo da garantire:

- a) l'adeguato stoccaggio dei pezzi smontati e lo stoccaggio su superficie impermeabile dei pezzi contaminati da oli;
- b) lo stoccaggio degli accumulatori in appositi contenitori, effettuando, sul posto o altrove, la neutralizzazione elettrolitica dei filtri dell'olio e dei condensatori contenenti policlorobifenili o policlorotrifenili;
- c) lo stoccaggio separato, in appositi serbatoi, dei liquidi e dei fluidi derivanti dal veicolo fuori uso, quali 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;
- d) l'adeguato stoccaggio dei pneumatici fuori uso.

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

2.4. Il titolare del centro di raccolta garantisce la manutenzione nel tempo della barriera di protezione ambientale.

3. Organizzazione del centro di raccolta.

3.1. Il centro di raccolta è organizzato, in relazione alle attività di gestione poste in essere, nei seguenti specifici settori corrispondenti, per quanto possibile, alle diverse fasi di gestione del veicolo fuori uso:

- a) settore di conferimento e di stoccaggio del veicolo fuori uso prima del trattamento;
- b) settore di trattamento del veicolo fuori uso;
- c) settore di deposito delle parti di ricambio;
- d) settore di rottamazione per eventuali operazioni di riduzione volumetrica;
- e) settore di stoccaggio dei rifiuti pericolosi;
- f) settore di 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 di resistenza.

3.3. Qualora, in un impianto in esercizio alla data di entrata in vigore del presente decreto, il settore destinato al deposito dei veicoli trattati non presenti idonee caratteristiche di impermeabilità e di resistenza non può essere utilizzato, nelle more dell'adeguamento dell'impianto ai sensi dell'articolo 15, comma 1, per il deposito dei veicoli ancora da trattare.

3.4. I settori di cui al punto 3.1 devono avere un'area adeguata allo svolgimento delle operazioni da effettuare e devono avere superfici impermeabili, costruite con materiali resistenti alle sostanze liquide contenute nei veicoli. Detti settori devono essere dotati di apposita rete di drenaggio e di raccolta dei reflui, munita di decantatori con separatori per oli.

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

4. Criteri per lo stoccaggio.

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

4.3. Le manichette ed i raccordi dei tubi utilizzati per il carico e lo scarico dei rifiuti liquidi contenuti nelle cisterne sono 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% ed 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 è 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, pari ad almeno il 1/3 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 è effettuato 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 avviene in conformità a quanto previsto dal decreto ministeriale 20 settembre 2002, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana del 2 ottobre 2002, n. 231.

4.8. Per i rifiuti pericolosi sono, altresì, rispettate le norme che disciplinano il deposito delle sostanze pericolose in essi contenute.

4.9. Qualora lo stoccaggio avvenga in cumuli, detti cumuli devono essere realizzati su basamenti impermeabili resistenti all'attacco chimico dei rifiuti, che permettono 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 e i rifiuti pulvirulenti devono essere protetti a mezzo di appositi sistemi di copertura.

4.10. Lo stoccaggio degli oli usati è realizzato nel rispetto delle disposizioni di cui al decreto legislativo 27 gennaio 1992, n. 95, e successive modificazioni, e al 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 dell'impianto di trattamento e non destinati ad essere reimpiegati per le stesse tipologie di rifiuti, sono sottoposti a trattamenti di bonifica idonei a consentire le nuove utilizzazioni. Detti trattamenti sono effettuati presso idonea area dell'impianto appositamente allestita o presso centri autorizzati.

5. Operazioni per la messa in sicurezza del veicolo fuori uso.

5.1. Le operazioni per la messa in sicurezza del veicolo fuori uso sono 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 compresso ed estrazione, stoccaggio e combustione dei gas ivi contenuti nel rispetto della normativa vigente per gli stessi combustibili;

c) rimozione o neutralizzazione dei componenti che possono esplodere, quali 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, di olio della trasmissione, di olio del cambio, di olio del circuito idraulico, di antigelo, di liquido refrigerante, di liquido dei freni, di fluidi refrigeranti dei sistemi di condizionamento e di 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. Attività di demolizione.

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

a) smontaggio dei componenti del veicolo fuori uso od altre operazioni equivalenti, volte a ridurre gli eventuali effetti nocivi sull'ambiente;

b) rimozione, separazione e deposito dei materiali e dei componenti pericolosi in modo selettivo, così da non contaminare i successivi residui della frantumazione provenienti dal veicolo 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 reimpiego, di riciclaggio e di recupero.

7. Operazioni di trattamento per la promozione del riciclaggio.

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

a) nella rimozione del catalizzatore e nel deposito del medesimo in apposito contenitore, adottando i necessari provvedimenti per evitare la fuoriuscita di materiali e per garantire la sicurezza degli operatori;

- b) nella rimozione dei componenti metallici contenenti rame, alluminio e magnesio, qualora tali metalli non sono separati nel processo di frantumazione;
- c) nella rimozione dei pneumatici, qualora tali materiali non vengono separati nel processo di frantumazione, in modo tale da poter essere effettivamente riciclati come materiali;
- d) nella 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) nella rimozione dei componenti in vetro.

8. Criteri di gestione.

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

8.2. Per lo stoccaggio del veicolo messo in sicurezza e non ancora sottoposto 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'accatastamento 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 sono stoccate prendendo gli opportuni accorgimenti, per evitare il loro deterioramento ai fini del successivo reimpiego.

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

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

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

[1] Lettera abrogata dall'articolo 1, comma 1, lettera rr), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[2] Punto sostituito dall'articolo 1, comma 1, lettera ss), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119.

[3] Lettera inserita dall'articolo 1, comma 1, lettera tt), del D.Lgs. 3 settembre 2020, n. 119. Vedi anche l'articolo 2, comma 1, del D.Lgs. 119/2020 medesimo.

Allegato 2

ALLEGATO II (1)

Materiali e componenti cui non si applica il divieto previsto dall'articolo 9, comma 1)

È ammessa una concentrazione massima dello 0,1 %, in peso e per materiale omogeneo, di piombo, cromo esavalente e mercurio nonché una concentrazione massima dello 0,01 %, in peso e per materiale omogeneo, di cadmio.

Ai pezzi di ricambio immessi sul mercato dopo il 1° luglio 2003 e destinati ai veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2003, ad eccezione delle masse di equilibratura delle ruote, delle spazzole in carbonio dei motori elettrici e delle guarnizioni dei freni, non si applicano le disposizioni dell'articolo 9, comma 1.

Materiali e componenti	Ambito di applicazione e data di scadenza dell'esenzione	Materiali e componenti che possono essere rimossi prima di un ulteriore trattamento a condizione che siano etichettati o resi identificabili con altri mezzi appropriati
Piombo come elemento di lega		
1 a). Acciaio destinato a lavorazione meccanica e componenti di acciaio galvanizzato per rivestimento discontinuo per immersione a caldo, contenente, in peso, lo 0,35% o meno di piombo		
1 b). Lamiera di acciaio galvanizzato di continuo contenente, in peso, lo 0,35% o meno di piombo	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e pezzi di ricambio per tali veicoli	
2 a). Alluminio destinato a lavorazione meccanica contenente, in peso, il 2% o meno di piombo	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2005	
2 b). Alluminio contenente, in peso, l'1,5% o meno di piombo	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2008	
2 c) i). Leghe di alluminio destinate a lavorazione meccanica contenenti, in peso, lo 0,4 % o meno di piombo	[1]	
2 c) ii). Leghe di alluminio non incluse nella voce 2 c) i) contenenti, in peso, lo 0,4 % o meno di piombo [1a]	[2]	
3. Leghe di rame contenenti fino al 4% di piombo in peso	[1]	
4 a). Cuscinetti e pistoni	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2008	
4 b). Cuscinetti e pistoni utilizzati nei motori, nelle trasmissioni e nei compressori per impianti di condizionamento	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2011	
Piombo e composti di piombo nei componenti		
5 a). Piombo negli accumulatori dei sistemi ad alta tensione [2a] usati solo per la propulsione dei veicoli appartenenti alle categorie M1 ed N1	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2019 e pezzi di ricambio per tali veicoli	X
5 b). Piombo negli accumulatori per applicazioni non incluse nella voce 5 a)	[1]	X
Materiali e componenti	Ambito di applicazione e data di scadenza dell'esenzione	Materiali e componenti che possono essere rimossi prima di un ulteriore trattamento a condizione che siano etichettati o resi identificabili con altri mezzi appropriati
6. Masse smorzanti	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e pezzi di ricambio per tali veicoli	X
7 a). Agenti di vulcanizzazione e stabilizzanti per elastomeri utilizzati in tubi per freni, tubi per carburante, tubi per ventilazione, parti in elastomero/metallo del telaio, e castelli motore	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2005	

7 b).	Agenti di vulcanizzazione e stabilizzanti per elastomeri utilizzati in tubi per freni, tubi per carburante, tubi per ventilazione, parti in elastomero/metallo del telaio, e castelli motore contenenti, in peso, lo 0,5% o meno di piombo	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2006	
7 c).	Agenti leganti per elastomeri utilizzati nell'apparato propulsore contenenti, in peso, lo 0,5% o meno di piombo	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2009	
8 a).	Piombo nelle saldature per collegare componenti elettrici e elettronici a schede elettroniche e piombo nelle rifiniture su terminazioni di componenti diversi dai condensatori elettrolitici in alluminio, su pin di componenti e su schede elettroniche	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e pezzi di ricambio per tali veicoli	X [4]
8 b).	Piombo nelle saldature in applicazioni elettriche diverse dalle saldature su schede elettroniche o su vetro	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2011 e pezzi di ricambio per tali veicoli	X [4]
8 c).	Piombo nelle rifiniture di terminali di condensatori elettrolitici in alluminio	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2013 e pezzi di ricambio per tali veicoli	X [4]
8 d).	Piombo utilizzato nelle saldature su vetro nei sensori di flusso di massa dell'aria	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2015 e pezzi di ricambio per tali veicoli	X [4]
8 e).	Piombo in saldature ad alta temperatura di fusione (ossia leghe a base di piombo contenenti l'85% o più di piombo in peso)	[3]	X [4]
8 f) a).	Piombo in sistemi di connettori a pin conformi	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2017 e pezzi di ricambio per tali veicoli	X [4]
8 f) b).	Piombo in sistemi di connettori a pin conformi, eccetto nell'area di accoppiamento dei connettori di cablaggio del veicolo	[3]	X [4]
8 g).	Piombo in saldature destinate alla realizzazione di una connessione elettrica valida tra la matrice del semiconduttore e il carrier all'interno dei circuiti integrati secondo la configurazione Flip Chip	[3]	X [4]
8 h).	Piombo nelle saldature per fissare i dissipatori di calore al radiatore in assemblaggi di semiconduttori di potenza con un circuito integrato con un'area di proiezione minima di 1 cm ² e una densità di corrente nominale minima di 1 A/mm ² di superficie del circuito integrato di silicio	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e pezzi di ricambio per tali veicoli	X [4]
8 i).	Piombo nelle saldature in applicazioni elettriche su vetro ad eccezione delle saldature su lastre di vetro laminate	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e pezzi di ricambio per tali veicoli	X [4]
8 j).	Piombo nelle saldature di lastre laminate	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2020 e pezzi di ricambio per tali veicoli	X [4]
9.	Sedi di valvole	Come pezzi di ricambio per tipi di motore sviluppati prima del 1° luglio 2003	
10 a).	Componenti elettrici e elettronici contenenti piombo in vetro o in ceramica, in una matrice di vetro o ceramica, in un materiale vetroceramico o in matrici di vetroceramica Questa esenzione non si applica all'uso di piombo in: - vetro delle lampadine e delle candele, - materiali ceramici dielettrici di componenti indicati ai punti 10 b), 10 c) e 10 d)		X [5] (per componenti diversi da quelli piezoelettrici dei motori)
10 b).	Piombo in materiali ceramici dielettrici PZT di condensatori appartenenti a circuiti integrati o a semiconduttori discreti		
10 c).	Piombo nei materiali ceramici dielettrici in condensatori per una tensione nominale inferiore a 125 V CA o 250 V CC	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e pezzi di ricambio per tali veicoli	
10 d).	Piombo nei materiali ceramici dielettrici di condensatori utilizzati per compensare le deviazioni, dovute all'effetto termico, di sensori in sistemi sonar ultrasonici	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2017 e pezzi di ricambio per tali veicoli	
11.	Inneschi pirotecnici	Veicoli omologati prima del 1° luglio 2006 e pezzi di ricambio per tali veicoli	
12.	Materiali termoelettrici contenenti piombo utilizzati nell'industria automobilistica per ridurre le emissioni di CO ₂ mediante il recupero dei gas di scarico	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2019 e pezzi di ricambio per tali veicoli	X
Cromo esavalente			

13 a).	Rivestimenti anticorrosione	Come pezzi di ricambio per veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2007	
13 b).	Rivestimenti anticorrosione negli insiemi di dadi e bulloni dei telai	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2008	
14.	Come anticorrosivo nei sistemi di raffreddamento in acciaio al carbonio nei frigoriferi ad assorbimento nei camper fino allo 0,75% in peso nella soluzione refrigerante, salvo sia praticabile l'uso di altre tecnologie di refrigerazione (disponibili sul mercato per l'applicazione in camper) e non vi siano impatti negativi sull'ambiente, sulla salute e sulla sicurezza dei consumatori		X
Mercurio			
15 a).	Lampade a luminescenza per proiettori	Veicoli omologati prima del 1° luglio 2012 e pezzi di ricambio per tali veicoli	X
15 b).	Tubi fluorescenti utilizzati nei visualizzatori del quadro strumenti	Veicoli omologati prima del 1° luglio 2012 e pezzi di ricambio per tali veicoli	X
Cadmio			
16.	Accumulatori per veicoli elettrici	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 31 dicembre 2008	

[1] Questa esenzione sarà riesaminata nel 2021.

[1a] Si applica alle leghe di alluminio in cui il piombo non è introdotto intenzionalmente ma è presente a causa dell'uso di alluminio riciclato.

[2] Questa esenzione sarà riesaminata nel 2024.

[2a] Sistemi aventi una tensione > 75 V in corrente continua di cui al decreto legislativo 19 maggio 2016, n. 86.

[3] Questa esenzione sarà riesaminata nel 2019.

[4] Demolizione se, in correlazione con la voce 10 a), 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.

[5] Demolizione se, in correlazione con le voci 8, lettere da a) a j), si supera un livello soglia medio di 60 grammi per veicolo. Per l'applicazione della presente clausola non vengono presi in considerazione i dispositivi elettronici non installati dal fabbricante nella linea di produzione.”

(1) Allegato inizialmente modificato dall'articolo 12 del D.Lgs. 23 febbraio 2006, n. 149 e successivamente sostituito dall'articolo 1 del D.M. 5 maggio 2010, dall'articolo 1 del D.M. 24 maggio 2012, dall'articolo 1 del D.M. 4 dicembre 2013 e dall' articolo 1 del D.M. 28 dicembre 2018.

Allegato 3

Allegato III

(articolo 15, comma 7)

PARTI DI RICAMBIO ATTINENTI ALLA SICUREZZA DEL VEICOLO

1. Il presente allegato riporta l'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).

REQUISITI MINIMI PER IL CERTIFICATO DI ROTTAMAZIONE

Il certificato di rottamazione di cui all'articolo 5, comma 7, deve indicare e includere:

- 1) il nome, l'indirizzo, la firma ed il numero di registrazione o di identificazione dello stabilimento o dell'impresa che rilascia il certificato;
- 2) il nome e l'indirizzo dell'autorità competente che rilascia l'autorizzazione allo stabilimento o all'impresa che rilascia il certificato di rottamazione;
- 3) il nome, l'indirizzo e il numero di registrazione o di identificazione dello stabilimento o dell'impresa che rilascia il certificato, nel caso in cui il certificato è rilasciato da un produttore, da un distributore o da un operatore addetto alla raccolta per conto di un centro di raccolta;
- 4) la data e l'ora di rilascio del certificato di rottamazione e la data e l'ora di presa in carico del veicolo da parte del concessionario o del gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato;
- 5) l'impegno alla cancellazione del veicolo dal PRA (1).
- 6) la classe, la marca ed il modello del veicolo;
- 7) il numero di identificazione del veicolo, vale a dire il numero del telaio e della targa, ove prevista;
- 8) il nome, il luogo e la data di nascita, l'indirizzo, la nazionalità, gli estremi del documento di identificazione e la firma del detentore che consegna il veicolo e, nel caso in cui il veicolo è consegnato da un soggetto diverso dal proprietario, il nome, il luogo, la data di nascita, l'indirizzo e la nazionalità dello stesso proprietario.

(1) Punto così sostituito dall'articolo 12 del D.Lgs. 23 febbraio 2006, n. 149.