



Schema di decreto legislativo recante attuazione dell'articolo 1 della direttiva (UE) 2018/849, che modifica la direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso

Atto del Governo 166

Informazioni sugli atti di riferimento

Atto del Governo:	166	
Titolo:	Schema di decreto legislativo recante attuazione dell'articolo 1 della direttiva (UE) 2018/849, che modifica la direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso	
Norma di delega:	articolo 14 della legge 4 ottobre 2019, n. 117	
	Senato	Camera
Date:		
presentazione	5/3/2020	5/3/2020
annuncio	10/3/2020	11/3/2020
assegnazione:	5/3/2020	5/3/2020
termine per l'espressione del parere:	14/04/2020	14/04/2020
Commissioni competenti:	13 ^a	VIII e XIV
Rilievi di altre Commissioni:	5 ^a e 14 ^a (Termine il 4 aprile 2020)	V (Assegnato il 5 marzo 2020 ai sensi ex art. 96-ter,co.2 - Termine il 25 marzo 2020)

Premessa

La norma di delega

L'articolo 14 della legge di delegazione europea 2018 ([legge 4 ottobre 2019, n. 117](#)) stabilisce i principi e i criteri direttivi per l'attuazione della direttiva (UE) 2018/849, che modifica le direttive sui veicoli fuori uso (2000/53/CE), su pile e accumulatori (2006/66/CE) e sui rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche, cosiddetti "RAEE" (2012/19/UE).

La direttiva 2018/849, in vigore dal 4 luglio 2018, introduce alcune modifiche alle citate direttive, al fine di rendere più affidabile la comunicazione dei dati relativi alla gestione di tali rifiuti da parte degli Stati membri e di dare la possibilità alla Commissione europea di adottare atti al fine di modificare e adeguare i contenuti delle direttive agli obiettivi della direttiva 2008/98/CE, in materia di gestione dei rifiuti.

Il recepimento della direttiva 2018/849, previsto entro il 5 luglio 2020, comporta la necessità di modifiche al decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, attuativo della direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso.

Con riferimento ai criteri specifici per la revisione della normativa relativa alla gestione dei veicoli fuori uso (ELV) (dettati dall'art. 14, comma 1, lettera a) della legge di delegazione europea 2018), la riforma del sistema di gestione dei veicoli fuori uso, in attuazione della direttiva 2018/849, deve aver luogo nel rispetto delle seguenti indicazioni:

1) coordinare le previsioni del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, con le disposizioni contenute nella direttiva 2018/851, che modifica la direttiva 2008/98, relativa ai rifiuti, con particolare riferimento, tra l'altro, allo schema di responsabilità estesa del produttore;

2) individuare forme di promozione e semplificazione per il riutilizzo delle parti dei veicoli fuori uso utilizzabili come ricambio e 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;

3) rafforzare l'efficacia e l'efficienza dei sistemi di tracciabilità e contabilità dei veicoli, dei veicoli fuori uso e dei rifiuti derivanti dal trattamento degli stessi, con particolare riferimento all'obbligo di pesatura dei veicoli

fuori uso nei centri di raccolta;

4) individuare misure per sviluppare o incentivare il riciclaggio dei rifiuti provenienti da impianti di frantumazione dotati delle migliori tecniche disponibili, finalizzando lo smaltimento o il recupero energetico ai soli rifiuti non riciclabili.

Si ricorda che l'art. 1, paragrafo 3, della direttiva 2018/851, intervenendo sull'art. 3 della direttiva 2008/98, ha modificato tra l'altro la definizione di "regime di responsabilità estesa del produttore", al fine di prevedere che gli Stati membri adottino una serie di misure volte ad assicurare che ai produttori di prodotti spetti la responsabilità finanziaria o la responsabilità finanziaria e organizzativa della gestione della fase del ciclo di vita in cui il prodotto diventa un rifiuto. Conseguentemente, l'art. 1, paragrafo 8, della direttiva 2018/851 ha modificato l'art. 8 della direttiva 2008/98 sulla disciplina della responsabilità estesa del produttore, mentre l'art. 1, paragrafo 9 della medesima direttiva 2018/851 ha introdotto un nuovo art. 8-bis nella direttiva 2008/98 contenente i requisiti generali minimi in materia di responsabilità estesa del produttore.

Nella relazione illustrativa al disegno di legge di delegazione europea 2018 (A.C. 1201) si sottolineava, in particolare, che l'intento della norma in esame è quello di individuare forme di promozione e di semplificazione per il riutilizzo delle componenti dei veicoli fuori uso come parti di ricambi e di introdurre sistemi di tracciabilità dei veicoli fuori uso e dei materiali derivanti dal loro trattamento l'importazione di veicoli di "provenienza ignota", spesso destinati ad essere "cannibalizzati" delle parti da utilizzare come ricambio e poi abbandonati sul territorio".

*Si segnala che per lo schema di decreto legislativo in esame il **termine per l'esercizio della delega legislativa è scaduto il 5 marzo 2020** (termine recepimento della direttiva: 5 luglio 2020). Peraltro, in virtù della previsione contenuta nell'art. 1, comma 3, del disegno di legge di conversione del D.L. 18/2020, recante proroga dei termini per l'adozione di decreti legislativi, il **termine** - in quanto ricompreso tra quelli venuti a scadenza tra il 10 febbraio e il 31 agosto 2020 - **è prorogato di tre mesi** a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione, nel rispetto dei principi e criteri direttivi e delle procedure previsti dalla originaria legge delega.*

Il quadro normativo di riferimento

La [direttiva 2000/53/CE](#) reca una disciplina relativa ai veicoli fuori uso che è stata attuata da [D.Lgs. 209/2003](#). L'art. 4 di tale decreto prevede che il **Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio**, di concerto con il Ministero delle attività produttive, **adotta iniziative dirette a favorire:**

a) la limitazione, da parte 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**.

Il [decreto legislativo 149/2006](#) ha modificato il [comma 1 dell'articolo 7 del D.Lgs.209/2003](#), disponendo che, ai fini di una corretta gestione dei rifiuti derivanti dal veicolo fuori uso, le autorità competenti favoriscano il reimpiego dei componenti idonei, il recupero di quelli non reimpiegabili, nonché, come soluzione privilegiata, il riciclaggio laddove sostenibile dal punto di vista ambientale. Tali attività devono essere espletate nel rispetto delle norme sulla sicurezza dei veicoli, sul controllo delle emissioni atmosferiche e sul rumore.

Al fine di raggiungere gli obiettivi indicati il Ministero dell'ambiente e il Ministero dello sviluppo economico hanno siglato un [accordo di programma quadro per la gestione dei veicoli fuori uso](#)" con le imprese del settore e con l'ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica)".

In particolare, la direttiva 2000/53/CE vieta, all'art. 4, l'uso di **piombo, mercurio, cadmio e cromo esavalente** nei materiali e nei componenti dei **veicoli** immessi sul mercato dopo il 1° luglio 2003; l'**allegato II** della stessa direttiva elenca, poi, i **materiali e i componenti dei veicoli cui non si applica tale divieto**. A livello nazionale, lo stesso divieto è contenuto all'art. 9 del D.Lgs. 209/2003, e l'elenco dei materiali esenti dal divieto è contenuto all'allegato II. Successivamente, con la [direttiva \(UE\) 2017/2096](#) la Commissione europea ha modificato l'allegato II, fissando per gli Stati membri il termine del 6 giugno 2018 per l'adozione e la pubblicazione delle disposizioni necessarie per conformarsi alla nuova direttiva. Così, con il [decreto 28 dicembre 2018](#), pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 18 gennaio 2019, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha provveduto a dare attuazione alla citata direttiva 2017/2096, modificando l'allegato II al D.Lgs. 209/2003, vale a dire l'**elenco dei materiali e componenti ai quali non si applica il divieto** (previsto dall'art. 9, comma 1) relativo alla produzione o all'immissione sul mercato di materiali e di componenti di veicoli contenenti **piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente**.

Contenuto

Definizioni, aggiornamenti e precisazioni normative (art. 1, comma 1, lettere a), b), c) e m))

L'art. 1, comma 1, lettera a), apporta una serie di modifiche al D. Lgs. n. 209/2003 di natura prevalentemente formale in quanto volte ad **aggiornare i riferimenti normativi ivi contenuti**.

Più nel dettaglio, una serie di modifiche sono finalizzate a sostituire, a fini di **coordinamento normativo**, il riferimento al previgente decreto legislativo n. 22 del 1997 (che recava "Attuazione della direttiva 91/156/CEE sui rifiuti, della direttiva 91/689/CEE sui rifiuti pericolosi e della direttiva 94/62/CE sugli imballaggi e sui rifiuti di imballaggio", c.d. decreto Ronchi) **con il riferimento al sopravvenuto decreto legislativo n. 152 del 2006** (c.d. Codice dell'ambiente) che ha abrogato il primo; in particolare:

- il **numero 1** modifica l'art. 3, comma 1, lettera b), del D. Lgs. n. 209/2003, sostituendo, nella definizione di "veicolo fuori uso", il richiamo all'art. 6 del previgente D. Lgs. n. 22/1997 con il rinvio all'art. 183, comma 1, lettera a), del D. Lgs. n. 152/2006;

Si ricorda che, nella vigente formulazione, l'art. 3, comma 1, lettera b), del D. Lgs. n. 209/2003 dispone che si intende per «veicolo fuori uso», un veicolo di cui alla lettera a) a fine vita che costituisce un rifiuto ai sensi dell'art. 6 del D.Lgs. n. 22/1997, e successive modifiche.

L'art. 183, comma 1, lettera a), del D.Lgs. n. 152/2006 prevede che, ai fini della parte quarta del medesimo decreto e fatte salve le ulteriori definizioni contenute nelle disposizioni speciali, si intende per rifiuto "qualsiasi sostanza od oggetto di cui il detentore si disfi o abbia l'intenzione o abbia l'obbligo di disfarsi".

- i **numeri 3 e 4** modificano le lettere o) e p) dell'art. 3, comma 1, del D. Lgs. n. 209/2003 - che recano, rispettivamente, le definizioni di "impianto di trattamento" e di "centro di raccolta" - sostituendo il rinvio agli articoli 27, 28 e 33 dell'abrogato D. Lgs. 22/1997 con il rinvio agli articoli 208 e 209 del D. Lgs. n. 152/2006, che disciplinano le autorizzazioni e, per quanto riguarda le operazioni di recupero, agli articoli 213 e 216 del medesimo D. Lgs. n. 152/2006.

Si ricorda che gli articoli 208, 209 e 213 del D. Lgs. n. 152/2006 sono collocati nel Capo IV (Autorizzazioni e iscrizioni) mentre l'art. 216 è collocato nel Capo V (Procedure semplificate). In particolare, l'art. 208 disciplina la procedura per l'autorizzazione unica per i nuovi impianti di smaltimento e di recupero dei rifiuti, l'art. 209 reca la disciplina in materia di rinnovo delle autorizzazioni alle imprese in possesso di certificazione ambientale, l'art. 213 disciplina l'applicazione delle autorizzazioni integrate ambientali mentre l'art. 216 prevede la procedura semplificata per le operazioni di recupero. Nella relazione illustrativa allo schema di decreto in esame si evidenzia che "per gli impianti di trattamento, ai fini del rinnovo dell'autorizzazione e dell'iscrizione all'Albo nazionale dei Gestori è, pertanto, prevista la procedura semplificata di cui al citato articolo 209, nel rispetto delle condizioni dallo stesso previste in relazione al possesso delle certificazioni ambientali. Si tratta di mero aggiornamento di riferimenti normativi riconducibile al criterio generale di delega di cui all'articolo 32, comma 1, lettera b), della legge 24 dicembre 2012, n. 234".

- i **numeri 5 e 6** modificano le lettere s) e t) dell'art. 3, comma 1, del D. Lgs. n. 209/2003 sostituendo, nelle definizioni di "smaltimento" e di "operatori economici", il riferimento al previgente D.Lgs. n. 22/1997 con quello all'allegato C (operazioni di recupero) e all'allegato B (operazioni di smaltimento) della parte IV del D.Lgs. n. 152/2006.

Una analoga modifica di coordinamento normativo volta a sostituire il riferimento al previgente D. Lgs. n. 22/1997 con quello al D. Lgs. n. 152/2006 è recata dall'**art. 1, comma 1, lettera m)**, che modifica l'art. 5, comma 14, del D. Lgs. n. 209/2003 in materia di disciplina dei veicoli a motore rinvenuti da organi pubblici e non reclamati (sui quali v. *infra*).

All'art. 3 del D. Lgs. n. 209/2003 l'art. 1 dello schema in esame apporta, inoltre, alcune modifiche aventi invece carattere di **precisazioni puntuali della disciplina**. In particolare:

- il **comma 1, lettera a), numero 2**, integra l'art. 3, comma 1, lettera n), del D. Lgs. n. 209/2003 inserendo, dopo le parole "parti non metalliche destinate", le parole "al riciclaggio". La norma appare finalizzata a **consentire il riciclaggio** (oltre che dei residui metallici) **anche delle parti non metalliche**, che la norma vigente destina invece solo al recupero e allo smaltimento.

L'art. 3, comma 1, lettera n) definisce come "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 recupero, anche energetico, o allo smaltimento.

- il **comma 1, lettera b)**, aggiunge all'art. 3, comma 2, lettera b), del D. Lgs. n. 209/2003 la precisazione che per veicoli fuori uso a motore **rinvenuti da organi pubblici e non reclamati**, si intendono i veicoli **come disciplinati dall'articolo 231, comma 3, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152**.

Si ricorda che l'art. 3, comma 2, del D. Lgs. n. 209/2003 prevede che un veicolo è classificato fuori uso ai sensi del comma 1, lettera b) al ricorrere delle seguenti condizioni:

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;

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

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

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

La norma in esame precisa che i veicoli fuori uso rinvenuti da organi pubblici e non reclamati sono quelli di cui all'art. 231 del D. Lgs. n. 152/2006, il quale ha ad oggetto i veicoli fuori uso non disciplinati dal D. Lgs. n. 209/2003, Il comma 1 di tale ultima disposizione stabilisce che il proprietario di un veicolo a motore o di un rimorchio, con esclusione di quelli disciplinati dal D. Lgs. n. 209/2003, che intenda procedere alla demolizione dello stesso deve consegnarlo ad un centro di raccolta per la messa in sicurezza, la demolizione, il recupero dei materiali e la rottamazione, autorizzato ai sensi degli articoli 208, 209 e 210. Tali centri di raccolta possono ricevere anche rifiuti costituiti da parti di veicoli a motore. Il comma 2 dispone che il proprietario di un veicolo a motore o di un rimorchio di cui al comma 1 destinato alla demolizione può altresì consegnarlo ai concessionari o alle succursali delle case costruttrici per la consegna successiva ai centri di cui al comma 1, qualora intenda cedere il predetto veicolo o rimorchio per acquistarne un altro. Il comma 3 prevede che i veicoli a motore o i rimorchi di cui al comma 1 rinvenuti da organi pubblici o non reclamati dai proprietari e quelli acquisiti per occupazione ai sensi degli articoli 927 (cose ritrovate), 928 (pubblicazione del ritrovamento), 929 (acquisto di proprietà della cosa ritrovata) e 923 (cose suscettibili di occupazione) del codice civile sono conferiti ai centri di raccolta di cui al comma 1 nei casi e con le procedure determinate con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e delle infrastrutture e dei trasporti. Fino all'adozione di tale decreto, trova applicazione il D.M. 22 ottobre 1999, n. 460.

Nella relazione illustrativa si segnala che la modifica è finalizzata a precisare "che, nei casi di cui alla lettera b) del comma 2 dell'articolo 3, che stabilisce quando un veicolo può essere classificato fuori uso, vale a dire quelli previsti dalla vigente disciplina in materia di veicoli a motore rinvenuti da organi pubblici e non reclamati, si debba applicare la disciplina prevista all'articolo 231, comma 3, del decreto legislativo n. 152/2006 e che, pertanto, nella predetta fattispecie debba rientrare anche la categoria dei veicoli acquisiti per occupazione, ai sensi degli articoli 927, 928, 929 e 923 del codice civile". Anche in questo caso - aggiunge la relazione - "si tratta di mero aggiornamento di riferimenti normativi riconducibile al criterio generale di delega di cui all'articolo 32, comma 1, lettera b), della legge 24 dicembre 2012, n. 234 (comma 1, lettera b)".

- il **comma 1, lettera c)**, modifica l'art. 3, comma 3, del D. Lgs. n. 209/2003 al fine di **precisare che i veicoli destinati ai musei**, come tali non rientranti nella categoria dei veicoli fuori uso, sono **quelli individuati come tali dalla normativa di settore**.

Il comma 3 dell'art. 3 del D. Lgs. n. 209/2003 dispone che "Non rientrano nella definizione di rifiuto ai sensi del comma 1, lettera b), e non sono soggetti alla relativa disciplina, i veicoli d'epoca e i veicoli di interesse storico o collezionistico o destinati ai musei, conservati in modo adeguato, pronti all'uso ovvero in pezzi smontati".

Nella relazione illustrativa si sottolinea che "con riferimento 'ai veicoli destinati ai musei' viene fatto espresso rinvio alla normativa di settore per la loro individuazione. Si tratta di una precisazione della disposizione vigente introdotta su richiesta degli stakeholder".

Una ulteriore precisazione di coordinamento normativo è apportata, poi, all'art. 4, comma 1, del D. Lgs. n. 209/2003, ove è aggiornata la denominazione del Ministero dello sviluppo economico, che nel testo vigente è ancora denominato Ministero delle attività produttive (**comma 1, lettera d)**).

Raccolta (art. 1, comma 1, lettere e), f), g), h), i), l), m) e n))

L'**art. 1, comma 1, lettera e)** modifica l'art. 5, comma 1, del D. Lgs. n. 29/2003, al fine di precisare:

- con una modifica di tipo puntuale (effettuata mediante la sostituzione del termine "ovvero", utilizzato nella vigente formulazione della norma, con il termine "oppure"), che la consegna del veicolo fuori uso ad un centro di raccolta è alternativa alla possibilità di consegna al concessionario nel caso in cui il detentore intende cedere il predetto veicolo per acquistarne un altro (**numero 1**);
- che, nel caso di consegna al concessionario o al gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato del veicolo fuori uso destinato alla demolizione per la successiva consegna dello stesso veicolo ad un centro di raccolta, **tale centro di raccolta deve essere convenzionato con uno dei produttori di autoveicoli (numero 2)**.

La relazione illustrativa sottolinea, con riguardo a tale ultima previsione, che "in tal modo si intende favorire il flusso dei veicoli fuori uso verso i centri di raccolta e gli impianti di trattamento che sono dotati di certificazioni ambientali e che assicurano, attraverso la vigilanza dei produttori dei veicoli, la qualità dei dati raccolti e comunicati. La disposizione intende, pertanto, consentire ai produttori dei veicoli di istituire un meccanismo adeguato di autosorveglianza sui centri di raccolta con cui sono convenzionati, in coerenza con l'articolo 8-*bis*, paragrafo 3, lettera d) della direttiva 2008/98/CE, aggiunto dall'articolo 1, paragrafo 1, punto 9 della direttiva (UE) 2018/851. Inoltre, la disposizione è anche funzionale a consentire la corretta predisposizione della relazione di controllo della qualità dei dati prevista nella direttiva (UE) 2018/849, recepita nella successiva lettera cc) del presente schema di decreto. La modifica introdotta mantiene il disallineamento vigente tra gli obblighi in capo ai concessionari previsti nell'articolo 5, comma 1 del d.lgs n. 209/03 con quelli dell'articolo 231, comma 2 del decreto legislativo n. 152 del 2006. Quest'ultimi, infatti, hanno l'obbligo, e non la facoltà, a differenza dei concessionari di cui al vigente articolo 5, comma 1 del d.lgs n. 209/03, di accettare la consegna del veicolo destinato alla demolizione qualora il proprietario intenda acquistarne un altro. Al riguardo, si è ritenuto che l'obbligo introdotto non debba essere imposto anche ai concessionari che effettuano la vendita dei veicoli non disciplinati dal decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, vale a dire quelli di cui all'articolo 231, comma 2 del decreto legislativo n. 152 del 2006, in quanto non previsto dalla direttiva 2000/53/CE".

Si ricorda che l'art. 8-*bis* della direttiva 2008/98/CE, introdotto dall'art. 1, paragrafo 1, punto 9, della direttiva (UE) 2018/851, disciplina i requisiti generali minimi in materia di **responsabilità estesa del produttore** e, al paragrafo 1, stabilisce che laddove i regimi di responsabilità estesa del produttore siano istituiti in conformità dell'articolo 8, paragrafo 1, e anche per effetto di altri atti legislativi dell'Unione, gli Stati membri:

a) definiscono in maniera chiara i ruoli e le responsabilità di tutti i pertinenti attori coinvolti, compresi i produttori che immettono prodotti sul mercato dello Stato membro, le organizzazioni che attuano, per conto dei produttori di prodotti, gli obblighi derivanti dalla responsabilità estesa di questi ultimi, i gestori pubblici o privati di rifiuti, le autorità locali e, ove applicabile, gli operatori per il riutilizzo e la preparazione per il riutilizzo e le imprese dell'economia sociale;

b) definiscono, in linea con la gerarchia dei rifiuti, obiettivi di gestione dei rifiuti, volti a conseguire almeno gli obiettivi quantitativi rilevanti per il regime di responsabilità estesa del produttore di cui alla presente direttiva e alle direttive 94/62/CE, 2000/53/CE, 2006/66/CE e 2012/19/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e definiscono altri obiettivi quantitativi e/o qualitativi considerati rilevanti per il regime di responsabilità estesa del produttore;

c) garantiscono la presenza di un sistema di comunicazione delle informazioni per raccogliere i dati sui prodotti immessi sul mercato dello Stato membro dai produttori di prodotti assoggettati al regime di responsabilità estesa del produttore e i dati sulla raccolta e sul trattamento di rifiuti risultanti da tali prodotti, specificando, se opportuno, i flussi dei materiali di rifiuto e di altri dati pertinenti ai fini della lettera b);

d) assicurano un trattamento equo dei produttori di prodotti indipendentemente dalla loro origine o dimensione, senza imporre un onere regolamentare sproporzionato sui produttori, comprese le piccole e medie imprese, di piccole quantità di prodotti.

Il paragrafo 3, lettera d), del citato art. 8-*bis* dispone, in particolare, che gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che il produttore di prodotti o le organizzazioni che attuano, per conto dei produttori di prodotti, gli obblighi derivanti dalla responsabilità estesa di quest'ultimo istituiscano un **meccanismo adeguato di autosorveglianza** supportato, ove pertinente, da regolari verifiche indipendenti.

L'art. 1, comma 1, lettera f), introduce il comma 1-*bis* all'articolo 5 del D. Lgs. n. 209/2003, al fine di prevedere l'**obbligo per i concessionari** o per il gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato, che hanno accettato il veicolo destinato alla demolizione con i documenti necessari alla radiazione dal PRA, di **gestirlo, ai fini del successivo trasporto al centro di raccolta autorizzato, ai sensi della disciplina sul deposito temporaneo** di cui all'art. 183, comma 1, lettera bb), del D. Lgs. n. 152/2006.

L'art. 183, comma 1, lettera bb)), del Codice dell'ambiente definisce il «deposito temporaneo» come il raggruppamento dei rifiuti e il deposito preliminare alla raccolta ai fini del trasporto di detti rifiuti in un impianto di trattamento, effettuati, prima della raccolta, nel luogo in cui gli stessi sono prodotti, da intendersi quale l'intera area in cui si svolge l'attività che ha determinato la produzione dei rifiuti o, per gli imprenditori agricoli di cui all'art. 2135 del codice civile, presso il sito che sia nella disponibilità giuridica della cooperativa agricola, ivi compresi i consorzi agrari, di cui gli stessi sono soci, alle seguenti condizioni:

1) i rifiuti contenenti gli inquinanti organici persistenti di cui al regolamento (CE) 850/2004, e successive modificazioni, devono essere depositati nel rispetto delle norme tecniche che regolano lo stoccaggio e l'imballaggio dei rifiuti contenenti sostanze pericolose e gestiti conformemente al suddetto regolamento;

2) i rifiuti devono essere raccolti ed avviati alle operazioni di recupero o di smaltimento secondo una delle seguenti modalità alternative, a scelta del produttore dei rifiuti: con cadenza almeno trimestrale, indipendentemente dalle quantità in deposito; quando il quantitativo di rifiuti in deposito raggiunga complessivamente i 30 metri cubi di cui al massimo 10 metri cubi di rifiuti pericolosi. In ogni caso, allorché il quantitativo di rifiuti non superi il predetto limite all'anno, il deposito temporaneo non può avere durata superiore ad un anno;

3) il «deposito temporaneo» deve essere effettuato per categorie omogenee di rifiuti e nel rispetto delle relative norme tecniche, nonché, per i rifiuti pericolosi, nel rispetto delle norme che disciplinano il deposito delle sostanze pericolose in essi contenute;

4) devono essere rispettate le norme che disciplinano l'imballaggio e l'etichettatura delle sostanze pericolose;

5) per alcune categorie di rifiuto, individuate con decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministero per lo sviluppo economico, sono fissate le modalità di gestione del deposito temporaneo;

La relazione illustrativa sottolinea che "detto deposito temporaneo è consentito per un periodo massimo di 30 giorni, così come previsto dall'articolo 6, comma 8-*bis* del decreto legislativo n. 209/2003" e che "con tale disposizione si garantisce che anche il deposito dei veicoli fuori uso presso le aree individuate dal concessionario avvenga

secondo le prescrizioni tecniche minime di cui all'allegato I del d.lgs. n. 209 del 2003".

La relazione illustrativa evidenzia inoltre che tale modifica, come quelle successive, "attua l'articolo 14, comma 1, lettera a), numero 1) della legge 4 ottobre 2019, n. 117 - legge di delegazione europea 2018, l'articolo 8-*bis*, paragrafo 1, lettera a) della direttiva 2008/98/CE aggiunto dall'articolo 1, paragrafo 1, punto 9 della direttiva (UE) 2018/851 e l'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2000/53/CE modificato dall'articolo 1, comma 3, lett. a) della direttiva (UE) 2018/849".

Si ricorda, al riguardo, che l'art. 14, comma 1, lettera a), della L. n. 117/2019 (legge di delegazione europea 2018) prevede che nell'esercizio della delega per l'attuazione della direttiva (UE) 2018/849 il Governo è tenuto a seguire, tra i principi e criteri direttivi specifici, anche quello di **reformare il sistema di gestione dei veicoli fuori uso** (v. *supra*).

L'art. 2, comma 1, lettera a), del D. Lgs. n. 209/2003 (cui rinvia l'art. 14, comma 1, lettera a), n. 2, della L. n. 117/2019) stabilisce che il medesimo D. Lgs. n. 209/2003 ha lo scopo, tra l'altro, 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.

La norma in esame appare in linea con quanto previsto dall'art. 8-*bis*, paragrafo 1, lettera a), della direttiva 2008/98/CE, introdotto dall'art. 1, paragrafo 1, punto 9 della direttiva (UE) 2018/851, ove si prevede, in materia di regimi di responsabilità estesa del produttore, che gli Stati membri "definiscono in maniera chiara i ruoli e le responsabilità di tutti i pertinenti attori coinvolti, compresi i produttori che immettono prodotti sul mercato dello Stato membro, le organizzazioni che attuano, per conto dei produttori di prodotti, gli obblighi derivanti dalla responsabilità estesa di questi ultimi, i gestori pubblici o privati di rifiuti, le autorità locali e, ove applicabile, gli operatori per il riutilizzo e la preparazione per il riutilizzo e le imprese dell'economia sociale".

La disposizione in esame appare altresì coerente con l'art. 6, paragrafo 1, della direttiva 2000/53/CE, come modificato dall'art. 1, paragrafo 3, lettera a), della direttiva (UE) 2018/849, il quale stabilisce che gli Stati membri "adottano i provvedimenti necessari per garantire il deposito, anche temporaneo, e il trattamento di tutti i veicoli fuori uso in conformità della gerarchia dei rifiuti e dei requisiti generali di cui all'articolo 4 della direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e secondo le prescrizioni tecniche minime di cui all'allegato I della presente direttiva, fatte salve le norme nazionali sulla salute e sull'ambiente".

L'art. 1, comma 1, lettera g), apporta una novella di coordinamento normativo volta a prevedere (attraverso il richiamo, nel comma 2 dell'art. 5 del D. Lgs. n. 209/2003, anche del comma 1-*bis* introdotto dall'art. 1, comma 1, lettera f), dello schema in esame) che, fatti salvi i costi documentati relativi alla cancellazione del veicolo dal Pubblico registro automobilistico, non sono previste spese a carico del detentore del veicolo fuori uso anche nel caso di consegna ad un concessionario o alla succursale della casa costruttrice o all'automercato.

la consegna di un veicolo fuori uso ad un centro di raccolta avviene senza che il detentore incorra in spese a causa del valore di mercato nullo o negativo del veicolo, fatti salvi) il richiamo anche del comma 1-*bis*,

L'art. 1, comma 1, lettera h):

- al **numero 1**, modifica il comma 3 dell'art. 5 del D. Lgs. n. 209/2003 al fine di specificare che i produttori sono **tenuti a ritirare i veicoli fuori uso o i pezzi usati** allo stato di rifiuto, laddove tecnicamente fattibile, **sull'intero territorio nazionale**;

La norma - come sottolinea la relazione illustrativa - dà attuazione all'art. 8-*bis*, paragrafo 3, lettera a), della direttiva 2008/98/CE, aggiunto dall'art. 1, paragrafo 1, punto 9 della direttiva (UE) 2018/85, a norma del quale gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che il produttore di prodotti o le organizzazioni che attuano, per conto dei produttori di prodotti, gli obblighi derivanti dalla responsabilità estesa di quest'ultimo, abbiano una copertura geografica di prodotti e di materiali chiaramente definita **senza limitare tali zone alle aree in cui la raccolta e la gestione dei rifiuti sono più proficue**.

- al **numero 2**, modifica lo stesso comma 3 del citato art. 5 aggiungendo la previsione che i produttori, a fini di pubblicità, si dotano di un **sito internet dal quale sono reperibili le procedure di selezione dei centri di raccolta affiliati** e le relative informazioni anagrafiche.

La norma appare in linea con l'art. 8-*bis*, paragrafo 3, lettera e), della direttiva, il quale prevede che gli Stati membri devono garantire che il produttore di prodotti o le organizzazioni che attuano, per conto dei produttori di prodotti, gli obblighi derivanti dalla responsabilità estesa di quest'ultimo, **rendano pubbliche le informazioni sul conseguimento degli obiettivi di gestione dei rifiuti** di cui al paragrafo 1, lettera b), e, nel caso di adempimento collettivo degli obblighi in materia di responsabilità estesa del produttore, informazioni altresì su:

- i) proprietà e membri;
- ii) contributi finanziari versati da produttori di prodotti per unità venduta o per tonnellata di prodotto immessa sul mercato;
- iii) procedura di selezione dei gestori di rifiuti.

L'art. 1, comma 1, lettera i), modifica il comma 8 dell'art. 5 del D. Lgs. n. 209/2003 allo scopo di chiarire che la **cancellazione dal PRA avviene a cura del concessionario nel caso di cessione del veicolo** per l'acquisto di un altro veicolo, previsto al comma 1 del medesimo art. 5.

L'art. 1, comma 1, lettera l), chiarisce, al comma 9 dell'art. 5, che, come previsto per tutti gli

impianti di trattamento, anche i titolari dei centri di raccolta sono tenuti ad **effettuare entro 7 giorni** (ai sensi dell'art. 6, comma 2, lettera a), del D. Lgs. n. 209/2003, come modificato dal provvedimento in esame: v. *infra*) le **operazioni di messa in sicurezza del veicolo** di cui all'Allegato I, punto 5.

Si ricorda che l'art. 5, comma 9, del D. Lgs. n. 209/2003 stabilisce che 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. Il punto 5 dell'Allegato I al D. Lgs. n. 209/2003 fissa le seguenti modalità e prescrizioni per l'effettuazione delle operazioni per la messa in sicurezza del veicolo fuori uso:

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 scoloratura; 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.

L'art. 1, comma 1, lettera m), modifica il comma 15 dell'art. 5 del D. Lgs. n. 209/2003 integrandolo con la precisazione che le **imprese esercenti attività di autoriparazione**, ove ciò sia tecnicamente fattibile, consegnano i pezzi usati allo stato di rifiuto derivanti dalle riparazioni dei veicoli, ad eccezione di quelli per cui è previsto dalla legge un consorzio obbligatorio di raccolta, **anche ad altri sistemi di gestione di filiera** istituiti ai sensi del D. Lgs. n. 152/2006

La norma, come rilevato nella relazione illustrativa, appare coerente con la finalità indicata dall'art. 8-bis, paragrafo 1, lettera b) della direttiva 2008/98/CE, come introdotto dall'art. 1, paragrafo 1, punto 9 della direttiva (UE) 2018/851, a norma del quale gli Stati membri definiscono, in linea con la gerarchia dei rifiuti, obiettivi di gestione dei rifiuti, volti a conseguire almeno gli obiettivi quantitativi rilevanti per il regime di responsabilità estesa del produttore.

Prescrizioni relative al trattamento dei veicoli fuori uso (art. 1, comma 1, lettere o), p), q), r), s), t), u) e v))

L'art. 1, comma 1, lettere da o) a v), dello schema di decreto in esame reca modifiche all'art. 6 del D. Lgs. n. 209/2003, il quale detta norme in materia di **prescrizioni relative al trattamento dei veicoli fuori uso**. Alcune di tali modifiche sono di mero coordinamento in quanto volte a sostituire i riferimenti all'abrogato D. Lgs. n. 22/1997 con quelli al D. Lgs. n. 152/2006 (Codice dell'ambiente) e ad aggiornare ulteriori singoli riferimenti normativi.

Si illustrano, di seguito, le principali modifiche di carattere sostanziale apportate all'art. 6 del D. Lgs. n. 209/2003.

La **lettera o), numero 2**, modifica la lettera a) del comma 2 dell'art. 6 **introducendo**, in sostituzione della previsione generica presente nel testo vigente ("al più presto"), un **termine per la messa in sicurezza del veicolo pari a 7 giorni** dalla presa in carico del veicolo fuori uso.

Si ricorda che l'art. 6, comma 1, del D. Lgs. n. 209/2003 prevede che gli impianti di trattamento di cui all'articolo 3, comma 1, lettera o), si conformano alle pertinenti prescrizioni tecniche stabilite all'allegato I. Tale allegato stabilisce i requisiti relativi al centro di raccolta e all'impianto di trattamento (ubicazione dell'impianto, requisiti del centro di raccolta e dell'impianto, organizzazione del centro di raccolta, criteri per lo stoccaggio, operazioni per la messa in sicurezza del veicolo fuori uso, attività di demolizione, operazioni di trattamento per la promozione del riciclaggio, criteri di gestione).

Il vigente comma 2, lettera a), dell'art. 6 dispone che le operazioni di trattamento sono svolte, tra l'altro, nel rispetto dell'obbligo di effettuare al più presto le operazioni per la messa in sicurezza del veicolo fuori uso di cui all'allegato I, punto 5.

La relazione illustrativa evidenzia che l'introduzione di un termine di 7 giorni per la messa in sicurezza del veicolo è "finalizzata ad evitare l'esposizione di chi gestisce il veicolo a potenziali rischi conseguenti alla mancata messa in sicurezza del veicolo. In sostanza, la precisazione consente, a differenza delle altre attività di trattamento, che la messa in sicurezza possa essere effettuata anche prima della cancellazione dal PRA, qualora detta cancellazione non avvenga nei 7 giorni successivi dalla presa in carico del veicolo da parte del titolare del centro di raccolta e contestuale emissione del certificato di rottamazione". Nella relazione si precisa, in proposito, che ai fini della cancellazione dal PRA, "il vigente articolo 5, comma 8 del d.lgs n. 209/03, prevede l'obbligo per il titolare del centro

di raccolta di restituire il certificato di proprietà, la carta di circolazione e le targhe relativi al veicolo fuori uso entro 30 giorni dalla presa in carico del veicolo e contestuale emissione del certificato di rottamazione". La norma appare dunque funzionale al recepimento dell'art. 8-*bis*, paragrafo 1, lettera a), della direttiva 2008/98/CE, come introdotto dall'art. 1, paragrafo 1, punto 9, della direttiva (UE) 2018/851 in materia di responsabilità estesa del produttore, al fine - come sottolinea la relazione illustrativa - di definire il ruolo e la responsabilità del titolare dell'impianto di trattamento di "tutelare la salute degli operatori addetti alla gestione del veicolo fuori uso e l'ambiente da danni causati da possibili esplosioni".

La **lettera o), numero 3**, introduce, al comma 2 dell'art. 6, una nuova lettera e-*bis*) con la quale si prevede **l'obbligo di eseguire le operazioni di condizionamento dei componenti** di cui alla lettera e), consistenti in pulizia, controllo, riparazione e verifica della loro funzionalità, **in modo che gli stessi possano essere reimpiegati nel mercato del ricambio.**

Nella relazione illustrativa si fa presente che "in conformità agli obiettivi europei di garantire il reimpiego e il riciclaggio ed altre forme di recupero, è introdotta, in aggiunta agli specifici obblighi previsti all'articolo 6, comma 2, lettere a), b), c), d) ed e), una specifica prescrizione che dettaglia le operazioni di trattamento eseguite ai fini del recupero delle componenti del veicolo fuori uso. In sostanza, si tratta di quelle operazioni di "condizionamento" - pulizia, controllo e riparazione - che sono incluse nell'operazione R12, nota 7, dell'allegato C della parte quarta del decreto n. 152, a valle della quale parti e componenti dei veicoli fuori uso, possono essere commercializzati come prodotti e non come rifiuti. Con tale modifica si intende dare certezza che le parti e le componenti ottenute dal trattamento dei veicoli fuori uso possono essere utilizzabili e reimmesse sul mercato del ricambio".

La **lettera p)** inserisce nell'art. 6 del D. Lgs. n. 209/2003 un nuovo comma 3-*bis* con il quale si prevede che 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 (MUD)** previsti all'art. 11, comma 3, e del possesso delle certificazioni ISO 9001 e 14001, EMAS o altro sistema equivalente di gestione della qualità sottoposto ad audit e che comprenda anche i processi di trattamento ed il monitoraggio interno all'azienda.

La norma - sottolinea la relazione illustrativa - mira a responsabilizzare i produttori, in attuazione del criterio direttivo specifico dettato dall'art. 14, comma 1, lettera a), numero 3) della legge di delegazione europea 2018, concernente il **rafforzamento dell'efficacia e dell'efficienza dei sistemi di tracciabilità e di contabilità dei veicoli, dei veicoli fuori uso e dei rifiuti derivanti dal trattamento degli stessi**, con particolare riferimento all'obbligo della pesatura dei veicoli fuori uso nei centri di raccolta.

La **lettera v)** aggiunge, infine, un periodo al comma 8-*bis* dell'art. 6, con il quale si prevede che 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 (che il primo periodo della disposizione in oggetto consente fino a un massimo di trenta giorni) è **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.

La norma, in coerenza con il regime di responsabilità estesa del produttore, risponde alla finalità, fissata dalla normativa europea, di definire in maniera chiara ruoli e responsabilità di tutti i pertinenti autori coinvolti, compresi, tra gli altri, gestori pubblici o privati di rifiuti.

Reimpiego e recupero (art. 1, comma 1, lettere z) e aa))

In materia di **reimpiego e recupero dei veicoli fuori uso** viene modificato l'art. 7 del D.Lgs. 209/2003.

In particolare, l'art. 7 prevede il reimpiego dei componenti idonei, il recupero di quelli non reimpiegabili, nonché, come soluzione privilegiata, il riciclaggio, ove sostenibile dal punto di vista ambientale (comma 1).

Nello specifico, gli operatori economici garantiscono che (comma 2):

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 è 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 è 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 è pari almeno al 75 per cento del peso medio per veicolo e per anno e la percentuale di reimpiego e di riciclaggio è 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 è pari almeno al 95 per cento del peso medio per veicolo e per anno e la percentuale di reimpiego e di riciclaggio è pari almeno all'85 per cento del peso medio per veicolo e per anno.

Al fine di verificare il raggiungimento degli obiettivi previsti, i responsabili degli impianti di trattamento comunicano annualmente i dati relativi ai veicoli trattati ed ai materiali derivanti da essi ed avviati al recupero (comma 2-*bis*).

Al fine di raggiungere gli obiettivi indicati il Ministero dell'ambiente e il Ministero dello sviluppo economico hanno siglato un [accordo di programma quadro per la gestione dei veicoli fuori uso](#) con le imprese del settore e con l'ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica).

La **lettera z)** dello schema di decreto in esame introduce un comma 1-*bis* all'art. 7, al fine di recepire quanto previsto dall'art. 8-*bis*, paragrafo 1, lettera a) della direttiva 2008/98, introdotto dall'art. 1, paragrafo 1, punto 9, della direttiva 2018/851, e dall'art. 14, comma 1, lettera a), numeri 3 e 4 della L. 117/2019, in cui si prevede che, per massimizzare il riciclaggio ed il recupero energetico dei materiali e dei componenti non metallici, le associazioni di categoria dei produttori dei veicoli e le associazioni di categoria delle imprese che

effettuano la raccolta e quelle che effettuano il riciclaggio ed il recupero energetico dei materiali e dei componenti non metallici in qualità di CSS, possano stipulare, con il Ministero dell'ambiente, **accordi di programma, con validità triennale, diretti al conferimento di particolari rifiuti** (quali ad esempio plastiche, vetri) a sistemi di gestione di filiera, istituiti ai sensi del decreto legislativo n. 152/2006, già organizzati per il recupero di rifiuti affini.

La **lettera aa)** modifica, invece, il comma 2-*bis* dell'art. 7, specificando che i responsabili degli impianti sono tenuti a **comunicare il peso effettivo dei veicoli fuori uso in ingresso** negli impianti ottenuto dal sistema di pesatura posto all'ingresso dello stesso impianto di trattamento.

Gestione dei veicoli fuori uso (art. 1, comma 1, lettera bb))

La **lettera bb)** interviene sul comma 4 dell'art. 8 del D. Lgs. 209/2003, che individua, in merito alla gestione dei veicoli fuori uso, i soggetti (che nel testo vigente sono: l'albo nazionale delle imprese esercenti e l'Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici - Apat), preposti 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, inclusi quelli economici e quelli di riciclaggio e di recupero, aggiornando, il riferimento normativo ivi contenuto, con quello relativo all'Albo dei gestori ambientali (si fa riferimento all'art. 212 del Codice dell'Ambiente, che disciplina le funzioni del predetto Albo dei gestori ambientali - D.Lgs. 152/2006), e richiamando l'ISPRA in luogo dell'Apat.

Si ricorda che con l'art. 28 del D.L. 112/2008 i tre enti controllati dal Ministero dell'Ambiente l'APAT, l'INFS (Istituto nazionale per la fauna selvatica) e l'ICRAM (Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata al mare) sono stati accorpati nel nuovo ente denominato ISPRA (Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale).

Informazioni per la demolizione e codifica (art. 1, comma 1, lettera cc)).

La **lettera cc)** modifica l'art. 10, comma 1, in attuazione dell'art. 8-*bis*, paragrafo 2, della direttiva 2008/98, aggiunto dall'articolo 1, paragrafo 1, punto 9, della direttiva 2018/851, nonché dell'art. 14, comma 1, lett. a), numero 1, della L. 117/2019, in materia di responsabilità estesa del produttore, al fine di prevedere che i **produttori informino i gestori degli impianti di trattamento sulle misure da mettere in atto per la messa in sicurezza** dei veicoli fuori uso.

Trasmissione di dati e informazioni (art. 1, comma 1, lettera dd))

In attuazione di quanto introdotto dall'art. 1, paragrafo 6 della direttiva 2018/849 all'art. 9 della direttiva 2000/53, e del criterio di delega contenuto all'art. 14, comma 1, lettera a), della L. 117/2019, la **lettera dd)** sostituisce il comma 1 dell'art. 11 del D. Lgs. 209/2003, al fine di **eliminare l'obbligo della prevista relazione triennale**, inviata dal Ministero dell'ambiente e dal Ministero delle attività produttive alla Commissione europea, sull'applicazione delle disposizioni in materia di gestione dei veicoli, prevedendo, invece, che il Ministero dell'ambiente **comunichi alla Commissione, per via elettronica, i dati relativi agli obiettivi di reimpiego e recupero** dei veicoli fuori uso fissati dall'art. 7, comma 2, del D.Lgs. 209/2003 per ogni anno civile, accompagnati da una relazione di controllo di qualità, da inviarsi entro 18 mesi dalla fine dell'anno di riferimento per i quali sono raccolti. E' previsto altresì che la Commissione stabilisca la *format* per l'invio di tali dati, che verranno comunicati solo a partire dal primo anno di adozione di tale *format*.

Comunicazione dei dati mediante MUD (art. 1, comma 1, lettera ff))

La **lettera ff)**, secondo quanto indicato dalla relazione illustrativa, riscrive il comma 3 dell'art. 11 del D.Lgs. 209/2003 al fine di aggiornare "alle modifiche normative intervenute, le modalità di **comunicazione dei dati relativi ai veicoli fuori uso** ripristinando l'utilizzo del **modello unico di dichiarazione ambientale**" (MUD).

Il nuovo testo prevede infatti che 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 MUD.

Il testo vigente prevede invece che "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, sono forniti attraverso il sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti (SISTRI)".

La relazione illustrativa evidenzia che l'aggiornamento previsto dalla norma in esame è dovuto al fatto che il SISTRI è stato abrogato dall'art. 6 del D.L. 135/2018 e che, a seguito di tale abrogazione, è stata ripristinata la precedente disciplina in materia di comunicazione che prevedeva l'utilizzo del modello unico di dichiarazione ambientale (MUD), di cui alla legge 25 gennaio 1994, n. 70.

Occorre però considerare che lo stesso art. 6 ha previsto, in sostituzione del SISTRI, l'istituzione del Registro elettronico nazionale per la tracciabilità dei rifiuti (d'ora in poi indicato con l'acronimo RENTRI) e ha disposto che fino alla definizione ed alla piena operatività di un nuovo sistema di tracciabilità organizzato e gestito direttamente dal Ministero dell'ambiente, l'applicazione dei meccanismi di tracciabilità tradizionali (registri di carico e scarico, formulari di trasporto e MUD). Tali meccanismi sono tuttora utilizzati, poiché gli atti attuativi necessari alla definizione e

all'operatività del nuovo sistema di tracciabilità non sono stati ancora emanati.

Nel caso del MUD, la sua obbligatorietà per la comunicazione dei dati relativi ai veicoli fuori uso è stata confermata dal [D.P.C.M. 24 dicembre 2018](#) con cui è stato approvato il modello unico di dichiarazione ambientale per l'anno 2019. Come si legge nella [sezione MUD del sito web del Ministero dell'ambiente](#), tale modello è confermato e sarà utilizzato per le dichiarazioni da presentare, entro il 30 aprile 2020 (termine prorogato al 30 giugno 2020 dall'art. 113 del D.L. 18/2020).

Occorre altresì considerare che l'art. 1, comma 14, dello schema n. 169 (che reca le disposizioni per il recepimento delle nuove direttive rifiuti e imballaggi) è finalizzato a riportare all'interno del Codice dell'ambiente (D.Lgs. 152/2006) la nuova disciplina relativa alla tracciabilità dei rifiuti introdotta dal richiamato art. 6 del D.L. 135/2018.

Tuttavia tale operazione non è completa, in quanto l'art. 6 del D.L. 135/2018 non viene interamente abrogato. Restano infatti in vigore, in particolare, le disposizioni soppressive del SISTRI (vale a dire i commi 1 e 2), nonché la norma istitutiva del RENTRI recata dal comma 3. Tale comma 3 dispone che è istituito il Registro elettronico nazionale per la tracciabilità dei rifiuti, gestito direttamente dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, cui sono tenuti ad iscriversi (entro il termine individuato dalla norma) i soggetti indicati, tra i quali "gli enti e le imprese che effettuano il trattamento dei rifiuti".

Si ricorda che l'art. 3, comma 1, lettera b), del D.Lgs. 209/2003, definisce «veicolo fuori uso» un veicolo a fine vita che costituisce un rifiuto.

La finalità della norma in esame sembra quindi quella non solo di aggiornare il contenuto della disposizione, al fine di eliminare i riferimenti all'abrogato SISTRI, ma anche di escludere i veicoli fuori uso dal RENTRI.

Si fa notare che la relazione illustrativa ricorda che la norma in esame consente di attuare il **criterio di delega** recato dall'art. 14, comma 1, **lettera a), numero 3)**, della legge 117/2019.

Tale criterio richiede, in particolare, di "rafforzare l'efficacia e l'efficienza dei sistemi di tracciabilità e di contabilità dei veicoli, dei veicoli fuori uso e dei rifiuti derivanti dal trattamento degli stessi".

Sanzioni (art. 1, comma 1, lettera ii))

La **lettera ii)** apporta una serie di modifiche, soprattutto di carattere integrativo, al comma 7 dell'art. 13 del D.Lgs. 203/2009, che disciplina la sanzione da applicare a carico dei soggetti che non effettuano la prevista comunicazione dei dati relativi ai veicoli fuori uso o la effettuano in maniera incompleta o inesatta.

Una prima modifica è volta a **correggere l'errato richiamo al comma 4**, al fine di chiarire che la **sanzione** fa invece riferimento alla **mancata, incompleta o inesatta** comunicazione dei dati prevista dal comma 3 che viene effettuata, in base alla novella recata dalla lettera ff), mediante la **trasmissione del MUD** - modello unico di dichiarazione ambientale (v. *supra*).

Una seconda modifica è volta ad integrare la sanzione vigente (che attualmente consiste in una sanzione pecuniaria amministrativa da 3.000 a 18.000 euro) al fine di comprendervi anche la **sospensione dell'autorizzazione per un periodo da 2 a 6 mesi**.

Una terza e ultima modifica aggiunge un periodo volto a stabilire che la **comunicazione effettuata in modo incompleto o inesatto può essere rettificata o completata entro 30 giorni** dal termine di presentazione della stessa comunicazione.

Si ricorda che l'art. 6, comma 2, della legge n. 70/1994 (istitutiva del [MUD](#)), fissa al 30 aprile dell'anno successivo a quello di riferimento, la scadenza per la presentazione del modello in questione. Tale termine, per l'anno 2020, è stato prorogato al 30 giugno 2020 dall'art. 113 del D.L. 18/2020 (c.d. cura Italia).

Modifiche formali o di coordinamento (lettere ee), gg), hh), ll), mm) e nn)

Le **lettere ee), gg)** e **hh)** recano **modifiche formali finalizzate ad aggiornare le denominazioni di enti e ministeri** che hanno subito modifiche nel corso degli ultimi anni, mentre nelle **lettere ll), mm) ed nn)** sono contenute modifiche volte ad **aggiornare i riferimenti normativi e a coordinare il testo** con le analoghe modifiche recate dalle lettere s), t), u), al cui commento si rinvia.

Commercio delle parti di ricambio recuperate dai veicoli fuori uso (art. 1, comma 1, lettere oo) e pp))

Le lettere oo) e pp) modificano la disciplina relativa alla commerciabilità delle parti di ricambio recuperate in occasione dello svolgimento delle operazioni di trattamento del veicolo fuori uso, contenuta nei commi 7 e 8 dell'art. 15 del D.Lgs. 209/2003.

Il testo vigente del comma 7, che consente il commercio delle citate parti di ricambio recuperate ad esclusione di quelle (indicate nell'allegato III del decreto legislativo) che hanno attinenza con la sicurezza dello stesso veicolo, viene integrato:

- dal **numero 1) della lettera oo)**, al fine di chiarire che le **parti di ricambio commerciabili** sono solo **quelle provenienti dalle operazioni** (indicate nella nuova lettera *e-bis*) del comma 2 dell'articolo 6, introdotta dalla lettera dell'art. 1, lettera o), numero 3), del presente schema) **di pulizia, controllo, riparazione e verifica della funzionalità dei componenti** effettuate al fine del loro reimpiego nel mercato

del ricambio;

- dal **numero 2) della lettera oo)**, al fine di precisare che le **operazioni** di trattamento, che portano al recupero di parti di ricambio, devono essere **effettuate in un centro di raccolta autorizzato**;

- dal **numero 3) della lettera oo)**, al fine di prevedere che il gestore del centro di raccolta garantisce la **tracciabilità, con l'indicazione sui documenti di vendita, dei ricambi matricolati posti in commercio**.

La **lettera pp)** riscrive il testo del comma 8 dell'art. 15 del D.Lgs. 209/2003 relativo alla **commerciabilità delle parti di ricambio attinenti alla sicurezza del veicolo**. La finalità della riscrittura è quella di prevedere **l'obbligo, per l'impresa di autoriparazione** a cui tali parti sono cedute per il riutilizzo, **di certificare l'idoneità e la funzionalità di tali parti di ricambio**.

La relazione illustrativa evidenzia che tale certificazione è volta a "garantire la sicurezza di quelle specifiche parti del veicolo il cui funzionamento errato possa provocare direttamente una perdita di controllo dell'autoveicolo o qualsiasi altro grave rischio per gli occupanti o per eventuali terzi coinvolti (impianto freni, sterzo, elementi della trasmissione etc.)".

La relazione illustrativa sottolinea altresì che le norme recate dalle lettere in esame consentono di attuare i **criteri di delega recati dai numeri 2) e 3) della lettera a)** del comma 1 dell'art. 14 della L. 117/2019.

Tali criteri richiedono infatti, tra l'altro, di individuare forme di promozione e di semplificazione per il riutilizzo delle parti dei veicoli fuori uso utilizzabili come ricambio, nonché di rafforzare l'efficacia e l'efficienza dei sistemi di tracciabilità.

Sistema di pesatura dei veicoli fuori uso (art. 1, comma 1, lettera qq), e art. 2)

La **lettera qq)** del comma 1 dell'art. 1 integra i requisiti relativi al centro di raccolta e all'impianto di trattamento dei veicoli fuori uso previsti dall'allegato I, al fine di introdurre **l'obbligo, per i centri di raccolta, di dotarsi di un adeguato sistema di pesatura per i veicoli fuori uso in ingresso**.

La relazione illustrativa sottolinea che la norma in esame consente di attuare il **criterio di delega recato dal numero 3) della lettera a)** del comma 1 dell'art. 14 della L. 117/2019.

Tale criterio richiede infatti di "rafforzare l'efficacia e l'efficienza dei sistemi di tracciabilità (...) con particolare riferimento all'obbligo della pesatura dei veicoli fuori uso nei centri di raccolta".

Relativamente alle motivazioni che giustificano l'introduzione dell'obbligo in questione, la relazione illustrativa ricorda che la finalità è quella di "impedire alterazioni del peso reale del veicolo e, conseguentemente, delle percentuali di reimpiego e di riciclaggio, calcolate proprio sulla base del peso dei veicoli in ingresso. Oggi, il peso del veicolo in ingresso è indicato sulla base delle informazioni ricavate dal libretto di circolazione e, di fatto, non si riesce a conoscere il peso reale dei veicoli fuori uso che entrano negli impianti di autodemolizione. Il peso può essere, dunque, sovrastimato o sottostimato. Ciò favorisce il mercato illecito dei pezzi di ricambio che possono essere asportati prima del conferimento del veicolo nel centro di raccolta e che, quindi, non possono essere conteggiati ai fini del raggiungimento dell'obiettivo del reimpiego".

L'**art. 2** introduce una disposizione transitoria al fine di consentire ai **titolari dei centri di raccolta di adeguarsi, entro il 31 dicembre 2020**, all'obbligo in questione.



Clausola di invarianza finanziaria (art. 3)

L'art. 3 reca l'usuale clausola di invarianza finanziaria, prevedendo che dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che i soggetti pubblici interessati provvedono ad attuare le disposizioni del presente articolo (*rectius*: decreto) con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

Lo schema di decreto legislativo in esame interviene su profili riconducibili alla materia **tutela dell'ambiente**, attribuita alla potestà legislativa esclusiva dello Stato dall'art. 117, secondo comma, lettera s), della Costituzione.

Senato: Dossier n. 241
Camera: Atti del Governo n. 166
22 aprile 2020

Senato	Servizio Studi del Senato Ufficio ricerche nei settori ambiente e territorio	Studi1@senato.it - 066706-2451	 SR_Studi
Camera	Servizio Studi Dipartimento Ambiente	st_ambiente@camera.it - 066760-9253	 CD_ambiente

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.
Am0082