

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3194

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**ZOLEZZI, DEL MONACO, D'IPPOLITO, MAMMI', MARAIA, NAPPI,
PENNA, SEGNERI, VILLANI**

Modifiche al decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, in materia
di gestione dei veicoli fuori uso

Presentata il 5 luglio 2021

ONOREVOLI COLLEGHI ! – La direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 settembre 2000, relativa ai veicoli fuori uso risale ormai a oltre venti anni fa, mentre il decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, di recepimento della direttiva nell'ordinamento nazionale, pur con le modifiche intervenute in seguito, risale al 2003. Da allora l'intera normativa ambientale è stata praticamente rivoluzionata, sia per quanto concerne la gestione dei rifiuti, dapprima con la direttiva 2006/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 aprile 2006, poi abrogata, e successivamente con la direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, aggiornata dalle direttive europee sull'economia circolare, sia per quanto riguarda i criteri per la progettazione sostenibile. In questa filiera,

l'ultimo tassello da aggiornare è quello relativo allo smaltimento dei veicoli giunti a fine vita, poiché nella normativa vigente non è previsto, ad esempio, il concetto di « disassemblaggio », inteso come operazione di smontaggio dei vari pezzi costituenti il veicolo al fine di facilitare le operazioni di riciclaggio e soprattutto di prevenire la produzione di rifiuti tramite il riutilizzo, salvaguardando l'integrità e, per quanto possibile, la funzionalità dei singoli pezzi e adeguando alla gerarchia prevista dalla normativa vigente i criteri di gestione dei rifiuti derivanti dai veicoli fuori uso. Si ritiene necessario, fra l'altro, semplificare le operazioni che permettano la commercializzazione dei pezzi usati non connessi con la sicurezza del veicolo, in modo da prevenirne l'ingresso nel ciclo dei rifiuti e, per lo stesso motivo, consentire l'utilizzo

dei pezzi connessi alla sicurezza del veicolo per la costruzione di oggetti diversi dalla loro funzione originaria. In tal senso si prevede che l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale elabori apposite linee guida. Un altro fattore da tenere presente è la presenza di metalli semipreziosi o comunque « appetibili » nei veicoli, in particolare rame e acciaio: infatti sono sempre più frequenti, complice la crisi economica, i furti di tali materiali dovunque essi siano presenti e, dunque, appare logico cercare di migliorare le condizioni di sicurezza degli impianti di raccolta e di demolizione dei veicoli fuori uso. Un'ultima questione, ma non meno importante, è quella dell'esportazione illecita dei veicoli fuori uso. Purtroppo, la normativa vigente non consente di tracciare i veicoli fuori uso ed essi sono oggetto di esportazione, spesso in Paesi non appartenenti all'Unione europea, che viene « mascherata » in modo da farla sembrare un'esportazione con finalità di vendita e di utilizzo nel Paese di destinazione, mentre lo scopo reale è quello della demolizione, aggirando le normative ambientali europee.

Per tutte le ragioni esposte si ritiene opportuno modificare il decreto legislativo n. 209 del 2003.

La presente proposta di legge è composta da quattordici articoli.

Nell'articolo 1 si adeguano le disposizioni del decreto legislativo n. 209 del 2003 alla gerarchia dei rifiuti prevista dalla direttiva rifiuti 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, recepita nell'ordinamento nazionale con il decreto legislativo 3 dicembre 2010, n. 205, e si introduce il principio della sostenibilità ambientale in quanto concetto calcolabile e oggettivo, in luogo di quello più aleatorio della « qualità dell'ambiente ».

Nell'articolo 2 si introduce la definizione di disassemblaggio, inteso come smontaggio, decostruzione e scomposizione di un veicolo nei pezzi che lo compongono, senza alterare o compromettere la natura e la funzionalità dei singoli pezzi. Questo serve a migliorare la riciclabilità dei materiali e a facilitarne, in via prioritaria, il riutilizzo.

Altre definizioni vengono aggiornate alla gerarchia prevista dalla vigente normativa sui rifiuti.

Con l'articolo 3 si stabilisce che il disassemblaggio debba essere agevolato durante la progettazione del veicolo, in quanto una più facile separazione dei componenti aiuta il loro riutilizzo e riciclaggio.

L'articolo 4 introduce gli articoli da 4-*bis* a 4-*quinquies* del decreto legislativo n. 209 del 2003 e riporta il decreto nell'alveo della direttiva 2008/98/CE, prevedendo, per ogni opzione della gerarchia prevista nell'articolo 4 della medesima direttiva, un articolo specifico, conforme alle più recenti norme europee in materia di gestione dei rifiuti.

L'articolo 5 aggiorna la disciplina sulla raccolta dei veicoli fuori uso e sul certificato di rottamazione.

L'articolo 6 adegua alle nuove norme gli accordi fra operatori economici finalizzati alla gestione di un veicolo fuori uso.

L'articolo 7, fra l'altro, introduce disposizioni per migliorare la tracciabilità dei veicoli fuori uso, prevede l'emissione centralizzata dei certificati di demolizione, una banca dati centrale che faccia da riferimento anche per l'autorità giudiziaria e doganale e potenzia l'organico di tali autorità finalizzato ai controlli.

L'articolo 8 introduce il divieto di combustione della frazione leggera eterogenea derivante dai processi di frantumazione dei veicoli fuori uso e il divieto di conferimento di materiali non stabilizzati derivanti dalla gestione dei veicoli fuori uso in discarica.

L'articolo 9 stabilisce che i produttori debbano fornire agli operatori adeguate informazioni sul corretto disassemblaggio fra le varie parti del veicolo, allo scopo di preservare la funzionalità dei componenti e di prevenirne la miscelazione.

L'articolo 10 prescrive la verificabilità, l'attendibilità e la terzietà delle informazioni, ai sensi di quanto disposto dall'articolo 4 della proposta di modifica della direttiva 2000/53/CE (COM 2014/397 final del Parlamento europeo e del Consiglio, del 2 luglio 2014).

L'articolo 11 raddoppia le sanzioni previste per la gestione abusiva dei veicoli

fuori uso nel caso in cui da tale gestione derivi un danno ambientale.

L'articolo 12 abroga l'articolo 7 del decreto legislativo n. 209 del 2003 in quanto la materia è ora trattata dai nuovi articoli da 4-*bis* a 4-*quinquies*; inoltre, permette il commercio dei pezzi di seconda mano a patto che non abbiano attinenza con la sicurezza del veicolo.

L'articolo 13 modifica i requisiti relativi al centro di raccolta e all'impianto di trattamento dei veicoli fuori uso di cui all'allegato I annesso al decreto legislativo n. 209 del 2003, stabilendo che gli impianti di gestione dei veicoli fuori uso e i centri di raccolta non debbano essere situati nelle vicinanze di impianti a rischio di incidente rilevante e debbano avere un'adeguata recinzione e un idoneo sistema di videosorveglianza, atto a scoraggiare furti e intrusioni.

La modifica riguarda anche i criteri di stoccaggio dei componenti nei quali siano contenuti metalli semipreziosi, o comunque ritenuti appetibili dai ladri, come ad esempio le carcasse in acciaio dei pneumatici fuori uso. Oltre alla sicurezza, si aumenta anche il grado di protezione ambientale, prevedendo la copertura dei cumuli di rifiuti e aumentando la capacità del bacino di contenimento dei rifiuti liquidi pericolosi. Si introduce, inoltre, l'obbligo di separazione preventiva delle imbottiture e dei materiali isolanti, al fine di ridurre le impurità durante le operazioni di frantumazione.

Infine, l'articolo 14 modifica i requisiti minimi per il certificato di rottamazione, di cui all'allegato IV annesso al decreto legislativo n. 209 del 2003, disponendo l'assegnazione di un codice alfanumerico casuale a ogni certificato, in modo da renderlo tracciabile e non falsificabile.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

(Obiettivi)

1. All'articolo 2 del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1:

1) alla lettera *a)*, le parole: « alla protezione, alla conservazione ed al miglioramento della qualità dell'ambiente » sono sostituite dalle seguenti: « alla protezione dell'ambiente, alla conservazione delle risorse e a una maggiore sostenibilità ambientale della filiera produttiva dei veicoli »;

2) alla lettera *c)*, le parole: « di recupero e di riciclaggio dei materiali degli stessi veicoli » sono sostituite dalle seguenti: « di riutilizzo, di riciclaggio e, per la frazione residuale, di recupero dei materiali degli stessi veicoli »;

b) al comma 2:

1) alla lettera *b)*, le parole: « il recupero dei veicoli fuori uso e dei relativi componenti e materiali, compreso lo sviluppo del mercato dei materiali di demolizione recuperati, privilegiando il riempio e il riciclaggio, in modo da ridurre il volume dei rifiuti da smaltire » sono sostituite dalle seguenti: « il riutilizzo e, in subordine, il riciclaggio di tutti i materiali e i componenti del veicolo, compreso lo sviluppo del mercato dei pezzi di ricambio ricondizionati e dei componenti integralmente recuperati, privilegiando il riempio e il riciclaggio, in modo da ridurre la quantità e la pericolosità dei rifiuti da smaltire »;

2) alla lettera *d)*, le parole: « senza pericolo per l'ambiente ed in modo economicamente sostenibile » sono sostituite dalle seguenti: « in modo ambientalmente sosten-

nibile e senza causare pregiudizio alla salute dei lavoratori coinvolti ».

Art. 2.

(Definizioni)

1, Al comma 1 dell'articolo 3 del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) alla lettera e), le parole: « 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 » sono sostituite dalle seguenti: « 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, nonché a ridurre la quantità e la pericolosità dei rifiuti derivanti dai trattamenti di dismissione, bonifica e frantumazione delle carcasse degli autoveicoli »;

b) dopo la lettera e) sono inserite le seguenti:

« e-bis) “disassemblaggio”, le attività mediante le quali un veicolo viene smontato nei vari componenti, preservando quanto più possibile l'integrità e la funzionalità di ciascuna di esse, in modo da evitare, anche successivamente, il loro mescolamento con altre sostanze e agevolando il riutilizzo dei singoli componenti per scopi identici o compatibili con la loro funzione originaria;

e-ter) “ricondizionamento”, il processo di riparazione o di manutenzione di un oggetto, dal punto di vista estetico o funzionale, finalizzato a consentire lo svolgimento della funzione per la quale era stato inizialmente prodotto »;

c) alla lettera n), le parole: « al riciclaggio, al recupero, anche energetico, o allo smaltimento » sono sostituite dalle seguenti: « , compatibilmente con la gerarchia di trattamento dei rifiuti, al riutilizzo, al riciclaggio, al recupero o allo smaltimento »;

d) alla lettera *q)*, le parole: « i componenti di un veicolo fuori uso sono utilizzati allo stesso scopo per cui erano stati originariamente concepiti » sono sostituite dalle seguenti: « uno o più componenti integri di un veicolo fuori uso sono utilizzati allo stesso scopo per cui erano stati originariamente concepiti o per scopi compatibili con la loro funzione originaria »;

e) alla lettera *r)*, le parole: « escluso il recupero di energia » sono sostituite dalle seguenti: « esclusi il recupero di energia e la preparazione di combustibili ».

Art. 3.

(Prevenzione dei rifiuti derivanti da veicoli fuori uso)

1. Al comma 1 dell'articolo 4 del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'alinea, le parole: « 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 » sono sostituite dalle seguenti: « il riutilizzo e il riciclaggio e per ridurre la quantità di rifiuti da essi derivanti, il Ministero della transizione ecologica e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, per quanto di rispettiva competenza, adottano iniziative dirette a favorire »;

b) alla lettera *b)*, le parole: « la demolizione, il reimpiego » sono sostituite dalle seguenti: « il riutilizzo delle varie parti del veicolo »;

c) dopo la lettera *c)* sono aggiunte le seguenti:

« *c-bis)* l'informazione agli acquirenti dei veicoli circa l'impatto ambientale dei medesimi veicoli a fine vita e durante il loro funzionamento;

c-ter) la sensibilizzazione del pubblico sull'importanza della riparabilità dei vei-

coli e sull'allungamento della loro vita media utile in condizioni di sicurezza;

c-quater) la promozione di scelte progettuali che facilitino la riparabilità dei veicoli e ne allunghino la vita utile;

c-quinquies) la tracciabilità dei veicoli fuori uso e delle loro parti, con particolare riguardo all'esportazione fuori dall'Unione europea;

c-sexies) il contrasto del fenomeno dell'obsolescenza pianificata, con particolare riguardo alla progettazione dei pezzi di ricambio ».

Art. 4.

(Adeguamento alla gerarchia europea di gestione dei rifiuti)

1. Dopo l'articolo 4 del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, come da ultimo modificato dall'articolo 3 della presente legge, sono inseriti i seguenti:

« Art. 4-bis. – *(Riutilizzo)* – 1. Al fine di promuovere la prevenzione della produzione dei rifiuti provenienti dai veicoli fuori uso e, in particolare, per prevenire il rilascio nell'ambiente delle sostanze pericolose in essi contenute, per facilitarne il riutilizzo e il riciclaggio e per ridurre la quantità di rifiuti pericolosi e non pericolosi da avviare alle successive fasi previste dalla gerarchia europea di trattamento dei rifiuti, il Ministero della transizione ecologica e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, per quanto di rispettiva competenza, adottano 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 delle stesse, quanto più possibile, a partire dalla fase di progettazione;

b) modalità di progettazione e di fabbricazione del veicolo nuovo che agevolino il disassemblaggio mantenendo quanto più possibile inalterata la funzionalità delle sin-

gole parti, il riutilizzo e 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 i produttori di materiali e di equipaggiamenti, di quantità crescenti di materiali riciclati e ulteriormente riciclabili nei veicoli e in altri prodotti, al fine di migliorare la sostenibilità ambientale dei veicoli e di sviluppare il mercato dei materiali riciclati;

d) la creazione e la promozione di filiere produttive simbiotiche, con particolare riguardo ai progetti di riqualificazione industriale e artigianale locale.

2. Il Ministero della transizione ecologica, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, stabilisce, con proprio decreto, le condizioni alle quali i componenti non connessi alla sicurezza, rivenienti dai veicoli fuori uso, cessino di essere considerati rifiuti ai sensi dell'articolo 6 della direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008.

3. Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA) elabora le linee guida per il riutilizzo, diverso dalla loro funzione originaria e non connesso alla sicurezza di veicoli, delle parti di ricambio di cui all'allegato III.

Art. 4-ter. — (Riciclaggio) — 1. Al fine di promuovere il riciclaggio dei materiali selezionati provenienti dalla demolizione dei veicoli fuori uso e, in particolare, per prevenire il rilascio nell'ambiente delle sostanze pericolose in essi contenute e di preservarne la purezza, aumentandone anche il valore commerciale, e per ridurre la quantità di rifiuti pericolosi e non pericolosi da avviare ad altre forme di recupero e allo smaltimento finale, il Ministero della transizione ecologica e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili,

per quanto di rispettiva competenza, adottano iniziative dirette a favorire:

a) l'utilizzo di materiali, componenti, tecnologie e procedure, a partire dalla fase di progettazione, che permettano una facile ed economicamente conveniente selezione dei vari materiali con i quali sono costruiti i componenti del veicolo;

b) la progettazione e la produzione di componenti realizzati in modo da consentire l'agevole separazione delle parti delle quali sono costituiti, preservando la purezza del materiale durante il processo di riciclaggio;

c) l'informazione tecnica e l'aggiornamento degli operatori, anche tramite corsi di formazione da tenere a carico dei produttori;

d) la graduale dismissione o sostituzione di metodi e di tecnologie obsoleti che comportino la produzione di rifiuti eterogenei, quale la frazione leggera eterogenea derivante dalla frantumazione dei veicoli fuori uso.

2. Gli operatori economici garantiscono che, entro il 1° gennaio 2025, per tutti i veicoli fuori uso la percentuale di reimpiogo e di recupero sia pari almeno al 98 per cento del peso medio per veicolo e per anno e che la percentuale di riutilizzo e di riciclaggio sia pari almeno al 95 per cento del peso medio per veicolo e per anno.

3. Al fine di verificare il raggiungimento degli obiettivi di cui al comma 2, i responsabili degli impianti di trattamento comunicano annualmente i dati relativi ai veicoli trattati e ai materiali derivanti da essi e avviati al recupero, avvalendosi del modello unico 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 a effettuare la comunicazione di cui al primo periodo anche coloro che esportano veicoli fuori uso o loro componenti.

Art. 4-*quater*. — (*Altre forme di recupero*) — 1. Il recupero energetico delle plastiche e degli altri materiali combustibili derivanti dai veicoli fuori uso è ammesso

solo nel caso sia dimostrata la non riciclabilità degli stessi.

2. Ove sussistano ragioni ostative di carattere economico alla riciclabilità dei materiali derivanti dalla progettazione che non consentono un'agevole separazione dei pezzi e dei materiali, il produttore iniziale del veicolo, ai sensi degli articoli 8 e 8-*bis* della direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, è tenuto a porre a suo carico gli oneri per il riciclaggio dei componenti e per la riprogettazione degli stessi.

3. La frantumazione congiunta e la miscelazione di più materiali sono consentite solo nel caso di materiali omogenei e destinati alla stessa finalità.

Art. 4-*quinquies*. – (*Smaltimento*) – 1. Lo smaltimento di un veicolo fuori uso deve essere limitato alle parti non diversamente recuperabili del veicolo e senza recare pericolo per l'ambiente e per la salute.

2. A decorrere dal 1° gennaio 2022, lo smaltimento in discarica della frazione leggera eterogenea derivante dalla frantumazione dei veicoli fuori uso è consentito solo dopo aver sottoposto i medesimi materiali a un trattamento di stabilizzazione.

3. Prima dello smaltimento, i materiali devono essere sottoposti a prove di cessione per verificarne l'avvenuta stabilizzazione ai sensi del comma 2. Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, il Ministro della transizione ecologica, con proprio decreto, stabilisce i criteri per ridurre al minimo l'impatto ambientale derivante dallo smaltimento dei veicoli fuori uso ».

Art. 5.

(*Raccolta*)

1. All'articolo 5 del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 3, le parole: « allo stato di rifiuto » sono sostituite dalle seguenti: « ancora utilizzabili o riparabili prima che vengano qualificati come rifiuti e i pezzi usati

non più riutilizzabili, classificati come rifiuto »;

b) al comma 7 sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: « Il certificato di rottamazione è inviato per via telematica alla banca dati centrale istituita presso il Ministero della transizione ecologica. Nello more dell'istituzione della banca dati centrale, il certificato è inviato per via telematica, entro una settimana dalla sua emissione, al Pubblico registro automobilistico »;

c) al comma 15, alinea, dopo le parole: « pezzi usati » sono inserite le seguenti: « non riutilizzabili come pezzi di seconda mano ».

Art. 6.

(Gestione dei veicoli fuori uso)

1. Al comma 1 dell'articolo 8 del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) alla lettera a):

1) al numero 2), le parole: « e un trattamento efficienti dei veicoli fuori uso, con particolare riferimento a quelli con valore di mercato negativo o nullo » sono sostituite dalle seguenti: « e un riciclaggio efficienti dei veicoli fuori uso, con particolare riferimento al commercio dei componenti non connessi alla sicurezza del veicolo e al riutilizzo dei materiali »;

2) al numero 3), la parola: « trattamento » è sostituita dalla seguente: « disassemblaggio »;

3) al numero 4), la parola: « trattamento » è sostituita dalla seguente: « riciclaggio »;

4) il numero 5) è sostituito dal seguente:

« 5) l'eventuale recupero energetico dei materiali che non è possibile riciclare e, in particolare, degli oli combustibili e dei carburanti »;

b) alla lettera b), le parole: « di separazione *post*-frantumazione finalizzate a

ridurre la produzione del residuo di frantumazione » sono sostituite dalle seguenti: « per garantire l'agevole disassemblaggio dei veicoli fuori uso, in modo da preservare la purezza dei materiali, la loro raccolta in flussi separati e la loro riutilizzabilità ».

Art. 7.

(Tracciabilità dei veicoli fuori uso e contrasto dell'esportazione illecita)

1. Al fine di garantire la tracciabilità dei veicoli fuori uso e delle loro parti, nonché di migliorare la regolamentazione relativa all'esportazione di veicoli con finalità di riparazione e di vendita con l'obiettivo di contrastare l'esportazione illecita, il Ministero della transizione ecologica, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, il Ministero dell'interno e il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, per quanto di rispettiva competenza, assumono iniziative volte a:

a) realizzare un *database* accessibile in tempo reale da parte delle autorità doganali e dell'autorità giudiziaria, comprensivo anche di una sezione dove i cittadini possano segnalare l'abbandono di veicoli o situazioni sospette e monitorare lo stato delle loro segnalazioni;

b) assicurare il potenziamento dell'organico delle autorità doganali e dell'autorità giudiziaria al fine di intensificare i controlli presso autoriparatori, autodemo-litori, porti, dogane, aeroporti e interporti;

c) promuovere lo scambio all'interno e all'esterno dell'Unione europea delle informazioni riguardanti i veicoli esportati.

2. Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, presso il Ministero della transizione ecologica è istituita una banca dati telematica centrale per il monitoraggio delle radiazioni e dei certificati di rottamazione e per l'emissione e la ricezione dei certificati di rottamazione inviati in forma telematica ai sensi dell'articolo 5, comma 7, del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, come da

ultimo modificato dall'articolo 5 della presente legge.

Art. 8.

(Divieti)

1. All'articolo 9 del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

« *1-bis.* A decorrere dal 1° gennaio 2022, è vietata la combustione, anche ai fini di recupero energetico, della frazione leggera eterogenea derivante dalla frantumazione dei veicoli fuori uso.

1-ter. A decorrere dal 1° gennaio 2022, è vietato il conferimento in discarica di rifiuti non stabilizzati derivanti dalla gestione dei veicoli fuori uso ».

Art. 9.

(Informazioni per la demolizione e la codifica)

1. All'articolo 10 del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo le parole: « informazioni per » sono inserite le seguenti: « il disassemblaggio, »;

b) al comma *1-bis*, dopo le parole: « adeguate informazioni » sono inserite le seguenti: « sul disassemblaggio, ».

Art. 10.

(Trasmissione di dati e informazioni)

1. All'articolo 11 del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« *2-bis.* I dati comunicati ai sensi dei commi 1 e 2 sono accompagnati da una relazione di controllo della qualità e sono verificati da soggetti terzi indipendenti »;

b) al comma 5, lettera b), dopo le parole: « tutti i liquidi » sono inserite le seguenti: « , al disassemblaggio ».

Art. 11.

(Sanzioni)

1. Al comma 1 dell'articolo 13 del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « Nel caso in cui dalla gestione non autorizzata sia derivato un danno ambientale, le pene previste dal primo periodo sono raddoppiate ».

Art. 12.

(Reimpiego e recupero e disposizioni transitorie e finali)

1. Al decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) l'articolo 7 è abrogato;

b) all'articolo 15, comma 7:

1) dopo le parole: « il commercio » sono inserite le seguenti: « dei materiali e »;

2) dopo la parola: « recuperate » sono inserite le seguenti: « a seguito delle operazioni di disassemblaggio ».

Art. 13.

(Requisiti relativi al centro di raccolta e all'impianto di trattamento dei veicoli fuori uso)

1. All'allegato I annesso al decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al punto 1.1.1, dopo la lettera e) è aggiunta la seguente:

« e-bis) in prossimità di impianti a rischio di incidente rilevante, al fine di scongiurare l'effetto domino di cui all'articolo 9 della direttiva 2012/18/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2012 »;

b) al punto 2.1:

1) la lettera f) è sostituita dalla seguente:

«f) recinzione grigliata elettrosaldata, montata su un muro di almeno 150 centimetri di altezza o su un muro di cinta. La recinzione deve avere un'altezza totale di almeno 3 metri e deve essere realizzata in modo da impedire il suo scavalco »;

2) dopo la lettera f-bis) è aggiunta la seguente:

«f-ter) idoneo sistema di videosorveglianza e di allarme anti-intrusione »;

c) al punto 2.2, la lettera d) è sostituita dalla seguente:

«d) lo stoccaggio in locali chiusi e videosorvegliati dei componenti contenenti rame e pneumatici fuori uso »;

d) al punto 4.5, le parole: « 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 » sono sostituite dalle seguenti: « anche nel caso vi siano più serbatoi »;

e) al punto 4.9, dopo le parole: « sistemi di copertura » sono aggiunte le seguenti: « che garantiscano in ogni caso la protezione dagli agenti atmosferici »;

f) al punto 7.1:

1) alla lettera b), dopo le parole: « componenti metallici » sono inserite le seguenti: « e degli altri componenti »;

2) dopo la lettera e) è aggiunta la seguente:

«e-bis) nella rimozione delle imbottiture, dei tappetini, dei tessuti e degli strati isolanti in poliuretano o in altri materiali equivalenti, tenendo separati quelli potenzialmente contenenti sostanze pericolose da quelli non contaminati ».

Art. 14.

(Requisiti minimi per il certificato di rottamazione)

1. All'allegato IV annesso al decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, le parole:

« Il certificato di rottamazione di cui all'articolo 5, comma 7, deve indicare e includere » sono sostituite dalle seguenti: « Ciascun certificato di rottamazione di cui all'articolo 5, comma 7, è identificato da un codice alfanumerico casuale, generato automaticamente al momento dell'emissione da parte dell'autorità competente, e deve indicare e includere ».

