

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2013

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato PAOLO RUSSO

Modifica dell'articolo 46 del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22, in materia di veicoli a motore, rimorchi e gestione di particolari categorie di rifiuti

Presentata il 22 novembre 2001

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge intende armonizzare l'ordinamento nazionale con le norme della direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 settembre 2000, relativa ai veicoli fuori uso. In particolare, intende dettare norme per:

1) creare una rete capillare di centri di raccolta dei veicoli a motore da demolire, che faciliti la loro consegna e il loro corretto ed effettivo smaltimento negli impianti allo scopo autorizzati, nonché creare le condizioni perché il settore possa organizzarsi autonomamente;

2) individuare un elevato *standard* di messa in sicurezza, bonifica e trattamento dei veicoli da demolire negli impianti che effettuano tale attività;

consentire che la radiazione dei veicoli dal Pubblico registro automobilistico

(PRA) avvenga nella maniera più veloce e sicura, a tutela della pubblica sicurezza, della responsabilità dell'ultimo intestatario del veicolo, dell'ambiente e della salute pubblica.

La presente proposta di legge, quindi, intende proporre l'adeguamento alla citata direttiva comunitaria prescrivendo il conferimento ad un impianto autorizzato, non solo per tutti i veicoli fuori uso, ma anche per i componenti e i materiali derivanti dalla manutenzione dei veicoli, obbligo posto a carico sia del proprietario che del detentore: nel nostro Paese, infatti, è tutt'altro che raro che chi debba procedere alla dismissione di un veicolo non ne sia l'intestatario al PRA ma, per le più disparate vicende, ne sia il detentore.

Questa previsione, oltre che armonizzarsi con la norma generale in materia che fa obbligo al detentore di disfarsi corret-

tamente del rifiuto, contrasterebbe il triste fenomeno dell'abbandono di tali mezzi.

Inoltre, la norma comunitaria è diretta ai «veicoli fuori uso», il che significa superare il concetto astratto dell'intenzione della demolizione, riferendosi a questa come condizione necessaria e obbligo di legge. Tra gli adempimenti previsti dalla presente proposta di legge vi è anche la necessità di adottare idonei provvedimenti affinché gli operatori economici istituiscano sistemi di raccolta di tutti i veicoli fuori uso (e dei componenti asportati al momento della riparazione), assicurando un'adeguata presenza di centri di raccolta e trattamento capillare sul territorio nazionale.

Si precisa che la previsione dei «centri di raccolta» era contenuta nel decreto del Presidente della Repubblica n. 915 del 1982, successivamente abrogato dal decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22, il quale ne affidava la realizzazione e la gestione principalmente a livello comunale.

In realtà, un centro di raccolta, ovvero un centro per la messa in sicurezza, la demolizione, il recupero dei materiali e la rottamazione, autorizzato ai sensi degli articoli 27 e 28 del citato decreto legislativo n. 22 del 1997, è molto più di un centro di raccolta così come sopra definito: è un impianto di trattamento. Pertanto per centro di raccolta si deve intendere il luogo dove avviene la consegna dei veicoli, che può essere un impianto a ciò deputato, ma anche un semplice centro di prima raccolta dove avviene il deposito temporaneo in attesa del conferimento all'impianto di trattamento autorizzato.

La citata direttiva comunitaria (articolo 5, paragrafo 3) consente, a discrezione dello Stato membro, la consegna dei veicoli da demolire presso i produttori o i concessionari, «sempre che siano registrati presso le competenti autorità» e garantiscano, sul certificato di ritiro, che il veicolo fuori uso sarà consegnato a un impianto di trattamento autorizzato. Nello spirito della direttiva, quindi, pare riduttivo limitare il ritiro del veicolo fuori uso solo al caso della permuta, così come

indicato dalla vigente normativa italiana.

La previsione del rilascio di un certificato — in linea con la previsione della direttiva (articolo 5, paragrafo 3) — necessita dell'identificazione di un modello uniforme, che dovrà avvenire su indicazione della stessa Unione europea. È possibile però facilitare da subito la cancellazione dei veicoli dal PRA; l'emanazione del decreto del Presidente della Repubblica n. 358 del 2000 ha istituito la possibilità, per i soggetti ivi indicati, di effettuare le procedure di cancellazione dal PRA a mezzo sportello telematico (articolo 7). Tale operatività dovrebbe essere consentita anche ai gestori degli impianti autorizzati per assicurare la contestuale cancellazione/demolizione in tempo reale di tutti i veicoli fuori uso ritirati dalla circolazione.

Il decreto legislativo n. 22 del 1997, delegando ai centri di raccolta autorizzati ed ai concessionari la radiazione dal PRA dei veicoli da demolire riteneva di aver assicurato il corretto smaltimento degli stessi, ma la norma del codice della strada consente ai proprietari di cancellare i veicoli dalla circolazione con la causale «ritiro su area privata», sottraendoli così alla loro corretta demolizione.

La corrente interpretazione dell'articolo 103 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada) come modificato dal comma 6-*quinq*ues dell'articolo 46 del decreto n. 22 del 1997, ha creato notevoli problemi di inquinamento ambientale così come da me anche rappresentato in una interrogazione parlamentare a risposta scritta al Ministro dell'ambiente. Si fa rilevare in questa sede che i veicoli non radiati ai sensi del decreto legislativo n. 22 del 1997 rappresentano sul totale delle radiazioni circa il 14 per cento, ma se si escludono i veicoli esportati il rapporto a fronte delle demolizioni regolari è di quasi il 18 per cento.

L'espressione «revisione singola», contemplata dal comma 8 dell'articolo 46, è stata causa di diverse interpretazioni, a prima lettura, ma questa deve essere stata l'intenzione del legislatore: per «revisione singola» s'intende che il singolo ricambio attinente la sicurezza, venduto ad un au-

toriparatore autorizzato, deve essere da questi revisionato prima dell'impiego. La previsione che ciò avvenga ai sensi dell'articolo 80 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, però, ha fatto sì che taluni interpretassero la norma nel senso che dopo avere montato il singolo ricambio usato, l'intero veicolo dovesse essere sottoposto a revisione.

Tale interpretazione, sostenuta dalle categorie commerciali, è chiaramente strumentale: si avrebbe in effetti un « non senso » dell'uso del ricambio usato, se l'intero veicolo dovesse essere sottoposto a revisione, con un aggravio economico tale da precludere il vantaggio del riutilizzo. Lo spirito della direttiva è invece, con ogni cautela per la sicurezza, quello di « incoraggiare » il reimpiego dei ricambi.

Inoltre, l'emanazione del decreto interministeriale previsto dal comma 10 dell'articolo 46 non è ancora avvenuta; ciò ha creato numerosi disagi agli operatori che stanno procedendo ad attrezzare i loro impianti in vista dell'applicazione della direttiva. La norma comunitaria fissa in maniera schematica, ma efficace, le principali caratteristiche degli impianti per una adeguata protezione dell'ambiente ed anche le misure minime di messa in sicurezza e bonifica dei veicoli da demolire.

L'area della bonifica e messa in sicurezza è quella di maggiore delicatezza; basti tenere conto del fatto che il veicolo, fintanto che contiene i liquidi e i fluidi, è

classificato rifiuto pericoloso, ma dopo la bonifica perde tale qualifica. Per una maggiore sicurezza ambientale, si può prevedere che almeno l'operatività di questi reparti sia dotato di una certificazione di qualità con un sistema di gestione ambientale (ISO 14001).

Infine, è stato previsto un sistema di raccolta e smaltimento dei veicoli a motore destinati alla demolizione, che dovrà essere un sistema unitario per tutto il territorio nazionale e naturalmente non potrà che essere costruito sulle strutture imprenditoriali già operanti nel settore. Immaginare un sistema operativo di raccolta e smaltimento dei veicoli a motore destinati alla demolizione, che inevitabilmente coinvolgerà un numero enorme di aziende, piccole e grandi, nelle sue varie fasi di operatività e che dovrà essere fruibile su tutto il territorio nazionale da qualsiasi cittadino, non è cosa semplice. La recente esperienza dei consorzi di filiera, ma anche l'esperienza dell'ARN (*Auto Recycling Nederland*), associazione di produttori di automobili olandese, ci porta ad indicare nel consorzio lo strumento più adatto, anche se la precedente esperienza dei consorzi obbligatori di carattere ambientale, di cui, come è noto, i due tuttora attivi hanno attinenza con le automobili (Consorzio obbligatorio degli oli usati e Consorzio obbligatorio per le batterie al piombo e i rifiuti piombosi), ci avevano finora scoraggiato nel valutare questa forma organizzativa del sistema.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. L'articolo 46 del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« ART. 46. — (*Veicoli a motore e rimorchi*). — 1. Il proprietario o il detentore di un veicolo a motore o di un rimorchio fuori uso procede alla demolizione dello stesso consegnandolo ad un impianto per la messa in sicurezza e la rottamazione dei veicoli e per il recupero delle parti e dei materiali provenienti dalla loro demolizione, autorizzato ai sensi degli articoli 27 e 28. Tali impianti possono ricevere anche rifiuti costituiti da parti di veicoli a motore.

2. Le case costruttrici e gli importatori di autoveicoli, e i loro concessionari, possono allestire centri di prima raccolta per consentire la riconsegna per la demolizione di veicoli fuori uso da essi immessi sul mercato.

3. I centri di prima raccolta devono assicurare entro 15 giorni il successivo conferimento dei veicoli agli impianti di trattamento di cui al comma 1. Ai centri di prima raccolta si applicano le disposizioni di cui all'articolo 28, comma 5.

4. I veicoli a motore o rimorchi rinvenuti da organi pubblici o non reclamati dai proprietari e quelli acquisiti per occupazione ai sensi degli articoli 923 e da 927 a 929 del codice civile, sono conferiti agli impianti 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, delle attività produttive e delle infrastrutture e dei trasporti.

5. Gli impianti di cui al comma 1 rilasciano al detentore del veicolo o del rimorchio consegnato per la demolizione un certificato dal quale risulta la data

della consegna, gli estremi dell'autorizzazione dell'impianto, le generalità del proprietario o del detentore e gli estremi di identificazione del veicolo, nonché l'assunzione, da parte del titolare dell'impianto stesso, dell'impegno a provvedere direttamente alle pratiche di cancellazione dal Pubblico registro automobilistico (PRA).

6. I centri di prima raccolta rilasciano al detentore del veicolo o del rimorchio consegnato per la demolizione un certificato dal quale risulta la data della consegna, gli estremi del centro di prima raccolta dove è stato ricevuto e dell'autorizzazione dell'impianto di trattamento, le generalità del proprietario o del detentore e gli estremi di identificazione del veicolo, nonché l'impegno di conferirlo, nei termini di cui al comma 3, all'impianto indicato, affinché provveda alle pratiche di cancellazione dal PRA.

7. La cancellazione dal PRA dei veicoli e dei rimorchi avviati alla demolizione avviene esclusivamente a cura del titolare dell'impianto, senza oneri di agenzia a carico del proprietario o conferente del veicolo o del rimorchio. A tale fine, ai sensi e con le procedure previste dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358, entro il giorno lavorativo successivo alla presa in carico del veicolo o del rimorchio, il titolare dell'impianto di cui al comma 1 comunica l'avvenuta consegna per la demolizione del veicolo stesso e provvede entro un mese a consegnare il certificato di proprietà, la carta di circolazione e le targhe all'ufficio provinciale del PRA che provvede ai sensi e per gli effetti dell'articolo 103, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), e successive modificazioni.

8. Il possesso del certificato di cui ai commi 5 e 6 libera il proprietario del veicolo dalla responsabilità civile, penale e amministrativa connessa alla proprietà dello stesso.

9. I veicoli destinati alla demolizione non possono essere alienati, smontati o avviati a distruzione ed alla successiva riduzione in rottami senza aver prima

adempito alla comunicazione di cui al comma 7.

10. Gli estremi della ricevuta dell'avvenuta denuncia e consegna delle targhe e dei documenti agli uffici competenti sono annotati sull'apposito registro di entrata e di uscita dei veicoli da tenere secondo le norme del regolamento da emanare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400.

11. Agli stessi obblighi di cui ai commi 3, 4 e 5 sono soggetti i responsabili dei centri di raccolta o altri luoghi di custodia di veicoli rimossi ai sensi dell'articolo 159 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), e successive modificazioni, nel caso di demolizione del veicolo ai sensi dell'articolo 215, comma 4, del citato decreto legislativo n. 285 del 1992.

12. Agli impianti di cui al comma 1 è consentito il commercio dei materiali e delle parti di ricambio recuperate dalla demolizione dei veicoli a motore e dai rimorchi, ad esclusione dei ricambi che abbiano attinenza con la sicurezza dei veicoli da individuare mediante apposito decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro delle attività produttive.

13. Le parti di ricambio attinenti la sicurezza di cui al comma 12 sono cedute alle imprese esercenti l'attività di autoriparazione e sono utilizzate previa operazioni di revisione. Tale disposizione non si applica in caso di cessione per esportazione.

14. L'utilizzazione delle parti di ricambio di cui ai commi 12 e 13 da parte delle imprese esercenti l'attività di autoriparazione deve risultare dalle fatture rilasciate al cliente.

15. Le operazioni di deposito, trasporto e stoccaggio dei veicoli da demolire sono effettuate evitando danni ai componenti che contengono liquidi e fluidi, alle parti di ricambio reimpiegabili e ai materiali riciclabili. Per l'allestimento degli impianti di cui al comma 1 e le operazioni di

trattamento, si applicano le prescrizioni tecniche di cui all'allegato I annesso alla direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 settembre 2000.

16. Al fine di razionalizzare e organizzare la gestione dei veicoli a motore e dei rimorchi fuori uso destinati alla demolizione è istituito il consorzio nazionale per la gestione dei veicoli a motore e rimorchi fuori uso e loro parti, al quale è attribuita la personalità giuridica. Il consorzio non ha scopo di lucro ed è regolato dallo statuto approvato con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio di concerto con il Ministro delle attività produttive entro il 31 dicembre 2002. Al consorzio partecipano le case costruttrici e importatrici di veicoli, le imprese che gestiscono gli impianti di cui al comma 1 e le imprese di frantumazione delle carcasse di veicoli derivanti dalla demolizione. Il Consorzio assicura che l'accettazione di tutti i veicoli fuori uso e il successivo smaltimento avvengano senza oneri per l'ultimo detentore. Le case costruttrici e importatrici di veicoli che non partecipano al consorzio sono obbligate a provvedere, con sistemi autonomi di gestione, al ritiro e allo smaltimento dei veicoli fuori uso da loro precedentemente immessi sul mercato senza oneri per l'ultimo detentore del veicolo stesso».

ART. 2.

1. Al comma 1, dell'articolo 103 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 » sono sostituite dalle seguenti: « il ritiro della circolazione di veicoli per la conservazione museale ».

€ 0,26



14PDL0024590