POSIZIONE COMUNE (CE) n. 39/1999

definita dal Consiglio il 29 luglio 1999

in vista dell'adozione della direttiva 1999/…/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai veicoli fuori uso

(1999/C 317/03)

IL PARLAMENTO EUROPEO E
IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 175, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione [1],

visto il parere del Comitato economico e sociale [2],

visto il parere del Comitato delle regioni [3],

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato [4],

considerando quanto segue:

(1) è opportuno armonizzare i diversi provvedimenti nazionali relativi ai veicoli fuori uso in primo luogo per ridurre al minimo l'impatto di questi veicoli sull'ambiente, contribuendo così alla protezione, alla conservazione e al miglioramento della qualità dell'ambiente nonché alla conservazione dell'energia, e in secondo luogo per assicurare il corretto funzionamento del mercato interno ed evitare distorsioni della concorrenza nella Comunità;

(2) è necessario un quadro giuridico comunitario che garantisca la coerenza degli approcci nazionali per il conseguimento degli obiettivi precedentemente indicati, con particolare riguardo alla progettazione dei veicoli in vista del loro riciclaggio e recupero, ai requisiti relativi agli impianti di raccolta e di trattamento ed al conseguimento di obiettivi di reimpiego, riciclaggio e recupero, tenendo conto del principio di sussidiarietà e del principio «chi inquina paga»;

(3) ogni anno i veicoli fuori uso nella Comunità producono 8-9 milioni di tonnellate di rifiuti, che devono essere gestiti correttamente;

(4) per attuare i principi della precauzione e dell'azione preventiva e in conformità con la strategia comunitaria di gestione dei rifiuti, occorre evitare quanto più possibile la generazione di rifiuti;

(5) secondo un altro principio fondamentale, i rifiuti dovrebbero essere reimpiegati e recuperati e si dovrebbero privilegiare il reimpiego e il riciclaggio;

(6) gli Stati membri dovrebbero introdurre misure per assicurare che gli operatori economici istituiscano sistemi per la raccolta, il trattamento e il recupero dei veicoli fuori uso;

(7) gli Stati membri dovrebbero fare il necessario per assicurare che l'ultimo detentore e/o proprietario possa consegnare il veicolo furi uso a un impianto di trattamento autorizzato senza incorrere in spese per il fatto che il veicolo non ha più valore di mercato o ha valore di mercato negativo; gli Stati membri dovrebbero assicurare che siano i produttori a sostenere, totalmente o in una percentuale consistente, i costi derivanti dall'attuazione di tali misure; il normale gioco delle forze di mercato non dovrebbe esserne ostacolato;

(8) la presente direttiva dovrebbe applicarsi ai veicoli, ai veicoli fuori uso ed ai loro componenti e materiali, ferme restando le norme di sicurezza e sul controllo delle emissioni atmosferiche e sonore;

(9) ai fini della presente direttiva, per alcune definizioni si deve far riferimento ad altre direttive vigenti, vale a dire alla direttiva 67/548/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1967, concernente il ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative relative alla classificazione, all'imballaggio e all'etichettatura delle sostanze pericolose [5], alla direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi [6] e alla direttiva 75/442/CEE del Consiglio, del 15 luglio1975, relativa ai rifiuti [7];

---

[1] GU C 337 del 7.11.1997, pag. 3, e GU C 156 del 3.6.1999, pag. 5.
[2] GU C 129 del 27.4.1998, pag. 44.
[3] Parere espresso il … (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).
[4] Parere espresso l'11 febbraio 1997 (GU C 150 del 28.5.1999, pag. 420), posizione comune del Consiglio del 29 luglio 1999 e decisione del Parlamento europeo del … (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).
[5] GU 196 del 16.8.1967, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 1999/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 199 del 30.7.1999, pag. 57).
[6] GU L 42 del 23.2.1970, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 98/91/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 11 del 16.1.1999, pag. 25).
[7] GU L 194 del 25.7.1975, pag. 39. Direttiva modificata da ultimo dalla decisione 96/350/CE (GU L 135 del 6.6.1996, pag. 32).

(10) è importante attuare misure di prevenzione fin dalla fase di progettazione dei veicoli, in particolare riducendo e controllando le sostanze pericolose presenti nei veicoli, al fine di prevenirne il rilascio nell'ambiente, facilitare il riciclaggio ed evitare il successivo smaltimento di rifiuti pericolosi; è opportuno proibire, in particolare, l'impiego di piombo, mercurio, cadmio e cromo esavalente; tali metalli pesanti dovrebbero essere impiegati soltanto in determinate applicazioni, indicate in un elenco da riesaminare periodicamente;

(11) si dovrebbe continuamente migliorare il riciclaggio di tutte le materie plastiche derivanti da veicoli fuori uso; la Commissione sta attualmente esaminando l'impatto ambientale del PVC; la Commissione presenterà, in base a tale esame, appropriate proposte quanto all'impiego del PVC, che contengano considerazioni circa i veicoli;

(12) le prescrizioni di demolizione, reimpiego e riciclaggio dei veicoli fuori uso e dei relativi componenti dovrebbero entrare a far parte della progettazione e produzione dei veicoli nuovi;

(13) è opportuno incoraggiare lo sviluppo del mercato dei materiali riciclati;

(14) al fine di garantire che i veicoli fuori uso siano smaltiti senza pericolo per l'ambiente, dovrebbero essere istituiti opportuni sistemi di raccolta;

(15) dovrebbe essere istituito un certificato di rottamazione, che costituisca il requisito per la cancellazione del veicolo fuori uso dal registro automobilistico; gli Stati membri che non hanno un sistema di cancellazione dal registro automobilistico dovrebbero istituire un sistema in base al quale il certificato di rottamazione è trasmesso alle autorità competenti quando il veicolo fuori uso è consegnato a un impianto di trattamento;

(16) gli operatori addetti alla raccolta e al trattamento dovrebbero poter operare solo se in possesso di autorizzazione o, qualora all'autorizzazione si sostituisca la registrazione, solo se in possesso di determinati requisiti;

(17) si dovrebbero incoraggiare la riciclabilità e la recuperabilità dei veicoli;

(18) è importante stabilire i requisiti relativi alle operazioni di stoccaggio e di trattamento, al fine di prevenire impatti negativi sull'ambiente e di evitare che si creino distorsioni del commercio e della concorrenza;

(19) per ottenere risultati a breve termine, e offrire nel contempo agli operatori, ai consumatori ed alle pubbliche amministrazioni prospettive a lungo termine, dovrebbero essere fissati obiettivi quantificati di reimpiego, riciclaggio e recupero per gli operatori economici;

(20) i produttori dovrebbero far sì che i veicoli siano progettati e fabbricati in modo da poter conseguire gli obiettivi quantificati di reimpiego, riciclaggio e recupero; a tal fine, la Commissione promuoverà l'elaborazione di norme europee e adotterà le altre misure necessarie al fine di modificare la pertinente normativa comunitaria in materia di omologazione;

(21) gli Stati membri dovrebbero garantire che, in sede di applicazione delle disposizioni della presente direttiva, sia salvaguardata la concorrenza, soprattutto per quanto riguarda l'accesso delle piccole e medie imprese al mercato della raccolta, della demolizione, del trattamento e del riciclaggio;

(22) i costruttori dovrebbero fornire agli impianti di trattamento appositi manuali al fine di facilitare la demolizione ed il riciclaggio dei veicoli;

(23) i costruttori dei veicoli ed i produttori dei materiali dovrebbero utilizzare una codifica comune dei componenti e dei materiali, definita dalla Commissione assistita dal competente comitato; in sede di elaborazione di tali norme, la Commissione terrà conto, se del caso, dei lavori in corso al riguardo nelle sedi internazionali competenti;

(24) sono necessari dati sui veicoli fuori uso a livello comunitario al fine di controllare l'attuazione degli obiettivi della presente direttiva;

(25) i consumatori devono essere adeguatamente informati al fine di poter adattare i propri comportamenti ed abitudini; a tal fine, dovrebbero essere fornite informazioni ai pertinenti operatori economici;

(26) gli Stati membri possono scegliere di attuare talune disposizioni mediante accordi con il settore economico interessato, purché siano soddisfatte determinate condizioni;

(27) la Commissione dovrebbe assicurare, secondo una procedura di comitato, l'adeguamento al progresso scientifico e tecnico dei requisiti relativi agli impianti di trattamento e all'impiego di sostanze pericolose, nonché l'adozione di norme minime per quanto riguarda il certificato di rottamazione, i formulari per le banche dati e le disposizioni di attuazione per controllare l'osservanza degli obiettivi quantificati,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Obiettivi

La presente direttiva istituisce misure volte, in via prioritaria, a prevenire la produzione di rifiuti derivanti dai veicoli nonché, inoltre, al reimpiego, al riciclaggio e ad altre forme di recupero dei veicoli fuori uso e dei loro componenti, in modo da ridurre il volume dei rifiuti da smaltire e migliorare il funzionamento dal punto di vista ambientale di tutti gli operatori economici coinvolti nel ciclo di utilizzo dei veicoli e specialmente di quelli direttamente collegati al trattamento dei veicoli fuori uso.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva, si intende per:

1) «veicolo», i veicoli appartenenti alle categorie M_1 e N_1 di cui all'allegato II, parte A, della direttiva 70/156/CEE e i veicoli a motore a tre ruote definiti nella direttiva 92/61/CEE, ma con l'esclusione dei tricicli a motore;

2) «veicolo fuori uso», un veicolo che costituisce un rifiuto ai sensi dell'articolo 1, lettera a), della direttiva 75/442/CEE;

3) «produttore», il costruttore o l'importatore professionale del veicolo in uno Stato membro;

4) «prevenzione», i provvedimenti volti a ridurre la quantità e la nocività per l'ambiente dei veicoli fuori uso e dei materiali e delle sostanze che li compongono;

5) «trattamento», le attività eseguite dopo la consegna del veicolo fuori uso ad un impianto di depurazione, demolizione, tranciatura, frantumazione, recupero o preparazione per lo smaltimento dei rifiuti frantumati, nonché tutte le altre operazioni, eseguite ai fini del recupero e/o dello smaltimento del veicolo fuori uso e dei suoi componenti;

6) «reimpiego», le operazioni in virtù delle quali i componenti di un veicolo fuori uso sono utilizzati allo stesso scopo per cui erano stati originariamente concepiti;

7) «riciclaggio», il ritrattamento in un processo di produzione dei materiali di rifiuto per la loro funzione originaria o per altri fini, escluso il recupero di energia. Per recupero di energia si intende l'utilizzo di rifiuti combustibili quale mezzo per produrre energia mediante incenerimento diretto con o senza altri rifiuti ma con recupero del calore;

8) «recupero», le pertinenti operazioni di cui all'allegato II B della direttiva 75/442/CEE;

9) «smaltimento», le pertinenti operazioni di cui all'allegato II A della direttiva 75/442/CEE;

10) «operatori economici», i produttori, i distributori, gli operatori addetti alla raccolta, le compagnie di assicurazione, le imprese di demolizione, di frantumazione, di recupero, di riciclaggio e altri operatori di trattamento di veicoli fuori uso, e dei loro componenti e materiali;

11) «sostanza pericolosa», le sostanze considerate pericolose in base alla direttiva 67/548/CEE;

12) «frantumatore», un dispositivo impiegato per ridurre in pezzi e in frammenti i veicoli fuori uso, anche allo scopo di ottenere detriti di metallo reimpiegabili.

Articolo 3

Ambito d'applicazione

1. La presente direttiva si applica ai veicoli, ai veicoli fuori uso e ai relativi componenti e materiali.

2. La presente direttiva si applica, ferma restando la vigente normativa comunitaria e la pertinente legislazione nazionale, in particolare in materia di norme di sicurezza e di controllo delle emissioni atmosferiche e sonore nonché di protezione del suolo e delle acque.

3. Se un produttore costruisce o importa veicoli cui non si applica la direttiva 70/156/CEE, in forza dell'articolo 8, paragrafo 2, lettera a), della presente direttiva, gli Stati membri possono escludere tale produttore e i suoi veicoli dall'applicazione dell'articolo 7, paragrafo 4, nonché degli articoli 8 e 9 della presente direttiva.

4. Per i veicoli a motore a tre ruote, si applicano solo l'articolo 5, paragrafi 1 e 2, e l'articolo 6 della presente direttiva.

Articolo 4

Prevenzione

1. Al fine di promuovere la prevenzione della formazione dei rifiuti gli Stati membri incoraggiano, in particolare:

a) i costruttori dei veicoli, in collaborazione con i costruttori di materiali ed equipaggiamenti, a limitare l'uso di sostanze

pericolose nella costruzione dei veicoli e a ridurle quanto più possibile sin dalla fase di progettazione, in particolare per prevenirne il rilascio nell'ambiente, facilitare il riciclaggio ed evitare l'esigenza di smaltimento dei rifiuti pericolosi;

b) una progettazione e produzione di veicoli nuovi che tenga pienamente in considerazione e agevoli la demolizione, il reimpiego, il recupero e soprattutto il riciclaggio dei veicoli fuori uso e dei loro componenti e materiali;

c) i costruttori di veicoli, in collaborazione con i produttori di materiali ed equipaggiamenti, a reimpiegare una quantità crescente di materiale riciclato nei veicoli e in altri prodotti, al fine di sviluppare il mercato dei materiali riciclati;

2. a) Gli Stati membri provvedono affinché i materiali e i componenti dei veicoli immessi sul mercato dopo il … (*) contengano piombo, mercurio, cadmio e cromo esavalente solo nei casi di cui all'allegato II alle condizioni ivi specificate.

b) Secondo la procedura di cui all'articolo 11, la Commissione apporta periodicamente modifiche o aggiunte all'allegato II per tener conto del progresso tecnico e scientifico, al fine di:

i) fissare, se necessario, valori di concentrazione massimi sino ai quali è tollerata la presenza delle sostanze di cui alla lettera a) in materiali e componenti specifici di veicoli;

ii) non applicare, per determinati materiali e componenti di veicoli, la lettera a) se l'impiego di tali sostanze è inevitabile;

iii) eliminare materiali e componenti di veicoli dall'allegato II se l'impiego di tali sostanze è inevitabile;

iv) a norma dei punti i) e ii), specificare quei materiali e componenti di veicoli che possono essere rimossi prima di un ulteriore trattamento; essi sono etichettati o resi identificabili con altri mezzi appropriati.

c) La Commissione modifica per la prima volta l'allegato II entro il … (**) In ogni caso, nessuna delle esenzioni in esso elencate sarà soppressa anteriormente al 1º gennaio 2003.

(*) Diciotto mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva.
(**) Dodici mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva.

Articolo 5

Raccolta

1. Gli Stati membri prendono i provvedimenti necessari:

— affinché gli operatori economici istituiscano sistemi di raccolta di tutti i veicoli fuori uso.

— sia assicurata un'adeguata presenza di centri di raccolta sul territorio nazionale.

2. Gli Stati membri prendono inoltre i provvedimenti necessari affinché tutti i veicoli fuori uso siano consegnati ad impianti di trattamento autorizzati.

3. Gli Stati membri istituiscono un sistema che renda necessaria la presentazione di un certificato di rottamazione per la cancellazione del veicolo fuori uso dal registro automobilistico. Il certificato viene rilasciato al detentore e/o al proprietario del veicolo quando il veicolo fuori uso è consegnato ad un impianto di trattamento. Gli impianti di trattamento in possesso di autorizzazione a norma dell'articolo 6 possono rilasciare il certificato di rottamazione. Gli Stati membri possono consentire ai produttori, ai concessionari e agli operatori addetti alla raccolta che gestiscono un impianto di trattamento autorizzato di rilasciare certificati di rottamazione, sempre che essi garantiscano che il veicolo fuori uso sarà consegnato a un impianto di trattamento autorizzato.

Il fatto di rilasciare un certificato di rottamazione non conferisce agli impianti di rottamazione, concessionari o operatori addetti alla raccolta incaricati da un impianto autorizzato di trattamento, il diritto di pretendere rimborsi, fuori dai casi in cui ciò sia espressamente stato previsto dagli Stati membri.

Gli Stati membri che all'entrata in vigore della presente direttiva non hanno un sistema di cancellazione dal registro automobilistico istituiscono un sistema in base al quale il certificato di rottamazione è trasmesso alle autorità competenti quando il veicolo fuori uso è consegnato a un impianto di trattamento e osservano comunque le disposizioni del presente paragrafo. Gli Stati membri che applicano questo comma ne informano la Commissione dandone dovuta motivazione.

4. Gli Stati membri prendono i provvedimenti necessari per garantire che la consegna del veicolo ad un impianto di trattamento autorizzato a norma del paragrafo 3 avvenga senza che l'ultimo detentore o proprietario incorra in spese a causa del valore di mercato nullo o negativo del veicolo.

Gli Stati membri prendono i provvedimenti necessari per garantire che i produttori sostengano interamente o per una parte significativa i costi di attuazione di questa misura e/o ritirino i veicoli fuori uso alle condizioni di cui al primo comma.

Gli Stati membri possono prevedere che la consegna di veicoli fuori uso non sia del tutto gratuita se il veicolo fuori uso non contiene i suoi componenti essenziali, in particolare il motore e la carrozzeria, o se contiene rifiuti aggiunti.

La Commissione controlla periodicamente l'applicazione del primo comma per evitare distorsioni del mercato e, se necessario, propone al Parlamento europeo e al Consiglio una modifica del medesimo.

5. Gli Stati membri prendono i provvedimenti necessari affinché le autorità competenti riconoscano reciprocamente ed accettino i certificati di rottamazione emessi in altri Stati a norma del paragrafo 3. A tal fine la Commissione fissa, entro il … (*) i requisiti minimi per il certificato di rottamazione.

Articolo 6

Trattamento

1. Gli Stati membri prendono i provvedimenti necessari ai fini del deposito, anche temporaneo, e del trattamento di tutti i veicoli fuori uso nel rispetto dei requisiti generali di cui all'articolo 4 della direttiva 75/442/CEE e secondo le prescrizioni tecniche minime di cui all'allegato I della presente direttiva, fatte salve le norme nazionali sulla salute e sull'ambiente.

2. Gli Stati membri prendono i provvedimenti necessari affinché gli stabilimenti o le imprese che eseguono le operazioni di trattamento siano in possesso di un'autorizzazione rilasciata dalle autorità competenti, o siano registrati presso queste ultime, in base agli articoli 9, 10 e 11 della direttiva 75/442/CEE.

La deroga all'autorizzazione di cui all'articolo 10, paragrafo 1, lettera b), della direttiva 75/442/CEE può applicarsi ad operazioni di recupero relative ai rifiuti derivanti da veicoli fuori uso una volta sottoposti al trattamento di cui all'allegato I, punto 3, della presente direttiva qualora vi sia un'ispezione da parte delle autorità competenti prima della registrazione. Tale ispezione verifica:

a) il tipo e le quantità dei rifiuti da trattare,

b) le prescrizioni tecniche generali da soddisfare,

c) le misure di sicurezza da adottare,

ai fini del perseguimento degli obiettivi di cui all'articolo 4 della direttiva 75/442/CEE. Tale ispezione è effettuata una volta all'anno. Gli Stati membri che si avvalgono della deroga inviano i risultati alla Commissione.

3. Gli Stati membri prendono i provvedimenti necessari affinché gli stabilimenti o le imprese che eseguono le operazioni di trattamento soddisfino almeno i seguenti obblighi a norma dell'allegato I:

a) prima di un ulteriore trattamento, procedono allo smontaggio dei componenti dei veicoli fuori uso o ad altre operazioni equivalenti volte a ridurre gli eventuali effetti nocivi sull'ambiente; i componenti o i materiali etichettati o resi in altro modo identificabili a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, devono essere rimossi prima di procedere ad un ulteriore trattamento;

b) rimuovono e separano i materiali e i componenti pericolosi in modo selettivo, così da non contaminare i successivi residui della frantumazione provenienti da veicoli fuori uso;

c) eseguono le operazioni di smontaggio dei componenti e di deposito in modo da non compromettere le possibilità di reimpiego e recupero, nonché in particolare di riciclaggio, dei componenti dei veicoli.

Le operazioni di trattamento per la depurazione dei veicoli fuori uso di cui all'allegato I, paragrafo 3, sono effettuate al più presto.

4. Gli Stati membri prendono i provvedimenti necessari per garantire che l'autorizzazione o la registrazione di cui al paragrafo 2 includa tutte le condizioni necessarie all'osservanza delle prescrizioni dei paragrafi 1, 2 e 3.

5. Gli Stati membri possono incoraggiare gli stabilimenti o le imprese ad effettuare le operazioni di trattamento introducendo sistemi certificati di gestione dell'ambiente.

Articolo 7

Reimpiego e recupero

1. Gli Stati membri prendono i provvedimenti necessari per incoraggiare il reimpiego dei componenti adatti ad essere reimpiegati, il recupero di quelli non reimpiegabili, nonché, come soluzione privilegiata, il riciclaggio, ove sostenibile dal punto di vista ambientale, fatte salve le norme di sicurezza.

2. Gli Stati membri prendono i provvedimenti necessari affinché siano conseguiti dagli operatori economici i seguenti obiettivi:

(*) Dodici mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva.

a) entro il 1º gennaio 2006, per tutti i veicoli fuori uso, la percentuale di reimpiego e recupero sia almeno l'85% del peso medio per veicolo e anno; entro la stessa data, la percentuale di reimpiego e riciclaggio sia almeno dell'80% del peso medio per veicolo e anno.

Per i veicoli prodotti anteriormente al 1º gennaio 1980, gli Stati membri possono stabilire obiettivi inferiori, ma non al di sotto del 75% per il reimpiego e il recupero e non al di sotto del 70% per il reimpiego e il riciclaggio. Gli Stati membri che si avvalgono della presente disposizione ne comunicano le ragioni alla Commissione e agli altri Stati membri.

b) entro il 1º gennaio 2015, per tutti i veicoli fuori uso la percentuale di reimpiego e recupero sia almeno il 95% del peso medio per veicolo e per anno; entro la stessa data la percentuale di reimpiego e riciclaggio sia almeno dell'85% del peso medio per veicolo e per anno.

Entro il 31 dicembre 2005, il Parlamento europeo e il Consiglio riesaminano gli obiettivi di cui alla lettera b), in base a una relazione della Commissione corredata di una proposta. Nella sua relazione la Commissione deve tenere conto dello sviluppo della composizione materiale dei veicoli e in ogni altro aspetto rilevante dal punto di vista ambientale in materia di veicoli.

La Commissione stabilisce, secondo la procedura di cui all'articolo 11, le modalità necessarie per controllare l'osservanza, da parte degli Stati membri, degli obiettivi enunciati nel presente paragrafo. A tal fine, la Commissione tiene conto di tutti i fattori pertinenti, tra cui la disponibilità di dati e la questione delle esportazioni ed importazioni di veicoli fuori uso. La Commissione adotta questa misura entro il … (*).

3. Per gli anni successivi al 2015, gli obiettivi di reimpiego e recupero e di reimpiego e riciclaggio sono definiti dal Parlamento europeo e dal Consiglio su proposta della Commissione.

4. Per predisporre una modifica della direttiva 70/156/CEE la Commissione promuove l'elaborazione di norme europee relative alle possibilità di demolizione, di recupero e di riciclaggio dei veicoli. Dopo che tali norme siano state approvate, ma, in ogni caso, entro e non oltre la fine del 2001, il Parlamento europeo e il Consiglio modificano, su proposta della Commissione, la direttiva 70/156/CEE, in modo che i veicoli omologati in forza della medesima e immessi sul mercato a partire da tre anni dopo la modifica della direttiva 70/156/CEE siano reimpiegabili e/o riciclabili per almeno l'85% del loro peso e reimpiegabili e/o recuperabili per almeno il 95% del loro peso.

(*) Ventiquattro mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva.

Articolo 8

Codifica e manuali per la demolizione

1. Gli Stati membri prendono i provvedimenti necessari affinché i produttori, in collaborazione con i costruttori di materiali ed equipaggiamenti, utilizzino norme di codifica dei componenti e dei materiali, al fine precipuo di facilitare l'identificazione di quelli idonei ad essere reimpiegati e recuperati.

2. Entro il … (**), la Commissione stabilisce, secondo la procedura di cui all'articolo 11, le norme di cui al paragrafo 1 del presente articolo. A tale riguardo essa tiene conto dei lavori in corso in questo settore in seno agli organismi internazionali interessati, partecipando, se del caso, a tali lavori.

3. Gli Stati membri prendono i provvedimenti necessari affinché i produttori forniscano manuali per la demolizione per ogni tipo di nuovo veicolo immesso sul mercato entro sei mesi dalla sua immissione sul mercato. Tali manuali, nella misura in cui siano utili agli impianti di trattamento per ottemperare alle disposizioni della presente direttiva, devono permettere di individuare i diversi componenti e materiali e l'ubicazione di tutte le sostanze pericolose nel veicolo, in particolare al fine di realizzare gli obiettivi stabiliti nell'articolo 7.

Articolo 9

Relazione e informazione

1. Ogni tre anni gli Stati membri trasmettono alla Commissione una relazione sull'applicazione della presente direttiva. Tale relazione è redatta sulla base di un questionario o di uno schema elaborato dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 6 della direttiva 91/692/CEE ([1]), al fine di costituire basi di dati sui veicoli fuori uso e sul loro trattamento. Il questionario o lo schema sono inviati agli Stati membri sei mesi prima dell'inizio del periodo contemplato dalla relazione. La relazione è trasmessa alla Commissione entro nove mesi dalla fine del periodo di tre anni da essa contemplato.

La prima relazione contempla il periodo di tre anni a decorrere dal … (***).

La Commissione pubblica una relazione sull'attuazione della direttiva entro nove mesi dalla ricezione delle relazioni degli Stati membri.

(**) Dodici mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva.
(***) Diciotto mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva.
([1]) GU L 377 del 31.12.1991, pag. 48.

2. Gli Stati membri prevedono ad ogni modo che gli operatori economici in questione pubblichino informazioni:

— sulla costruzione dei veicoli e dei loro componenti che possono essere recuperati e riciclati;

— sul trattamento ecologicamente sano dei veicoli fuori uso, in particolare sulla rimozione di tutti i liquidi e sulla demolizione;

— sullo sviluppo e sull'ottimizzazione delle possibilità di reimpiego, riciclaggio e recupero dei veicoli fuori uso e dei loro componenti;

— sui progressi conseguiti per quanto riguarda il recupero e il riciclaggio al fine di ridurre i rifiuti da smaltire e di aumentare il tasso di recupero e di riciclaggio.

Il produttore deve rendere accessibili queste informazioni ai futuri acquirenti dei veicoli. Esse devono essere incluse nelle pubblicazioni promozionali utilizzate per la commercializzazione del nuovo veicolo.

Articolo 10

Attuazione

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il … (*). Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative da essi adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

3. Purché i risultati perseguiti dalla presente direttiva siano raggiunti, gli Stati membri possono recepire le disposizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1, all'articolo 5, paragrafo 1, all'articolo 7, paragrafo 1, all'articolo 8, paragrafi 1 e 3, e all'articolo 9, paragrafo 2, e precisare le modalità di applicazione dell'articolo 5, paragrafo 4, mediante accordi tra le autorità competenti e i settori economici interessati. Tali accordi devono soddisfare i seguenti requisiti:

a) avere forza vincolante;

b) specificare gli obiettivi e le corrispondenti scadenze;

c) essere pubblicati nella Gazzetta ufficiale nazionale o in un documento ufficiale parimenti accessibile al pubblico e comunicati alla Commissione;

d) i risultati conseguiti nel quadro degli accordi devono essere periodicamente controllati, riferiti alle competenti autorità e alla Commissione e resi accessibili al pubblico alle condizioni stabilite dagli stessi;

e) le autorità competenti devono prendere provvedimenti per esaminare i progressi compiuti nel quadro degli accordi;

f) in caso di inosservanza degli accordi, gli Stati membri devono applicare le pertinenti disposizioni della presente direttiva attraverso misure legislative, regolamentari o amministrative.

Articolo 11

Procedura di comitato

La Commissione, assistita dal comitato istituito dall'articolo 18 della direttiva 75/442/CEE e secondo la procedura di cui al medesimo articolo

a) adotta le modifiche necessarie per adeguare gli allegati della presente direttiva al progresso scientifico e tecnico;

b) adotta i requisiti minimi relativi al certificato di rottamazione di cui all'articolo 5, paragrafo 5;

c) adotta i formati relativi alle banche dati di cui all'articolo 9;

d) adotta le modalità di cui all'articolo 7, paragrafo 2, terzo comma.

Articolo 12

Entrata in vigore

1. La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

(*) Diciotto mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva.

2. L'articolo 5, paragrafo 4, si applica

— a decorrere dal 1º gennaio 2001 per i veicoli immessi sul mercato a decorrere da tale data;

— a decorrere dal 1º gennaio 2006 per i veicoli immessi sul mercato anteriormente alla data di cui al primo trattino.

3. Nell'allegato II, al punto 11, fino al … (*) può essere applicato fino a un valore massimo di 5 g per veicolo.

Articolo 13

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a …

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
Il Presidente	*Il Presidente*

(*) Trenta mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva.

ALLEGATO I

Prescrizioni tecniche minime per il trattamento a norma dell'articolo 6, paragrafi 1 e 3

1. Siti di deposito (anche temporaneo) dei veicoli fuori uso prima del trattamento:

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

   — attrezzature per il trattamento delle acque, comprese le acque piovane, secondo le vigenti norme sanitarie e ambientali.

2. Siti di trattamento:

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

   — adeguato deposito dei pezzi smontati e stoccaggio impermeabile dei pezzi contaminati da oli;

   — deposito degli accumulatori in appositi contenitori (la neutralizzazione elettrolitica può essere effettuata o meno sul posto), dei filtri dell'olio e dei condensatori contenenti policlorobifenili o policlorotrifenili;

   — deposito in appositi serbatoi per stoccaggio separato dei liquidi e dei fluidi derivanti dai veicoli fuori uso: carburante, olio motore, olio del cambio, olio della trasmissione, olio idraulico, liquido di raffreddamento, antigelo, liquido dei freni, acidi degli accumulatori, fluidi dei sistemi di condizionamento e altri fluidi o liquidi contenuti nel veicolo fuori uso;

   — attrezzature per il trattamento delle acque, comprese le acque piovane, secondo le vigenti normative in materia sanitaria e ambientale;

   — adeguato deposito dei pneumatici usati, che preveda un sistema antincendio ed eviti un accumulo eccessivo di materiale.

3. Operazioni di trattamento per la depurazione dei veicoli fuori uso:

   — rimozione degli accumulatori e dei serbatoi di gas liquefatto;

   — rimozione o neutralizzazione dei componenti che possono esplodere (per esempio airbag);

   — rimozione con raccolta e deposito separati di carburante, olio motore, olio della trasmissione, liquido di raffreddamento, antigelo, liquido dei freni, liquido dei sistemi di condizionamento e altri fluidi contenuti nel veicolo fuori uso, a meno che non siano necessari per il reimpiego delle parti interessate.

4. Operazioni di trattamento per la promozione del riciclaggio

   — rimozione dei catalizzatori;

   — rimozione del rame, dell'alluminio e del magnesio contenenti componenti metallici se tali metalli non vengono separati nel processo di frantumazione;

   — rimozione dei pneumatici e dei grandi componenti di plastica (per esempio paraurti, cruscotto, contenitori di liquidi);

   — rimozione del vetro.

5. Le operazioni di stoccaggio devono essere effettuate evitando danni ai componenti che contengono liquidi e fluidi, ai componenti recuperabili e ai pezzi smontati.

ALLEGATO II

Materiali e componenti cui non si applica l'articolo 4, paragrafo 2, lettera a)

Materiali e componenti	Da etichettare o rendere identificabili in base all'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), punto iv)
Piombo come elemento di lega	
1. Acciaio contenente, in peso, 0,3% o meno di piombo	
2. Alluminio contenente, in peso, 0,4% o meno di piombo	
3. Maniglie e cerchi delle ruote contenenti, in peso, 4%	x
4. Ghisa e leghe di rame contenenti, in peso, 4% o meno di piombo	
Piombo come metallo nei componenti	
5. Accumulatori	x
6. Rivestimento interno dei serbatoi di carburante	x
7. Ammortizzatori	x
8. Agente di vulcanizzazione per tubi ad alta pressione o di alimentazione	
9. Stabilizzante per vernici protettive	
10. Lega per saldature su schede elettroniche e altre applicazioni	
Cromo esavalente	
11. Rivestimento anticorrosione su vari importanti componenti del veicolo (non più di 2 g per veicolo)	
Mercurio	
12. Lampadine	x

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

I. INTRODUZIONE

1. Il 25 settembre 1997 la Commissione ha trasmesso al Consiglio una proposta di direttiva del Consiglio relativa ai veicoli fuori uso, fondata sull'articolo 130 S, paragrafo 1, del trattato.

2. Il Parlamento europeo e il Comitato economico e sociale hanno reso i loro pareri rispettivamente l'11 febbraio 1999 e il 25 febbraio 1998. Il Comitato delle regioni, consultato dal Consiglio il 28 maggio1999, ha deciso di non pronunciarsi.

3. Il 30 aprile 1999 la Commissione ha trasmesso al Consiglio una proposta modificata. Dopo l'entrata in vigore del trattato di Amsterdam, il Parlamento europeo ha confermato il suo parere il 6 maggio 1999.

4. Il 29 luglio 1999 il Consiglio ha adottato la sua posizione comune ai sensi dell'articolo 251, paragrafo 2, del trattato.

II. OBIETTIVI

La futura direttiva è volta alla prevenzione della produzione di rifiuti derivanti dai veicoli nonché al reimpiego, al riciclaggio e ad altre forme di recupero dei veicoli fuori uso e dei loro componenti, in modo da ridurre il volume dei rifiuti da smaltire e migliorare il funzionamento dal punto di vista ambientale di tutti gli operatori economici coinvolti nel ciclo di utilizzazione dei veicoli e in specie di quelli direttamente collegati al trattamento dei veicoli fuori uso.

A tal fine la direttiva contiene misure volte a ridurre al minimo l'uso di sostanze pericolose nella costruzione dei veicoli, a effettuare la raccolta e il trattamento dei veicoli fuori uso in modo ecologicamente corretto, a ritirare senza spese per l'ultimo detentore o proprietario i veicoli fuori uso senza alcun valore di mercato o aventi un valore di mercato negativo.

III. ANALISI DELLA POSIZIONE COMUNE

Osservazioni generali

Il Consiglio ha precisato meglio i requisiti relativi all'uso di sostanze pericolose, ha adattato il sistema di ritiro gratuito per giungere a una soluzione più applicabile e ha previsto la possibilità di stipulare accordi volontari per recepire diverse disposizioni.

Articoli

(I testi di riferimento sono la posizione comune e gli emendamenti del Parlamento)

Articolo 1

Il Consiglio non considera appropriato il concetto di diffusione di sostanze nocive prodotte dai veicoli fuori uso cui fa riferimento il Parlamento europeo (emendamento 13 del Parlamento europeo), ma pone l'accento sul miglioramento del funzionamento dal punto di vista ambientale di tutti gli operatori economici e non solo di quelli che si occupano del trattamento.

Articolo 2

Al punto 1 il Consiglio ha escluso dalla definizione di «veicolo», e di conseguenza dal campo di applicazione della presente direttiva, i veicoli a motore a due ruote per ragioni economiche e tecniche.

Il Consiglio non ha previsto l'esclusione dei «veicoli d'epoca» (cfr. articolo 3) (emendamenti 14 e 17 del Parlamento europeo) e non ha quindi mantenuto la definizione di «veicoli d'epoca». Il Consiglio non ha ritenuto necessario prevedere una deroga per i «veicoli d'epoca» in quanto la direttiva si applica esclusivamente ai veicoli divenuti rifiuti.

Per quanto riguarda la definizione di «riciclaggio» al punto 7 (emendamento 15 del Parlamento europeo), il Consiglio ha preferito seguire l'approccio adottato dalla Commissione nella direttiva 94/62/CE sugli imballaggi, come richiesto anche dal Parlamento europeo, ma ha soppresso il riferimento al riciclaggio organico (irrilevante nel contesto dei veicoli).

Per quanto concerne l'espressione «informazioni di smontaggio» (emendamento 16 del Parlamento europeo), il Consiglio ritiene che non sia necessaria una definizione in quanto essa non è utilizzata né negli articoli successivi né negli allegati. L'articolo 8, paragrafo 3, che il Consiglio ha ulteriormente precisato, è considerato sufficiente rispetto alle informazioni che i produttori devono fornire nei manuali di smontaggio.

Articolo 3

In relazione ai componenti e materiali dei veicoli di cui al paragrafo 1 (emendamenti 17 e 18 del Parlamento europeo), il Consiglio ritiene che il riferimento al modo in cui il veicolo è stato tenuto e riparato e a componenti diversi da quelli forniti dal costruttore sia superfluo.

Il Consiglio ritiene inoltre, come già affermato in precedenza, che l'esclusione dei «veicoli d'epoca» dal campo di applicazione della direttiva sia assolutamente ingiustificata.

Per ragioni pratiche, il Consiglio ha convenuto di applicare ai veicoli a motore a tre ruote solo gli articoli 5, paragrafi 1 e 2, e 6.

Articolo 4

Paragrafo 2

Il Consiglio ha optato per una soluzione più dettagliata e applicabile rispetto al testo proposto dalla Commissione e, per certi versi, è andato persino oltre quanto richiesto dal Parlamento:

— materiali e componenti dei veicoli immessi sul mercato 18 mesi dopo l'entrata in vigore della direttiva (e non a partire dal 2005) non devono più contenere le sostanze pericolose in questione; non è stato quindi mantenuto il riferimento alla frantumazione e allo smaltimento;

— il nuovo allegato II fornisce valori limite per le esenzioni temporanee (che corrispondono sostanzialmente a quanto richiesto dal Parlamento);

— dette esenzioni devono essere riesaminate a intervalli regolari; il primo riesame verrà effettuato prima di quanto auspichi il Parlamento, cioè entro un anno (invece di due) dopo l'entrata in vigore della direttiva;

— per quanto riguarda il cromo esavalente può essere tuttavia applicato, per ragioni tecniche, un valore superiore per un periodo massimo di 30 mesi, successivo all'entrata in vigore della direttiva.

Articolo 5

Paragrafo 1

Per ragioni economiche e di applicabilità, il Consiglio non ha esteso alle parti utilizzate per la riparazione l'obbligo della raccolta relativo ai veicoli fuori uso.

Paragrafo 2

Il Consiglio ha soppresso la data del 1º gennaio 2000 dal momento che la consegna dei veicoli fuori uso può essere effettuata solo a partire dalla data di applicazione della direttiva, ossia diciotto mesi dopo la sua pubblicazione (articolo 11, paragrafo 1).

Il Consiglio non ha fatto riferimento ai produttori, come aveva auspicato il Parlamento europeo (emendamento 23 del Parlamento europeo), in quanto il paragrafo 1 prevede chiaramente l'istituzione di sistemi di raccolta da parte degli operatori economici.

Paragrafo 3

Per quanto concerne il rilascio dei certificati di rottamazione da parte di centri o soggetti diversi dagli impianti di trattamento, il Consiglio ha adottato un testo che reputa più chiaro e applicabile.

È stato soppresso il riferimento alla cancellazione temporanea dal registro automobilistico.

Il Consiglio ritiene che la questione della possibilità di reclamare rimborsi e il caso di Stati membri che non dispongono di un sistema di cancellazione dal registro automobilistico al momento dell'adozione della direttiva richiedano una disposizione specifica, ossia gli ultimi due commi.

Paragrafo 4

Il Consiglio ha optato per una soluzione più articolata, in base alla quale:

— la consegna del veicolo a un impianto autorizzato avviene senza spese per l'ultimo detentore e/o proprietario tenuto conto della mancanza di valore di mercato o del valore di mercato negativo del veicolo stesso;

— i costi vengono assunti dal produttore, interamente o per una parte significativa;

— la consegna non è del tutto gratuita se il veicolo fuori uso non contiene componenti essenziali;

— il ritiro gratuito è programmato in base a quanto stabilito all'articolo 12 (a partire dal 2001 per i nuovi veicoli e a partire dal 2006 per i veicoli già immessi sul mercato). Il Consiglio ha adottato questa soluzione al termine di un dibattito molto acceso, tenuto conto dei problemi specifici esposti durante la fase finale delle trattative.

Articolo 6

Paragrafo 2 (emendamento 28)

Il Consiglio ha optato per una soluzione più articolata, relativa alle autorizzazioni e alla registrazione, che risolve la questione delle esenzioni mediante un riferimento all'ispezione da parte delle autorità competenti.

Paragrafo 3 (emendamenti 29, 30 e 31)

Il Consiglio ha definito gli obblighi minimi per gli operatori che eseguono il trattamento, in particolare aggiungendo nell'allegato I le condizioni per gli operatori che eseguono il trattamento e le condizioni per la promozione del riciclaggio, accogliendo in ampia misura le richieste del Parlamento europeo.

Articolo 7

Paragrafo 1 (emendamenti 32 e 33)

Il Consiglio non ha mantenuto un riferimento specifico all'emissione di gas di scarico e al rumore, né il riferimento esplicito alle informazioni in materia di stoccaggio e verifica dei componenti in quanto ritiene che queste ultime informazioni siano contenute nell'articolo 8, paragrafo 4, concernente i manuali di smontaggio.

La questione del reimpiego di componenti (a condizione che siano privi di rischi) non è stata affrontata dal Consiglio.

Paragrafo 2 (emendamento 34)

Il Consiglio ha approvato gli obiettivi proposti dalla Commissione e sostenuti dal Parlamento europeo, ma ha preferito le scadenze proposte dalla Commissione a quelle raccomandate dal Parlamento europeo.

Il Consiglio ha inserito una disposizione relativa al riesame degli obiettivi al più tardi nel 2005 al fine di tenere conto dello sviluppo della composizione materiale dei veicoli e di ogni altro rilevante aspetto ambientale riguardo ai veicoli a quella data.

Il Consiglio ha inoltre rafforzato il testo aggiungendo una disposizione relativa al controllo del rispetto degli obiettivi da parte degli Stati membri.

Paragrafo 4 (emendamento 36)

Il Consiglio ha preferito una distinzione più netta tra i lavori preparatori per la modifica della direttiva 70/156/CEE relativa all'omologazione e l'elaborazione di norme europee. Per evitare ritardi in tal senso, il Consiglio ha introdotto il termine del 2001 per la modifica di detta direttiva.

Articolo 8 (emendamento 37)

Il Consiglio ha approvato in ampia misura la proposta della Commissione e ha mantenuto la nozione di manuali di smontaggio (invece di informazioni in materia di smontaggio).

Articolo 9 (emendamenti 39 e 40)

Il Consiglio ha adattato il testo ai normali requisiti in materia di informazione e relazione ai quali gli Stati membri devono attenersi e ha ampliato gli obblighi degli operatori economici in materia di informazione.

Articolo 10 (emendamento 41)

Paragrafo 1

Il Consiglio ha preferito, come al solito, prevedere un termine (18 mesi) a partire dalla pubblicazione della direttiva nella Gazzetta ufficiale piuttosto che una data fissa.

Paragrafo 2 (emendamento 42)

Si tratta di una delle modifiche principali rispetto alla proposta della Commissione: il Consiglio ritiene, tenuto conto delle esperienze positive riscontrate a livello nazionale, che gli Stati membri debbano essere autorizzati a recepire diverse disposizioni della direttiva mediante accordi volontari.

Il Consiglio ha subordinato questa possibilità a una serie di requisiti e alla precisa condizione che i risultati fissati dalla direttiva siano stati conseguiti.

Articolo 12

Per quanto riguarda la scadenza 2001/2006, cfr. le osservazioni relative all'articolo 5, paragrafo 4.

Per quanto riguarda la scadenza per il cromo esavalente, cfr. le osservazioni relative all'articolo 4, paragrafo 2.

Nuovo allegato I

Cfr. osservazioni relative all'articolo 6.

Nuovo allegato II

Cfr. osservazioni relative all'articolo 4, paragrafo 2.

Il Consiglio ha adottato il preambolo del testo aprovato degli articoli, tenuto conto degli accordi interistituzionali sulla qualità redazionale della legislazione comunitaria (punto 10).