

Il presente testo è un semplice strumento di documentazione e non produce alcun effetto giuridico. Le istituzioni dell'Unione non assumono alcuna responsabilità per i suoi contenuti. Le versioni facenti fede degli atti pertinenti, compresi i loro preamboli, sono quelle pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e disponibili in EUR-Lex. Tali testi ufficiali sono direttamente accessibili attraverso i link inseriti nel presente documento

► B DIRETTIVA 2000/53/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
del 18 settembre 2000
relativa ai veicoli fuori uso
(GU L 269 del 21.10.2000, pag. 34)

Modificata da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
► <u>M1</u>	Decisione 2002/525/CE della Commissione del 27 giugno 2002	L 170	81	29.6.2002
► <u>M2</u>	Decisione 2005/63/CE della Commissione del 24 gennaio 2005	L 25	73	28.1.2005
► <u>M3</u>	Decisione 2005/438/CE della Commissione del 10 giugno 2005	L 152	19	15.6.2005
► <u>M4</u>	Decisione 2005/673/CE del Consiglio del 20 settembre 2005	L 254	69	30.9.2005
► <u>M5</u>	Direttiva 2008/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2008	L 81	62	20.3.2008
► <u>M6</u>	Decisione 2008/689/CE della Commissione del 1° agosto 2008	L 225	10	23.8.2008
► <u>M7</u>	Direttiva 2008/112/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 dicembre 2008	L 345	68	23.12.2008
► <u>M8</u>	Decisione 2010/115/UE della Commissione del 23 febbraio 2010	L 48	12	25.2.2010
► <u>M9</u>	Direttiva 2011/37/UE della Commissione del 30 marzo 2011	L 85	3	31.3.2011
► <u>M10</u>	Direttiva 2013/28/UE della Commissione del 17 maggio 2013	L 135	14	22.5.2013
► <u>M11</u>	Direttiva (UE) 2016/774 della Commissione del 18 maggio 2016	L 128	4	19.5.2016
► <u>M12</u>	Direttiva (UE) 2017/2096 della Commissione del 15 novembre 2017	L 299	24	16.11.2017
► <u>M13</u>	Direttiva (UE) 2018/849 del Parlamento europeo e del Consiglio del 30 maggio 2018	L 150	93	14.6.2018
► <u>M14</u>	Direttiva delegata (UE) 2020/362 della Commissione del 17 dicembre 2019	L 67	116	5.3.2020
► <u>M15</u>	Direttiva delegata (UE) 2020/363 della Commissione del 17 dicembre 2019	L 67	119	5.3.2020
► <u>M16</u>	Direttiva delegata (UE) 2023/544 della Commissione del 16 dicembre 2022	L 73	5	10.3.2023

Rettificata da:

- C1 Rettifica, GU L 114 del 7.5.2009, pag. 23 (2008/689/CE)
- C2 Rettifica, GU L 103 del 3.4.2020, pag. 53 (2020/362)
- C3 Rettifica, GU L 336 del 23.9.2021, pag. 47 (2020/363)



**DIRETTIVA 2000/53/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL
CONSIGLIO**

del 18 settembre 2000

relativa ai veicoli fuori uso

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 M₁ e N₁ 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 parte B della direttiva 75/442/CEE;
- 9) «smaltimento», le pertinenti operazioni di cui all'allegato II parte A della direttiva 75/442/CEE;

▼ B

- 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;

▼ M7

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

▼ B

- 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.
- 13) «informazioni per la demolizione», tutte le informazioni necessarie al trattamento appropriato e compatibile con l'ambiente di un veicolo fuori uso. I costruttori di autoveicoli e i produttori di componenti le mettono a disposizione degli impianti di trattamento autorizzati sotto forma di manuali o di supporti elettronici (ad esempio CD-ROM, servizi on line).

*Articolo 3***Ambito d'applicazione**

1. La presente direttiva si applica ai veicoli, ai veicoli fuori uso e ai relativi componenti e materiali, a prescindere, fatto salvo l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, dal modo in cui il veicolo è stato mantenuto o riparato nel corso della sua utilizzazione nonché dal fatto che esso sia dotato di componenti forniti dal produttore o di altri componenti il cui montaggio come ricambio corrisponde alle norme comunitarie o interne.

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.

⁽¹⁾ GU L 353 del 31.12.2008, pag. 1.

▼B

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. I veicoli speciali ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), secondo trattino, della direttiva 70/156/CEE non rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 7 della presente direttiva.

5. 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 di 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 1° luglio 2003 contengano piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente solo nei casi di cui all'allegato II alle condizioni ivi specificate.

▼M13

- b) Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 9 *bis*, modificando periodicamente l'allegato II per tener conto del progresso tecnico e scientifico, al fine di:
 - i) fissare, se necessario, valori di concentrazione massimi sino ai quali deve essere tollerata la presenza delle sostanze di cui alla lettera a) del presente paragrafo in materiali e componenti specifici di veicoli;
 - ii) non applicare, per determinati materiali e componenti di veicoli, la lettera a) del presente paragrafo, se l'impiego di tali sostanze è inevitabile;
 - iii) eliminare materiali e componenti di veicoli dall'allegato II, se l'impiego di sostanze di cui alla lettera a) del presente paragrafo è inevitabile;

▼M13

- iv) in relazione ai punti i) e ii), specificare i materiali e componenti di veicoli che possono essere rimossi prima di un ulteriore trattamento e prevedere che siano etichettati o resi identificabili con altri mezzi appropriati.

La Commissione adotta un atto delegato distinto per ogni sostanza, materiale o componente interessati ai fini dei punti da i) a iv).

▼B

- c) La Commissione modifica per la prima volta l'allegato II entro il 21 ottobre 2001. In ogni caso nessuna delle esenzioni in esso elencate sarà soppressa anteriormente al 1° gennaio 2003.

*Articolo 5***Raccolta**

1. Gli Stati membri adottano i provvedimenti necessari:
 - affinché gli operatori economici istituiscano sistemi di raccolta di tutti i veicoli fuori uso e, nella misura in cui ciò sia tecnicamente fattibile, dei mezzi usati allo stato di rifiuto, asportati al momento della riparazione delle autovetture,
 - per assicurare un'adeguata presenza di centri di raccolta sul territorio nazionale.
2. Gli Stati membri adottano 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 per 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 e sempre che essi siano registrati presso le competenti autorità.

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.

▼ B

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 adottano 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 adottano 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.

▼ M13

5. Gli Stati membri adottano i provvedimenti necessari affinché le autorità competenti riconoscano reciprocamente e accettino i certificati di rottamazione emessi in altri Stati membri in conformità del paragrafo 3 del presente articolo.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 9 *bis*, al fine di integrare la presente direttiva fissando requisiti minimi per il certificato di rottamazione.

▼ B*Articolo 6***Trattamento****▼ M13**

1. 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/CEE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ e secondo le prescrizioni tecniche minime di cui all'allegato I della presente direttiva, fatte salve le norme nazionali sulla salute e sull'ambiente.

▼ B

2. Gli Stati membri adottano 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.

⁽¹⁾ Direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, relativa ai rifiuti e che abroga alcune direttive (GU L 312 del 22.11.2008, pag. 3).

▼B

La deroga all'autorizzazione di cui all'articolo 11, 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 adottano 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 rifiuti frantumati 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, punto 3 sono effettuate al più presto.

4. Gli Stati membri adottano 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 incoraggiano gli stabilimenti o le imprese ad effettuare le operazioni di trattamento introducendo sistemi certificati di gestione dell'ambiente.

▼M13

6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 9 *bis*, al fine di modificare l'allegato I per tener conto del progresso tecnico e scientifico.

▼B*Articolo 7***Reimpiego e recupero**

1. Gli Stati membri adottano i provvedimenti necessari per incoraggiare il reimpiego dei componenti idonei, il recupero di quelli non reimpiegabili, nonché, come soluzione privilegiata, il riciclaggio, ove sostenibile dal punto di vista ambientale, fatte salve le norme sulla sicurezza dei veicoli e gli obblighi ambientali quali il controllo delle emissioni atmosferiche e del rumore.

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

a) entro il 1° 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 1° gennaio 1980, gli Stati membri possono stabilire obiettivi inferiori, ma non al di sotto del 75 % per il reimpiego ed 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 1° 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.

▼M13

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti di esecuzione riguardo alle modalità necessarie per controllare l'osservanza, da parte degli Stati membri, degli obiettivi enunciati al primo comma del presente paragrafo. Nell'elaborare dette modalità, la Commissione tiene conto di tutti i fattori pertinenti, tra cui la disponibilità di dati e la questione delle esportazioni e importazioni di veicoli fuori uso. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 11, paragrafo 2.

▼B

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.

▼B

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.

5. All'atto di proporre una modifica della direttiva 70/156/CEE relativa alle possibilità di demolizione, di recupero e di riciclaggio dei veicoli, la Commissione tiene conto, per quanto opportuno, della necessità di garantire che il reimpiego dei componenti non comporti pericoli per la sicurezza e per l'ambiente.

*Articolo 8***Codifica e informazioni per la demolizione**

1. Gli Stati membri adottano 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.

▼M13

2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 9 *bis*, al fine di integrare la presente direttiva stabilendo le norme di cui al paragrafo 1 del presente articolo. Nell'elaborare dette norme, la Commissione tiene conto dei lavori in corso in questo settore in seno agli organismi internazionali interessati, partecipando, se del caso, a tali lavori.

▼B

3. Gli Stati membri adottano i provvedimenti necessari affinché i produttori forniscano informazioni per la demolizione per ogni tipo di nuovo veicolo immesso sul mercato entro sei mesi dalla sua immissione sul mercato. Tali informazioni identificano, nella misura in cui siano richiesti dagli impianti di trattamento per ottemperare alle disposizioni della presente direttiva, 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.

4. Fatta salva la riservatezza commerciale e industriale, gli Stati membri adottano i provvedimenti necessari per garantire che i produttori di componenti utilizzati nei veicoli mettano a disposizione degli impianti di trattamento autorizzati le informazioni appropriate in materia di demolizione, stoccaggio e verifica dei componenti che possono essere riutilizzati, per quanto richiesto da tali impianti.

▼B*Articolo 9***Relazione e informazione****▼M13**

1 *bis*. Per ogni anno civile gli Stati membri comunicano alla Commissione i dati relativi all'attuazione dell'articolo 7, paragrafo 2.

Essi comunicano i dati per via elettronica entro 18 mesi dalla fine dell'anno per il quale sono raccolti. I dati sono comunicati secondo il formato stabilito dalla Commissione in conformità del paragrafo 1 *quinquies* del presente articolo.

Il primo periodo di comunicazione ha inizio il primo anno civile completo dopo l'adozione dell'atto di esecuzione che ne stabilisce il formato per la comunicazione, conformemente al paragrafo 1 *quinquies* del presente articolo, e include i dati relativi a tale periodo di comunicazione.

1 *ter*. I dati comunicati dagli Stati membri in conformità del paragrafo 1 *bis* sono accompagnati da una relazione di controllo della qualità.

1 *quater*. La Commissione esamina i dati comunicati a norma del paragrafo 1 *bis* e pubblica una relazione sull'esito di tale riesame. La relazione valuta l'organizzazione della raccolta dei dati, le fonti di dati e la metodologia utilizzata negli Stati membri, nonché la completezza, l'affidabilità, la tempestività e la coerenza dei dati. La valutazione può includere raccomandazioni specifiche di miglioramento. La relazione è elaborata dopo la prima comunicazione dei dati da parte degli Stati membri e successivamente ogni quattro anni.

1 *quinquies*. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono il formato per la comunicazione dei dati a norma del paragrafo 1 *bis* del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 11, paragrafo 2.

▼B

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.

▼M13*Articolo 9 bis***Esercizio della delega**

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), all'articolo 5, paragrafo 5, all'articolo 6, paragrafo 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 4 luglio 2018. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), e all'articolo 5, paragrafo 5, all'articolo 6, paragrafo 6 e all'articolo 8, paragrafo 2, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 ⁽¹⁾.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), dell'articolo 5, paragrafo 5, dell'articolo 6, paragrafo 6, e dell'articolo 8, paragrafo 2, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

▼B*Articolo 10***Attuazione**

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 21 aprile 2002. 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.

⁽¹⁾ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

▼B

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.

▼M13*Articolo 10 bis***Riesame**

Entro il 31 dicembre 2020 la Commissione riesamina la presente direttiva e, a tal fine, presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio, corredata, se opportuno, di una proposta legislativa.

*Articolo 11***Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

▼B*Articolo 12***Entrata in vigore**

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

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

▼B

2. L'articolo 5, paragrafo 4 si applica
 - a decorrere dal 1° luglio 2002 per i veicoli immessi sul mercato a decorrere da tale data,
 - a decorrere dal 1° gennaio 2007 per i veicoli immessi sul mercato anteriormente alla data di cui al primo trattino.
3. Gli Stati membri possono applicare l'articolo 5, paragrafo 4, anteriormente alle date di cui al paragrafo 2.

Articolo 13

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

▼B*ALLEGATO I***Prescrizioni tecniche minime per il trattamento a norma dell'articolo 6, paragrafi 1 e 3**

1. Siti di stoccaggio (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 stoccaggio dei pezzi smontati e stoccaggio impermeabile dei pezzi contaminati da oli,
 - stoccaggio degli accumulatori in appositi contenitori (la neutralizzazione elettrolitica può essere effettuata sul posto o altrove), dei filtri dell'olio e dei condensatori contenenti policlorobifenili o policlorotrifenili,
 - stoccaggio 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 stoccaggio degli 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,
 - rimozione, per quanto fattibile, di tutti i componenti identificati come contenenti mercurio.
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,

▼B

- rimozione degli pneumatici e dei grandi componenti di plastica (per esempio, paraurti, cruscotto e serbatoi contenitori di liquidi), se tali materiali non vengono separati nel processo di frantumazione in modo tale da poter essere effettivamente riciclati come materiali,
 - 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.

▼ **M16***ALLEGATO II***Materiali e componenti cui non si applica l'articolo 4, paragrafo 2, lettera a)**

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

Ai pezzi di ricambio immessi sul mercato dopo il 1° luglio 2003 e destinati ai veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2003, ad eccezione delle masse di equilibratura delle ruote, delle spazzole in carbonio dei motori elettrici e delle guarnizioni dei freni, non si applicano le disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), della direttiva 2000/53/CE.

Materiali e componenti	Ambito di applicazione e data di scadenza dell'esenzione	Da etichettare o rendere identificabili conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), punto iv)
------------------------	--	--

Piombo come elemento di lega

1. a) Acciaio destinato a lavorazione meccanica e componenti di acciaio galvanizzato per rivestimento discontinuo per immersione a caldo, contenenti, in peso, al massimo lo 0,35 % di piombo		
1. b) Lamiera di acciaio galvanizzato di continuo contenente, in peso, al massimo lo 0,35 % di piombo	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e loro pezzi di ricambio	
2. a) Alluminio destinato a lavorazione meccanica contenente, in peso, al massimo il 2 % di piombo	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2005	
2. b) Alluminio contenente, in peso, al massimo l'1,5 % di piombo	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2008	
2. c) i) Leghe di alluminio destinate a lavorazione meccanica contenenti, in peso, al massimo lo 0,4 % di piombo	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2028 e loro pezzi di ricambio	
2. c) ii) Leghe di alluminio non incluse nella voce 2. c) i) contenenti, in peso, al massimo lo 0,4 % di piombo ⁽²⁾	⁽¹⁾	
3. Leghe di rame contenenti al massimo il 4 % di piombo in peso	⁽³⁾	
4. a) Cuscinetti e pistoni	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2008	

▼ **M16**

Materiali e componenti	Ambito di applicazione e data di scadenza dell'esenzione	Da etichettare o rendere identificabili conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), punto iv)
4. b) Cuscinetti e pistoni utilizzati nei motori, nelle trasmissioni e nei compressori per impianti di condizionamento	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2011	

Piombo e composti di piombo nei componenti

5. a) Piombo negli accumulatori utilizzati nei sistemi ad alta tensione ⁽⁴⁾ usati solo per la propulsione dei veicoli appartenenti alle categorie M1 ed N1	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2019 e loro pezzi di ricambio	X
5. b) i) Piombo negli accumulatori: 1) utilizzati in applicazioni a 12 V 2) utilizzati in applicazioni a 24 V nei veicoli per uso speciale quali definiti all'articolo 3 del regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾	⁽³⁾	X
5. b) ii) Piombo negli accumulatori utilizzati in applicazioni non incluse nella voce 5. a) né 5. b) i)	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2024 e loro pezzi di ricambio	X
6. Masse smorzanti	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e loro pezzi di ricambio	X
7. a) Agenti di vulcanizzazione e stabilizzanti per elastomeri utilizzati in tubi per freni, tubi per carburante, tubi per ventilazione, parti in elastomero/metallo del telaio, e castelli motore	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2005	
7. b) Agenti di vulcanizzazione e stabilizzanti per elastomeri utilizzati in tubi per freni, tubi per carburante, tubi per ventilazione, parti in elastomero/metallo del telaio, e castelli motore contenenti, in peso, al massimo lo 0,5 % di piombo	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2006	

⁽¹⁾ Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).

▼ **M16**

Materiali e componenti	Ambito di applicazione e data di scadenza dell'esenzione	Da etichettare o rendere identificabili conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), punto iv)
7. c) Agenti leganti per elastomeri utilizzati nell'apparato propulsore contenenti, in peso, al massimo lo 0,5 % di piombo	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2009	
8. a) Piombo nelle saldature per collegare componenti elettrici ed elettronici a schede elettroniche e piombo nelle rifiniture su terminazioni di componenti diversi dai condensatori elettrolitici in alluminio, su pin di componenti e su schede elettroniche	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e loro pezzi di ricambio	X ⁽⁵⁾
8. b) Piombo nelle saldature in applicazioni elettriche diverse dalle saldature su schede elettroniche o su vetro	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2011 e loro pezzi di ricambio	X ⁽⁵⁾
8. c) Piombo nelle rifiniture di terminali di condensatori elettrolitici in alluminio	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2013 e loro pezzi di ricambio	X ⁽⁵⁾
8. d) Piombo utilizzato nelle saldature su vetro nei sensori di flusso di massa dell'aria	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2015 e loro pezzi di ricambio	X ⁽⁵⁾
8. e) Piombo nelle saldature ad alta temperatura di fusione (ossia leghe a base di piombo contenenti almeno l'85 % di piombo in peso)	⁽¹⁾	X ⁽⁵⁾
8. f) i) Piombo in sistemi di connettori a pin conformi	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2017 e loro pezzi di ricambio	X ⁽⁵⁾
8. f) ii) Piombo in sistemi di connettori a pin conformi, eccetto nell'area di accoppiamento dei connettori di cablaggio del veicolo	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2024 e loro pezzi di ricambio	X ⁽⁵⁾

▼ M16

Materiali e componenti	Ambito di applicazione e data di scadenza dell'esenzione	Da etichettare o rendere identificabili conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), punto iv)
8. g) i) Piombo nelle saldature destinate alla realizzazione di una connessione elettrica valida tra la matrice del semiconduttore e il carrier all'interno dei circuiti integrati secondo la configurazione «Flip Chip»	Veicoli omologati prima del 1° ottobre 2022 e loro pezzi di ricambio	X ⁽⁵⁾
8. g) ii) Piombo nelle saldature destinate alla realizzazione di una connessione elettrica valida tra la matrice del semiconduttore e il carrier all'interno dei circuiti integrati secondo la configurazione «Flip Chip» qualora tale connessione elettrica consista di uno qualsiasi dei seguenti elementi: 1) un nodo tecnologico del semiconduttore di 90 nm o di dimensioni maggiori; 2) una matrice unica di 300 mm ² o di dimensioni maggiori in qualsiasi nodo tecnologico del semiconduttore; 3) package di matrici impilate di 300 mm ² o di dimensioni maggiori o interposer di silicio di 300 mm ² o di dimensioni maggiori.	⁽¹⁾ Veicoli omologati a partire dal 1° ottobre 2022 e loro pezzi di ricambio	X ⁽⁵⁾
8. h) Piombo nelle saldature per fissare i dissipatori di calore al radiatore in assemblaggi di semiconduttori di potenza con un circuito integrato con un'area di proiezione minima di 1 cm ² e una densità di corrente nominale minima di 1 A/mm ² di superficie del circuito integrato di silicio	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e loro pezzi di ricambio	X ⁽⁵⁾
8. i) Piombo nelle saldature in applicazioni elettriche su vetro ad eccezione delle saldature su lastre di vetro laminate	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e loro pezzi di ricambio	X ⁽⁵⁾
8. j) Piombo nelle saldature di lastre laminate	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2020 e loro pezzi di ricambio	X ⁽⁵⁾

▼ **M16**

Materiali e componenti	Ambito di applicazione e data di scadenza dell'esenzione	Da etichettare o rendere identificabili conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), punto iv)
8. k) Saldatura di applicazioni di riscaldamento con corrente di calore pari o superiore a 0,5 A per relativo giunto saldato a singole lastre laminate con spessore di parete inferiore a 2,1 mm. Questa esenzione non si applica alle saldature dei contatti integrati nel polimero intermedio	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2024 e loro pezzi di ricambio	X ⁽⁵⁾
9. Sedi di valvole	Come pezzi di ricambio per tipi di motore sviluppati prima del 1° luglio 2003	
10. a) Componenti elettrici e elettronici contenenti piombo in vetro o in ceramica, in una matrice di vetro o ceramica, in un materiale vetroceramico o in matrici di vetroceramica. Questa esenzione non si applica all'uso di piombo in: i) vetro delle lampadine e smalto vetroso delle candele, ii) materiali ceramici dielettrici di componenti indicati alle voci 10. b), 10. c) e 10. d).		X ⁽⁶⁾ (per componenti diversi da quelli piezoelettrici dei motori)
10. b) Piombo in materiali ceramici dielettrici PZT di condensatori appartenenti a circuiti integrati o a semiconduttori discreti		
10. c) Piombo nei materiali ceramici dielettrici in condensatori per una tensione nominale inferiore a 125 V CA o 250 V CC	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e loro pezzi di ricambio	
10. d) Piombo nei materiali ceramici dielettrici di condensatori utilizzati per compensare le deviazioni, dovute all'effetto termico, di sensori in sistemi sonar ultrasonici	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2017 e loro pezzi di ricambio	
11. Inneschi pirotecnici	Veicoli omologati prima del 1° luglio 2006 e loro pezzi di ricambio	

▼ **M16**

Materiali e componenti	Ambito di applicazione e data di scadenza dell'esenzione	Da etichettare o rendere identificabili conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), punto iv)
12. Materiali termoelettrici contenuti piombo utilizzati nell'industria automobilistica per ridurre le emissioni di CO ₂ mediante il recupero dei gas di scarico	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2019 e loro pezzi di ricambio	X

Cromo esavalente

13. a) Rivestimenti anticorrosione	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2007	
13. b) Rivestimenti anticorrosione negli insiemi di dadi e bulloni dei telai	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2008	
14. Cromo esavalente come anticorrosivo, fino allo 0,75 % in peso nella soluzione refrigerante, nei sistemi di raffreddamento in acciaio al carbonio nei frigoriferi ad assorbimento: a) progettati per funzionare completamente o in parte con un riscaldatore elettrico, con una potenza elettrica utile assorbita media inferiore a 75 W in condizioni di funzionamento costanti; b) progettati per funzionare completamente o in parte con un riscaldatore elettrico, con una potenza elettrica utile assorbita media pari o superiore a 75 W in condizioni di funzionamento costanti; c) progettati per funzionare completamente con riscaldatori non elettrici.	Per a): veicoli omologati prima del 1° gennaio 2020 e loro pezzi di ricambio Per b): veicoli omologati prima del 1° gennaio 2026 e loro pezzi di ricambio	X

Mercurio

15. a) Lampade a luminescenza per proiettori	Veicoli omologati prima del 1° luglio 2012 e loro pezzi di ricambio	X
15. b) Tubi fluorescenti utilizzati nei visualizzatori del quadro strumenti	Veicoli omologati prima del 1° luglio 2012 e loro pezzi di ricambio	X

▼ **M16**

Materiali e componenti	Ambito di applicazione e data di scadenza dell'esenzione	Da etichettare o rendere identificabili conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), punto iv)
<i>Cadmio</i>		
16. Accumulatori per veicoli elettrici	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 31 dicembre 2008	

Note alla tabella:

(¹) Questa esenzione sarà riesaminata nel 2024.

(²) Si applica alle leghe di alluminio in cui il piombo non è introdotto intenzionalmente ma è presente a causa dell'uso di alluminio riciclato.

(³) Questa esenzione sarà riesaminata nel 2025.

(⁴) Sistemi aventi una tensione > 75 V in corrente continua ai sensi dell'articolo 1 della direttiva 2014/35/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alla messa a disposizione sul mercato del materiale elettrico destinato a essere adoperato entro taluni limiti di tensione (GU L 96 del 29.3.2014, pag. 357).

(⁵) Demolizione se, in correlazione con la voce 10. a), si supera un livello soglia medio di 60 g per veicolo. Ai fini della presente nota non vengono presi in considerazione i dispositivi elettronici non installati dal costruttore nella linea di produzione.

(⁶) Demolizione se, in correlazione con le voci da 8. a) a 8. k), si supera un livello soglia medio di 60 g per veicolo. Ai fini della presente nota non vengono presi in considerazione i dispositivi elettronici non installati dal costruttore nella linea di produzione.