Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

►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
►M1	Decisione 2002/525/CE della Commissione del 27 giugno 2002	L 170	81	29.6.2002
►M2	Decisione 2005/63/CE della Commissione del 24 gennaio 2005	L 25	73	28.1.2005

▼B

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

del 18 settembre 2000

relativa ai veicoli fuori uso

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]),

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato, visto il progetto comune approvato dal comitato di conciliazione il 23 maggio 2000 ([3]),

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 assicurare che l'ultimo detentore e/o proprietario possa conferire il veicolo fuori 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 misura significativa, i costi derivanti dall'attuazione di tali misure. Il normale gioco delle forze di mercato non dovrebbe esserne ostacolato.

([1]) GU C 337 del 7.11.1997, pag. 3 eGU C 156 del 3.6.1999, pag. 5.

([2]) GU C 129 del 27.4.1998, pag. 44.

([3]) Parere espresso l'11 febbraio 1997 (GU C 150 del 28.5.1999, pag. 420), posizione comune del Consiglio del 29 luglio 1999 (GU C 317 del 4.11.1999, pag. 19) e decisione del Parlamento europeo del 3 febbraio 2000 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Decisione del Consiglio del 20 luglio 2000 e decisione del Parlamento europeo del 7 settembre 2000.

▼B

(8) La presente direttiva dovrebbe applicarsi ai veicoli, ai veicoli fuori uso ed ai loro componenti e materiali, così come ai ricambi, 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 ([1]), 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 ([2]) e alla direttiva 75/442/CEE del Consiglio, del 15 luglio 1975, relativa ai rifiuti ([3]).

(10) I veicoli d'epoca, ossia i veicoli storici o di valore per i collezionisti o destinati ai musei, conservati in modo adeguato e attento all'ambiente, pronti all'uso ovvero in pezzi smontati non rientrano nella definizione di rifiuti ai sensi della direttiva 75/442/CEE e non sono soggetti alla presente direttiva.

(11) 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. Ciò contribuirà ad assicurare che determinati materiali e componenti non diventino rifiuti frantumati né vengano inceneriti o smaltiti in discarica.

(12) 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.

(13) 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.

(14) È opportuno incoraggiare lo sviluppo del mercato dei materiali riciclati.

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

(16) 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 iI veicolo fuori uso è consegnato a un impianto di trattamento.

(17) La presente direttiva non impedisce agli Stati membri di autorizzare, ove opportuno, la sospensione temporanea dell'iscrizione al registro automobilistico.

([1]) GU 196 del 16.8.1967, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 98/98/CE della Commissione (GU L 355 del 30.12.1998, pag. 1).

([2]) 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).

([3]) 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).

▼B

(18) 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.

(19) Si dovrebbero incoraggiare la riciclabilità e la recuperabilità dei veicoli.

(20) 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.

(21) 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.

(22) 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.

(23) 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.

(24) Al fine di facilitare la demolizione e il recupero e, in particolare, il riciclaggio dei veicoli fuori uso, i costruttori dovrebbero fornire agli impianti di trattamento autorizzati tutte le informazioni necessarie per la demolizione, in particolare per le sostanze pericolose.

(25) Dovrebbe essere promossa, ove necessario, l'elaborazione di norme europee. I costruttori dei veicoli ed i produttori dei materiali dovrebbero utilizzare una codifica 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.

(26) Sono necessari dati sui veicoli fuori uso a livello comunitario al fine di controllare l'attuazione degli obiettivi della presente direttiva.

(27) 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.

(28) Gli Stati membri possono scegliere di attuare talune disposizioni mediante accordi con il settore economico interessato, purché siano soddisfatte determinate condizioni.

(29) 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.

(30) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ([1]).

([1]) GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

▼B

(31) Gli Stati membri possono applicare le disposizioni della presente direttiva anteriormente alla data prevista, purché tali misure siano compatibili con il trattato,

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 parte B della direttiva 75/442/CEE;

9) «smaltimento», le pertinenti operazioni di cui all'allegato II parte 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;

▼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.

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

▼B

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, fissare valori di concentrazione massimi sino ai quali è tollerata la presenza di queste 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) in relazione ai 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 21 ottobre 2001. In ogni caso nessuna delle esenzioni in esso elencate sarà soppressa anteriormente al 1º 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.

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 proprie-

▼B

tario 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.

5. Gli Stati membri adottano 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 21 ottobre 2001 i requisiti minimi per il certificato di rottamazione.

Articolo 6

Trattamento

1. Gli Stati membri adottano 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 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.

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

▼B

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.

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 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 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 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 21 ottobre 2002.

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/

▼B

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.

2. Entro il 21 ottobre 2001 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 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.

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 banche dati sui veicoli fuori uso e sul loro trattamento. La relazione contiene le informazioni pertinenti sulle eventuali modifiche della struttura nei settori industriali relativi alla distribuzione di veicoli nonché alla raccolta della demolizione, frantumazione, recupero e riciclaggio, che possono comportare distorsioni di concorrenza fra gli Stati membri o al loro interno. Il questionario o lo schema è inviato 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 in essa esaminato.

La prima relazione riguarda il periodo di tre anni a decorrere dal 21 aprile 2002.

Sulla base delle informazioni di cui sopra, la Commissione pubblica una relazione sull'attuazione della direttiva entro nove mesi dalla ricezione delle relazioni degli Stati membri.

([1]) GU L 377 del 31.12.1991, pag. 48.

▼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.

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.

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

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 18 della direttiva 75/442/CEE, in seguito denominato «il comitato».

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente articolo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

▼B

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

4. La Commissione, secondo la procedura di cui al presente articolo:

a) adotta i requisiti minimi del certificato di rottamazione di cui all'articolo 5, paragrafo 5;

b) adotta le modalità di cui all'articolo 7, paragrafo 2, terzo comma;

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

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

Articolo 12

Entrata in vigore

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

2. L'articolo 5, paragrafo 4 si applica

— a decorrere dal 1º luglio 2002 per i veicoli immessi sul mercato a decorrere da tale data,

— a decorrere dal 1º 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,

   — 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.

▼M1

ALLEGATO II

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

Materiali e componenti	Ambito di applicazione e termine di scadenza dell'esenzione	Da etichettare o rendere identificabili in base all'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), punto iv)
Piombo come elemento di lega		
1. Acciaio destinato a lavorazione meccanica e acciaio zincato contenente, in peso, lo 0,35 % o meno di piombo		
2. a) Alluminio destinato a lavorazione meccanica contenente, in peso, il 2 % o meno di piombo	1° luglio 2005 (1)	
b) Alluminio destinato a lavorazione meccanica contenente, in peso, l'1 % o meno di piombo in peso	1° luglio 2008 (2)	
3. Leghe di rame contenenti, in peso, il 4 % o meno di piombo		
4. Cuscinetti e pistoni in piombo/bronzo		
Piombo e composti di piombo nei componenti		
5. Accumulatori		X
6. Masse smorzanti		X
7. Masse di equilibratura delle ruote	Veicoli omologati entro il 1° luglio 2003 e masse di equilibratura delle ruote destinate alla manutenzione di tali veicoli: 1° luglio 2005 (3)	X
8. Agenti di vulcanizzazione e stabilizzanti per elastomeri nelle applicazioni destinate al controllo dei fluidi e all'apparato propulsore	1° luglio 2005 (4)	
9. Stabilizzante per vernici protettive	1° luglio 2005	
10. Spazzole di carbone per motori elettrici	Veicoli omologati entro il 1° luglio 2003 e spazzole di carbone di motori elettrici destinate alla manutenzione di tali veicoli: 1° gennaio 2005	
11. Saldature su schede elettroniche e altre applicazioni elettriche		X (5)
12. Rame nelle guarnizioni dei freni contenente, in peso, più dello 0,5 % di piombo	Veicoli omologati entro il 1° luglio 2003 e manutenzione di tali veicoli: 1° luglio 2004	X
13. Sedi di valvole	Tipi di motore sviluppati entro il 1° luglio 2003: 1° luglio 2006	
14. Componenti elettrici contenenti piombo inseriti in una matrice di vetro o ceramica esclusi il vetro delle lampadine e delle candele		X (6) (per i componenti diversi da quelli piezoelettrici dei motori)

▼M1

Materiali e componenti	Ambito di applicazione e termine di scadenza dell'esenzione	Da etichettare o rendere identificabili in base all'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), punto iv)
15. Vetro delle lampadine e delle candele	1º gennaio 2005	
16. Inneschi pirotecnici	1º luglio 2007	
Cromo esavalente		
17. Rivestimento anticorrosione	1º luglio 2007	
18. Frigoriferi ad assorbimento nei camper		X
Mercurio		
19. Lampade a luminescenza e visualizzatori del quadro strumenti		X
Cadmio		
20. Paste a film spesso	1º luglio 2006	
21. Accumulatori per veicoli elettrici	31 dicembre 2005 Dopo il 31 dicembre 2005 l'immissione sul mercato di batterie NiCd sarà consentita solo come parti di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima di tale data.	X

([1]) Entro il 1º gennaio 2005 la Commissione deve valutare se rivedere la scadenza fissata per l'eliminazione di questa voce in funzione della disponibilità di sostanze sostitutive del piombo, alla luce degli obiettivi di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera a).

([2]) Cfr. nota 1.

([3]) Entro il 1º gennaio 2005 la Commissione deve valutare l'esenzione in questione in funzione degli aspetti legati alla sicurezza stradale.

([4]) Cfr. nota 1.

([5]) Rimozione se, in correlazione con la voce n. 14, si supera un livello soglia medio di 60 grammi per veicolo. Per l'applicazione della presente disposizione non vengono presi in considerazione i dispositivi elettronici non installati dal fabbricante nella linea di produzione.

([6]) Rimozione se, in correlazione con la voce n. 11, si supera un livello soglia medio di 60 grammi per veicolo. Per l'applicazione della presente disposizione non vengono presi in considerazione i dispositivi elettronici non installati dal fabbricante nella linea di produzione.

Note:

— È ammessa una concentrazione massima dello 0,1 %, in peso e per materiale omogeneo, di piombo, cromo esavalente e mercurio e una concentrazione massima dello 0,01 %, in peso per materiale omogeneo, di cadmio, a condizione che tali sostanze non siano state introdotte intenzionalmente ([1]).

— È ammessa anche una concentrazione massima dello 0,4 % in peso di piombo nell'alluminio, a condizione che la sostanza non venga introdotta intenzionalmente ([2]).

— Fino al 1º luglio 2007 è ammessa una concentrazione massima dello 0,4 % in peso di piombo nel rame destinato ai materiali di attrito delle guarnizioni dei freni, a condizione che la sostanza non sia stata introdotta intenzionalmente ([2]).

— È ammesso senza limitazioni il riutilizzo di parti di veicoli già sul mercato alla data di scadenza di un'esenzione, in quanto il riutilizzo non rientra nell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a).

([1]) «Introdotta intenzionalmente» significa «utilizzata deliberatamente nella formulazione di un materiale o di un componente, qualora si voglia ottenere la presenza prolungata di tale sostanza nel prodotto finale, per dare a quest'ultimo una caratteristica, un aspetto o una qualità specifici». La definizione di «introdotta intenzionalmente» non si riferisce all'impiego di materiali riciclati come feedstock per la produzione di nuovi prodotti, qualora una percentuale dei materiali riciclati possa contenere quantità dei metalli regolamentati.

([2]) Cfr. nota 1.

▼**M2**

— Ai pezzi di ricambio immessi sul mercato dopo il 1º luglio 2003 e destinati ai veicoli immessi sul mercato anteriormente al 1º luglio 2003 non si applicano le disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a) ([1]).

([1]) La presente clausola non si applica alle masse di equilibratura delle ruote, alle spazzole di carbone dei motori elettrici e alle guarnizioni dei freni, perché tali componenti sono espressamente trattati in voci specifiche.