

ELVD: Direttiva ELV (Direttiva 2000/53/CE), spiegato

La direttiva ELV impone che autovetture e veicoli commerciali leggeri siano progettati per il riciclaggio, non contengano piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente oltre le deroghe e possano essere consegnati al trattamento gratuitamente. Doveva essere recepita entro il 21 aprile 2002; il regolamento (UE) 2026/1738, in vigore dal 13 agosto 2026, la abroga dal 1° settembre 2028.

Rivisto il 5 ottobre 2026 da Conphora compliance team · Prossima revisione 12 marzo 2027 · Non è consulenza legale

Dati essenziali

Riferimento	Direttiva 2000/53/CE	Tipo di atto	Direttiva
In vigore	21 ottobre 2000	Si applica dal	21 aprile 2002
Modificato da	Decisione 2002/525/CE della Commissione, Decisione 2005/63/CE della Commissione, Decisione 2005/438/CE della Commissione, Decisione 2005/673/CE del Consiglio, Direttiva 2008/33/CE, Decisione 2008/689/CE della Commissione, Direttiva 2008/112/CE, Decisione 2010/115/UE della Commissione, Direttiva 2011/37/UE della Commissione, Direttiva 2013/28/UE della Commissione, Direttiva (UE) 2016/774 della Commissione, Direttiva (UE) 2017/2096 della Commissione, Direttiva (UE) 2018/849, Direttiva delegata (UE) 2020/362 della Commissione, Direttiva delegata (UE) 2020/363 della Commissione, Direttiva delegata (UE) 2023/544 della Commissione, Regolamento (UE) 2026/1738 (atto abrogativo)	Applicato da	La direttiva è rivolta agli Stati membri, che la recepiscono e designano le autorità competenti che autorizzano o registrano gli impianti di trattamento, gestiscono il sistema di cancellazione dal registro basato sul certificato di rottamazione e verificano il divieto delle sostanze e gli obiettivi; la direttiva figura nell'allegato I del regolamento (UE) 2019/1020, pertanto le norme sulla vigilanza del mercato di tale regolamento si applicano a veicoli e componenti in quanto prodotti.
CELEX	32000L0053		

Date principali

18 settembre 2000	Direttiva 2000/53/CE adottata dal Parlamento europeo e dal Consiglio	titolo
21 ottobre 2000	Entrata in vigore il giorno della pubblicazione nella GU L 269 del 21 ottobre 2000	art. 12(1)
21 ottobre 2001	Termine entro cui la Commissione doveva modificare per la prima volta l'allegato II; nessuna deroga poteva essere soppressa prima del 1° gennaio 2003	art. 4(2)(c)
21 aprile 2002	Termine per il recepimento della direttiva da parte degli Stati membri; gli articoli 4(1), 5(1), 7(1), 8(1), 8(3) e 9(2) e le modalità dettagliate dell'articolo 5(4) possono essere attuati mediante accordi vincolanti con i settori economici	art. 10(1) e art. 10(3)
1 luglio 2002	Il ritiro gratuito si applica ai veicoli immessi sul mercato a decorrere da questa data: la consegna a un impianto di trattamento autorizzato deve essere priva di costi per l'ultimo detentore, mentre i produttori sostengono tutto il costo o una parte significativa di esso	art. 5(4) e art. 12(2)
1 gennaio 2003	Si applica la decisione 2002/525/CE della Commissione: prima revisione dell'allegato II con i valori massimi di concentrazione dello 0,1 % e dello 0,01 % per materiale omogeneo	art. 1 e art. 3
1 luglio 2003	Divieto dei metalli pesanti: i materiali e i componenti dei veicoli immessi sul mercato dopo questa data non devono contenere piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente, salvo nei casi elencati nell'allegato II	art. 4(2)(a)
1 gennaio 2006	Primi obiettivi: reimpiego e recupero di almeno l'85 % e reimpiego e riciclaggio di almeno l'80 % in peso medio per veicolo e per anno; gli Stati membri potevano fissare il 75 % e il 70 % per i veicoli prodotti prima del 1° gennaio 1980	art. 7(2)(a)
1 gennaio 2007	Il ritiro gratuito si estende ai veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2002	art. 12(2)
1 gennaio 2015	Obiettivi attuali: reimpiego e recupero di almeno il 95 % e reimpiego e riciclaggio di almeno l'85 % in peso medio per veicolo e per anno	art. 7(2)(b)
4 luglio 2018	Entra in vigore la direttiva (UE) 2018/849: la Commissione può modificare gli allegati I e II e stabilire con atto delegato le norme sul certificato di rottamazione e sulla codifica, la comunicazione annuale dei dati sugli obiettivi sostituisce le relazioni triennali sull'attuazione e la Commissione doveva riesaminare la direttiva entro il 31 dicembre 2020	art. 1 e art. 5
5 luglio 2020	Termine per il recepimento della direttiva (UE) 2018/849 da parte degli Stati membri	art. 4(1)

31 dicembre 2020	Termine entro cui la Commissione doveva riesaminare la direttiva e riferire al Parlamento europeo e al Consiglio, se del caso con una proposta legislativa; la proposta COM(2023) 451 è seguita il 13 luglio 2023	art. 10 bis
30 marzo 2023	Entra in vigore la direttiva delegata (UE) 2023/544 della Commissione: l'attuale allegato II, con 16 voci numerate su 42 righe; recepimento entro il 1° giugno 2023	art. 2 e art. 3
1 gennaio 2024	Le deroghe 5(b)(ii) (piombo nelle batterie non rientranti nelle voci 5(a) e 5(b)(i)), 8(f)(ii) (sistemi di connettori a pressione conformi al di fuori dell'area di accoppiamento) e 8(k) (saldatura di applicazioni riscaldanti su vetrate stratificate) riguardano soltanto i veicoli omologati prima di questa data e i relativi ricambi	allegato II, voci 5(b)(ii), 8(f)(ii) e 8(k)
1 gennaio 2026	La deroga 14(b) (cromo esavalente nel sistema di raffreddamento dei frigoriferi ad assorbimento con riscaldatore elettrico da 75 W o più) riguarda soltanto i veicoli omologati prima di questa data e i relativi ricambi	allegato II, voce 14
13 agosto 2026	Entra in vigore il regolamento (UE) 2026/1738 sui requisiti di circolarità per la progettazione dei veicoli e la gestione dei veicoli fuori uso; le voci 5(a), 5(b)(i), 5(b)(ii) e 16 dell'allegato II (piombo e cadmio nelle batterie) cessano di applicarsi e le norme sulle sostanze nelle batterie passano all'allegato I del regolamento (UE) 2023/1542	art. 53, art. 57(1)(a) e art. 59
14 settembre 2026	Si applicano le deleghe per gli atti delegati e di esecuzione del regolamento (UE) 2026/1738, comprese quelle relative alle sostanze preoccupanti, al contenuto riciclato, al certificato di rottamazione e alla comunicazione dei dati	art. 59(2)
1 gennaio 2028	La deroga 2(c)(i) (piombo fino allo 0,4 % nelle leghe di alluminio per lavorazioni meccaniche) riguarda soltanto i veicoli omologati prima di questa data e i relativi ricambi	allegato II, voce 2(c)(i)
1 settembre 2028	La direttiva 2000/53/CE è abrogata e si applica il regolamento (UE) 2026/1738, fatta salva l'ulteriore applicazione del divieto delle sostanze e delle disposizioni su trattamento, informazione, obiettivi e comunicazione dei dati elencate all'articolo 57(1)	art. 57(1) e art. 59(2)
31 agosto 2029	Termine dell'ulteriore applicazione dell'articolo 5(4), secondo comma (costo a carico del produttore), dell'articolo 6(3), secondo comma, dell'articolo 7(1) e dell'articolo 8(3) e (4) (informazioni per lo smontaggio), dell'articolo 6(3), primo comma, e dell'allegato I (trattamento), nonché dell'articolo 9(1)	art. 16(1), art. 49 e art. 57(1)(b), (c), (e) e (f)

bis), primo e terzo comma, dell'articolo 9(1 ter) e dell'articolo 9(1 quinquies) (comunicazione dei dati); il secondo comma dell'articolo 9(1 bis) resta applicabile fino al 31 agosto 2031. Dal 1° settembre 2029 subentrano la responsabilità estesa del produttore, il trattamento e le sanzioni previsti dal regolamento (UE) 2026/1738.

31 dicembre 2030	Termine dell'ulteriore applicazione degli obiettivi dell'articolo 7(2)(b); dal 1° gennaio 2030 si applicano, ai sensi del regolamento (UE) 2026/1738, gli obiettivi del 95 % e dell'85 %, batterie escluse	art. 33(1) e art. 57(1)(d)
31 agosto 2032	Termine dell'ulteriore applicazione dell'articolo 4(2) e dell'allegato II; dal 1° settembre 2032 i tipi di veicolo omologati ai sensi del regolamento (UE) 2018/858 e i relativi nuovi componenti non devono contenere piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente, salvo quanto previsto dall'allegato IV del regolamento (UE) 2026/1738, e la direttiva 2005/64/CE è abrogata	art. 5(4), art. 5(5), art. 57(1)(a) e art. 57(2)

Produttore (costruttore del veicolo o importatore professionale)

- Provvedere affinché i materiali e i componenti dei veicoli che immette sul mercato dopo il 1° luglio 2003 non contengano piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente, salvo nei casi dell'allegato II e alle condizioni ivi previste, entro la tolleranza dello 0,1 % per piombo, mercurio e cromo esavalente e dello 0,01 % per il cadmio in peso per materiale omogeneo. art. 4(2)(a) e allegato II
- Monitorare le date di scadenza e di riesame delle deroghe dell'allegato II su cui si fa affidamento, in particolare 2(c)(i) leghe di alluminio per lavorazioni meccaniche (veicoli omologati prima del 1° gennaio 2028), 8(f)(ii), 8(k) e 5(b)(ii) (prima del 1° gennaio 2024) e 14(b) (prima del 1° gennaio 2026), e tenere presente che le voci 5(a), 5(b)(i), 5(b)(ii) e 16 hanno cessato di applicarsi il 13 agosto 2026 a favore del regolamento sulle batterie. allegato II; art. 57(1)(a)
- Attendarsi misure nazionali che incoraggino i produttori, in collaborazione con i fabbricanti di materiali e attrezzature, a limitare le sostanze pericolose sin dalla concezione del veicolo, a progettare e produrre nuovi veicoli in modo che possano essere smontati, reimpiegati e recuperati e a integrare una quantità crescente di materiale riciclato: l'articolo 4(1) obbliga gli Stati membri a incoraggiare tali misure anziché vincolare direttamente i produttori, e gli obblighi corrispondenti diventano direttamente vincolanti ai sensi degli articoli da 4 a 7 del regolamento (UE) 2026/1738. art. 4(1)
- Sostenere tutto il costo del ritiro gratuito, o una parte significativa di esso, oppure ritirare direttamente i veicoli fuori uso, in modo che la consegna a un impianto di trattamento autorizzato non costi nulla all'ultimo detentore o proprietario, anche se il veicolo ha valore di mercato nullo o negativo; in Danimarca un produttore al di fuori di un sistema collettivo che immette sul mercato più di 20 veicoli l'anno deve consentire ai proprietari di consegnarli a qualsiasi concessionario che venda i suoi veicoli oppure a un sito di stoccaggio o a un operatore di trattamento registrato entro 50 km, e può addebitare soltanto la mancanza di motore, cambio o catalizzatore, con un limite pari sia al valore materiale dei componenti mancanti al momento della consegna sia a 300 kr. per un motore mancante, 100 kr. per un cambio mancante e 100 kr. per un catalizzatore mancante. art. 5(4); § 29 e § 30
- Utilizzare le norme di codifica dei componenti e dei materiali, in concertazione con i fabbricanti di materiali e attrezzature, in modo che i componenti e i materiali adatti al reimpiego e al recupero possano essere identificati, ed etichettare o rendere identificabili i componenti dell'allegato II contrassegnati per essere rimossi prima di ulteriore trattamento. art. 4(2)(b)(iv), art. 8(1) e allegato II
- Utilizzare le norme di codifica dei componenti e dei materiali, in concertazione con i fabbricanti di materiali e attrezzature, in modo che i componenti e i materiali adatti al reimpiego e al recupero possano essere identificati. art. 8(1)
- Etichettare o rendere identificabili i componenti dell'allegato II contrassegnati per essere rimossi prima di ulteriore trattamento. art. 4(2)(b)(iv) e allegato II
- Fornire le informazioni per lo smontaggio per ciascun tipo di nuovo veicolo entro sei mesi dalla sua immissione sul mercato, identificando i componenti e i materiali e l'ubicazione di tutte le sostanze pericolose nella misura necessaria agli impianti di trattamento, in manuali o su supporti elettronici. art. 2(13) e art. 8(3)
- Pubblicare le informazioni sulla progettazione dei veicoli ai fini del recupero e del riciclaggio, sul loro trattamento rispettoso dell'ambiente, sullo sviluppo del reimpiego e del riciclaggio e sui progressi conseguiti, renderle accessibili ai potenziali acquirenti e includerle nella documentazione promozionale dei nuovi veicoli. art. 9(2)
- Iscrivere al registro nazionale dei produttori ove previsto dalla normativa nazionale; in Danimarca il registro è tenuto dalla Dansk Producentansvar, l'iscrizione deve essere completata almeno 14 giorni prima della prima immissione sul mercato di veicoli nuovi o usati, la cessazione deve essere comunicata

entro quattro settimane e l'immissione di veicoli sul mercato senza iscrizione costituisce un reato punibile. Prepararsi alla responsabilità estesa del produttore ai sensi del regolamento (UE) 2026/1738 dal 1° settembre 2029. § 47, § 48, § 51, § 52 e § 64, stk. 1, nr. 28; art. 16(1)

Fabbricante di materiali, attrezzature e componenti

- Non immettere sul mercato materiali o componenti per veicoli che contengano piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente oltre lo 0,1 % (0,01 % per il cadmio) in peso in qualsiasi materiale omogeneo, a meno che una voce dell'allegato II copra l'applicazione e il veicolo rientri nel suo ambito di applicazione e nella sua data di scadenza. art. 4(2)(a) e allegato II
- Collaborare con i costruttori di veicoli per limitare le sostanze pericolose sin dalla fase di progettazione, agevolare lo smontaggio, il reimpiego e il recupero e aumentare il materiale riciclato nei veicoli e in altri prodotti. art. 4(1)(a)–(c)
- Applicare le norme di codifica dei componenti e dei materiali in concertazione con i produttori, in modo che i componenti e i materiali riutilizzabili e recuperabili possano essere identificati al momento del trattamento. art. 8(1)
- Mettere a disposizione degli impianti di trattamento autorizzati che ne facciano richiesta le informazioni adeguate sullo smontaggio, sullo stoccaggio e sul controllo dei componenti riutilizzabili, fatta salva la riservatezza commerciale e industriale. art. 8(4)
- Etichettare o altrimenti rendere identificabili i componenti oggetto delle voci dell'allegato II contrassegnate per la rimozione, quali batterie, ammortizzatori di vibrazioni, saldature quando è superata la soglia di 60 g per veicolo, materiali termoelettrici, frigoriferi ad assorbimento e lampade al mercurio, in modo che gli impianti di trattamento possano rimuoverli prima della frantumazione. art. 4(2)(b)(iv), art. 6(3)(a) e allegato II, terza colonna e note 5 e 6
- Fornire i dati sui materiali di cui il costruttore del veicolo ha bisogno per l'omologazione ai sensi della direttiva 2005/64/CE. La direttiva 2005/64/CE aggiunge un controllo in sede di omologazione: i nuovi tipi M1 e N1 devono essere riutilizzabili e/o riciclabili almeno all'85 % e riutilizzabili e/o recuperabili almeno al 95 % in massa ai sensi del punto 1 del suo allegato I, e l'autorità di omologazione verifica, nella valutazione preliminare del costruttore, che i materiali siano conformi all'articolo 4(2)(a) della presente direttiva; essa non si applica ai veicoli per usi speciali, ai veicoli N1 completati in più fasi il cui veicolo di base è conforme né ai veicoli prodotti in piccola serie.

art. 1, art. 3, art. 5(1), art. 5(2), art. 6(2) e allegato I, punto 1

Importatore di veicoli o componenti

- In quanto importatore professionale di veicoli in uno Stato membro si è il produttore ai sensi dell'articolo 2(3) e si hanno gli obblighi del produttore: il divieto delle sostanze, il costo del ritiro gratuito, la codifica, le informazioni per lo smontaggio e le informazioni per gli acquirenti.

art. 2(3), art. 4(2)(a), art. 5(4), art. 8 e art. 9(2)

- Verificare prima dell'importazione che i materiali e i componenti dei veicoli immessi sul mercato dopo il 1° luglio 2003 siano conformi all'allegato II, compresa la regola sui ricambi e la tolleranza dello 0,1 % e dello 0,01 % per materiale omogeneo. art. 4(2)(a) e allegato II
- Fornire le informazioni per lo smontaggio per ciascun nuovo tipo di veicolo entro sei mesi dalla sua immissione sul mercato, oppure assicurarsi che le informazioni del costruttore siano disponibili per gli impianti di trattamento autorizzati nello Stato membro di importazione. art. 2(13) e art. 8(3)
- Iscrivere al registro nazionale dei produttori e aderire a un sistema collettivo oppure garantire direttamente che i proprietari possano consegnare gratuitamente i veicoli fuori uso; in Danimarca gli importatori di autovetture e veicoli commerciali leggeri nuovi e usati si iscrivono presso la Dansk Producentansvar almeno 14 giorni prima della prima immissione sul mercato di veicoli, pagano una tassa di iscrizione una tantum di 1.000 kr. (500 kr. se già iscritti ai sensi del decreto sulle batterie o sui RAEE) e un contributo annuo di almeno 250 kr., e un produttore al di fuori di un sistema collettivo che immette sul mercato più di 20 veicoli l'anno deve assicurare il ritiro entro 50 km.

§ 29, § 47, § 48, § 52, § 56 e § 57

- Iscrivere al registro nazionale dei produttori; in Danimarca gli importatori di autovetture e veicoli commerciali leggeri si iscrivono presso la Dansk Producentansvar almeno 14 giorni prima della prima immissione sul mercato di veicoli e pagano una tassa una tantum di 1.000 kr. (500 kr. se già iscritti ai sensi del decreto sulle batterie o sui RAEE) e un contributo annuo di almeno 250 kr.

§ 47, § 48, § 52, § 56 e § 57

- Aderire a un sistema collettivo oppure garantire direttamente che i proprietari possano consegnare gratuitamente i veicoli fuori uso; in Danimarca un produttore al di fuori di un sistema collettivo che immette sul mercato più di 20 veicoli l'anno deve assicurare il ritiro entro 50 km. § 29
- Rendere accessibili ai potenziali acquirenti le informazioni dell'articolo 9(2) su recuperabilità, trattamento e progressi, e includerle nella documentazione promozionale utilizzata per commercializzare i nuovi veicoli. art. 9(2)

Distributore (concessionario o officina)

- Partecipare, in qualità di operatore economico, ai sistemi istituiti per la raccolta di tutti i veicoli fuori uso e, per quanto tecnicamente fattibile, dei pezzi usati rimossi in occasione della riparazione delle autovetture. art. 2(10) e art. 5(1)
- Consegnare a un impianto di trattamento autorizzato i veicoli fuori uso ricevuti; in Danimarca concessionari e officine devono trasferirli all'operatore di trattamento registrato con cui hanno un accordo, e l'omissione costituisce un reato punibile. art. 5(2); § 11 e § 64, stk. 1, nr. 7
- Rilasciare il certificato di rottamazione per conto di un impianto di trattamento autorizzato soltanto se lo Stato membro lo consente, se si è registrati presso le autorità pubbliche e se si garantisce il trasferimento del veicolo a tale impianto; il rilascio non dà diritto a rimborso, salvo che lo Stato membro lo abbia previsto. art. 5(3)
- Se si vendono veicoli fabbricati o importati da un produttore, attendersi di dover fungere da punto di ritiro: in Danimarca un produttore al di fuori di un sistema collettivo deve consentire ai proprietari di consegnare i veicoli fuori uso a qualsiasi impresa che venda i suoi veicoli. § 29, stk. 1, nr. 1

Impianto di trattamento autorizzato, raccogliitore, frantumatore, riciclatore o assicuratore

- Ottenere un'autorizzazione dalle autorità competenti, o registrarsi presso di esse, prima di effettuare qualsiasi operazione di trattamento; la deroga alla registrazione è disponibile soltanto per le operazioni di recupero su rifiuti già bonificati, dopo un'ispezione annuale dei tipi e delle quantità di rifiuti, dei requisiti tecnici e delle precauzioni di sicurezza. art. 6(2) e art. 6(4)
- Stoccare, anche temporaneamente, e trattare i veicoli fuori uso nel rispetto della gerarchia dei rifiuti e dell'articolo 4 della direttiva 2008/98/CE e dei requisiti tecnici minimi dell'allegato I: superfici impermeabili con raccolta degli sversamenti, trattamento delle acque, stoccaggio separato di fluidi, batterie, filtri, condensatori contenenti PCB e pneumatici. art. 6(1) e allegato I, punti 1, 2 e 5
- Rimuovere dai veicoli fuori uso i componenti contrassegnati prima di ulteriore trattamento, rimuovere e separare i materiali e i componenti pericolosi in modo che i residui della frantumazione non siano contaminati ed effettuare la bonifica il prima possibile: rimozione di batterie e serbatoi di GPL, neutralizzazione degli airbag e di altri componenti esplosivi, svuotamento di tutti i fluidi e rimozione dei componenti contenenti mercurio. art. 6(3) e allegato I, punto 3
- Rimuovere catalizzatori e vetri prima della frantumazione, e rimuovere i componenti metallici contenenti rame, alluminio o magnesio, gli pneumatici e i grandi componenti in plastica, quali paraurti, cruscotti e contenitori di fluidi, a meno che il processo di frantumazione separi tali materiali in modo da poterli riciclare efficacemente come materiali; stoccare i componenti in modo che le parti riutilizzabili e i fluidi non siano danneggiati. art. 6(3)(c) e allegato I, punti 4 e 5
- Rilasciare il certificato di rottamazione al detentore o al proprietario quando il veicolo fuori uso viene trasferito all'impianto; è la condizione per la cancellazione dal registro e deve essere riconosciuto in ogni Stato membro. In Danimarca è rilasciato tramite il sistema digitale della Dansk Producentansvar e inviato tramite Digital Post. art. 5(3) e art. 5(5); § 10
- Raggiungere gli obiettivi di almeno il 95 % di reimpiego e recupero e dell'85 % di reimpiego e riciclaggio in peso medio per veicolo e per anno, e conservare i registri di cui lo Stato membro ha bisogno per comunicare i dati per via elettronica entro 18 mesi dalla fine di ogni anno, con una relazione di controllo della qualità. art. 7(2)(b), art. 9(1 bis) e art. 9(1 ter)
- Raggiungere gli obiettivi di almeno il 95 % di reimpiego e recupero e dell'85 % di reimpiego e riciclaggio in peso medio per veicolo e per anno. art. 7(2)(b)
- Conservare i registri di cui lo Stato membro ha bisogno per comunicare per via elettronica i dati su reimpiego, riciclaggio e recupero entro 18 mesi dalla fine di ogni anno, con una relazione di controllo della qualità. art. 9(1 bis) e art. 9(1 ter)
- Valutare un sistema di gestione ambientale certificato, che gli Stati membri devono incoraggiare; in Danimarca chi tratta veicoli a titolo professionale deve gestire un sistema di gestione ambientale conforme alla norma ISO 14001 o essere registrato ai sensi dell'EMAS, il sistema deve coprire ogni attività disciplinata dal decreto ed essere certificato da un organismo accreditato dalla DANAK o da un firmatario equivalente dell'EA, e l'organismo di certificazione deve informare la Miljøstyrelsen e l'autorità di vigilanza entro otto giorni se il certificato è revocato. art. 6(5); § 7, stk. 1-4, e § 64, stk. 1, nr. 4

Sanzioni

La direttiva 2000/53/CE non contiene un articolo sulle sanzioni: è rivolta agli Stati membri, che dovevano recepirla entro il 21 aprile 2002 e farla rispettare mediante i propri sistemi di autorizzazione, registrazione e cancellazione dal registro e le proprie sanzioni nazionali; la direttiva (UE) 2018/849 ha aggiunto disposizioni su comunicazione dei dati e atti delegati, ma nessuna sanzione. La direttiva figura nell'allegato I del regolamento (UE) 2019/1020, pertanto i poteri di vigilanza del mercato di tale regolamento si applicano a veicoli e componenti in quanto prodotti; in quanto punto 10 del suo allegato II, l'elenco della normativa di armonizzazione dell'Unione priva di disposizioni sulle sanzioni, obbliga gli Stati membri, ai sensi dell'articolo 41(1) di tale regolamento, a stabilire sanzioni efficaci, proporzionate e dissuasive per le violazioni della direttiva che impongono obblighi agli operatori economici. L'articolo 54 del regolamento (UE) 2026/1738 sopprime i punti 10 e 11 di tale allegato II, ossia sia la presente direttiva sia la direttiva 2005/64/CE. Il regolamento (UE) 2026/1738 cambia questo quadro: entro il 1° settembre 2029 gli Stati membri devono stabilire sanzioni efficaci, proporzionate e dissuasive per le violazioni delle sue disposizioni su impianti di trattamento autorizzati, responsabilità estesa del produttore, raccolta, consegna, certificato di rottamazione, trattamento, obiettivi, divieto di smaltimento in discarica, trasferimento dei veicoli ed esportazione. In Danimarca la *bilskrotbekendtgørelsen* (BEK nr. 1654 af 29. december 2022, in vigore dal 5 gennaio 2023, come modificata dalla BEK nr. 1492 af 1. december 2025) punisce con un'ammenda, tra l'altro, la mancata consegna o il mancato ricevimento corretto dei veicoli fuori uso, l'esercizio senza registrazione o certificazione, il mancato rilascio del certificato di rottamazione, la violazione delle norme su bonifica e stoccaggio, il mancato rispetto dei requisiti di reimpiego e recupero, l'addebito ai proprietari di importi superiori a quelli consentiti e l'immissione di veicoli sul mercato senza iscrizione presso la *Dansk Producentansvar*; la pena sale alla reclusione fino a due anni quando il reato è intenzionale o gravemente colposo e ha danneggiato l'ambiente o procurato un vantaggio economico, e le imprese possono essere ritenute penalmente responsabili.

art. 10 e art. 13; allegato I, punto 13 e allegato II, punto 10; art. 49 e art. 54; § 62, § 64, stk. 1 e stk. 2, § 65 e § 66, come modificato

Lista di controllo

- 1. Verificare che ciascun veicolo sia della categoria M1 o N1 (o un veicolo a motore a tre ruote, al quale si applicano soltanto gli articoli 5(1), 5(2) e 6) e se si tratti di un veicolo per usi speciali o di piccola serie, con un insieme più ristretto di obblighi (articoli 2(1) e 3).
- 2. Stabilire il proprio ruolo: il costruttore di veicoli o l'importatore professionale è il produttore, i fornitori di componenti e materiali sono fabbricanti ai sensi degli articoli 4 e 8, e gli operatori del trattamento necessitano di un'autorizzazione o di una registrazione (articoli 2(3), 2(10) e 6(2)).
- 3. Scomporre il veicolo o il componente in materiali omogenei e verificare che piombo, mercurio, cadmio e cromo esavalente restino al di sotto dello 0,1 % (0,01 % per il cadmio) oppure siano coperti da una voce vigente dell'allegato II, con il suo ambito di applicazione, il limite di omologazione e l'obbligo di etichettatura (articolo 4(2)(a) e allegato II).
- 4. Annotare a calendario le scadenze dell'allegato II da cui si dipende: 8(f)(ii), 8(k) e 5(b)(ii) per l'omologazione prima del 1° gennaio 2024, 14(b) prima del 1° gennaio 2026, 2(c)(i) prima del 1° gennaio 2028; le voci sulle batterie 5(a), 5(b)(i), 5(b)(ii) e 16 sono cessate il 13 agosto 2026 e ora si applica a esse l'allegato I del regolamento (UE) 2023/1542.
- 5. Utilizzare le norme di codifica dei componenti e dei materiali ed etichettare i componenti dell'allegato II contrassegnati per la rimozione (articoli 4(2)(b)(iv) e 8(1)).
- 6. Fornire le informazioni per lo smontaggio per ogni nuovo tipo di veicolo entro sei mesi dalla sua immissione sul mercato e rispondere alle richieste degli impianti di trattamento sulle informazioni relative a smontaggio, stoccaggio e controllo dei componenti (articolo 8(3) e (4)).
- 7. Finanziare od organizzare il ritiro gratuito in modo che l'ultimo detentore non paghi nulla, iscriversi al registro nazionale dei produttori (in Danimarca la Dansk Producentansvar) e, se si vendono più di 20 veicoli l'anno in Danimarca al di fuori di un sistema collettivo, assicurare punti di ritiro entro 50 km (articolo 5(4); BEK 1654/2022, §§ 29 e da 47 a 52).
- 8. Assicurarsi che i veicoli fuori uso siano destinati a impianti di trattamento autorizzati che rilascino il certificato di rottamazione, effettuino la bonifica secondo l'allegato I e raggiungano gli obiettivi del 95 % e dell'85 % (articoli 5(2), 5(3), 6 e 7(2)).
- 9. Pubblicare per gli acquirenti le informazioni su recuperabilità, trattamento e progressi e includerle nella documentazione promozionale (articolo 9(2)).
- 10. Pianificare la transizione al regolamento (UE) 2026/1738: applicazione generale dal 1° settembre 2028, responsabilità estesa del produttore, obblighi di trattamento e sanzioni dal 1° settembre 2029, nuovi obiettivi dal 1° gennaio 2030, divieto delle sostanze con l'allegato IV per i tipi omologati dal 1° settembre 2032 (articoli 5(4), 16, 33, 49, 57 e 59).

Fonti

1. Direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso, testo consolidato del 30 marzo 2023 (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:02000L0053-20230330>
2. Direttiva 2000/53/CE come pubblicata nella GU L 269 del 21 ottobre 2000 (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32000L0053>
3. Informazioni sul documento, date e relazioni per il CELEX 32000L0053 (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/ALL/?uri=CELEX:32000L0053>
4. Decisione 2002/525/CE della Commissione che modifica l'allegato II (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32002D0525>
5. Decisione 2005/63/CE della Commissione che modifica l'allegato II (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32005D0063>
6. Decisione 2005/438/CE della Commissione che modifica l'allegato II (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32005D0438>
7. Decisione 2005/673/CE del Consiglio che modifica l'allegato II (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32005D0673>
8. Direttiva 2008/33/CE sulle competenze di esecuzione conferite alla Commissione (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32008L0033>
9. Decisione 2008/689/CE della Commissione che modifica l'allegato II (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32008D0689>
10. Direttiva 2008/112/CE che adegua la definizione di sostanza pericolosa al regolamento CLP (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32008L0112>
11. Decisione 2010/115/UE della Commissione che modifica l'allegato II (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32010D0115>
12. Direttiva 2011/37/UE della Commissione che modifica l'allegato II (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32011L0037>
13. Direttiva 2013/28/UE della Commissione che modifica l'allegato II (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32013L0028>
14. Direttiva (UE) 2016/774 della Commissione che modifica l'allegato II (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32016L0774>
15. Direttiva (UE) 2017/2096 della Commissione che modifica l'allegato II (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32017L2096>
16. Direttiva (UE) 2018/849 che modifica le direttive 2000/53/CE, 2006/66/CE e 2012/19/UE (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32018L0849>
17. Direttiva delegata (UE) 2020/362 della Commissione sul cromo esavalente nei frigoriferi ad assorbimento (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32020L0362>
18. Direttiva delegata (UE) 2020/363 della Commissione sul piombo nelle saldature e nei connettori (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32020L0363>
19. Direttiva delegata (UE) 2023/544 della Commissione sul piombo nelle leghe di alluminio, nelle leghe di rame e nelle batterie (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32023L0544>
20. Regolamento (UE) 2026/1738 sui requisiti di circolarità per la progettazione dei veicoli e sulla gestione dei veicoli fuori uso (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?>

uri=CELEX:32026R1738

- !1. Procedura 2023/0284(COD) per il regolamento (UE) 2026/1738 (EUR-Lex) — https://eur-lex.europa.eu/procedure/EN/2023_284
- !2. Direttiva 2005/64/CE sull'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32005L0064>
- !3. Regolamento (UE) 2019/1020 sulla vigilanza del mercato e sulla conformità dei prodotti (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32019R1020>
- !4. Veicoli fuori uso (Commissione europea, DG Ambiente) — https://environment.ec.europa.eu/topics/waste-and-recycling/end-life-vehicles_en
- !5. Regolamento sui veicoli fuori uso (Commissione europea, DG Ambiente) — https://environment.ec.europa.eu/topics/waste-and-recycling/end-life-vehicles/end-life-vehicles-regulation_en
- !6. Biler og producentansvar (Miljøstyrelsen) — <https://mst.dk/erhverv/groen-produktion-og-affald/producentansvar/biler-og-producentansvar>
- !7. Bilaffald (Miljøstyrelsen) — <https://mst.dk/erhverv/groen-produktion-og-affald/affald/affald-og-genanvendelse/affaldshaandtering/affaldsfraktioner/bilaffald>
- !8. Bilskrotbekendtgørelsen, BEK nr. 1654 af 29. december 2022 come modificata dalla BEK nr. 1492 af 1. december 2025 (Retsinformation) — <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2022/1654>
- !9. Bekendtgørelse om ændring af bilskrotbekendtgørelsen, BEK nr. 1492 af 1. december 2025 (Retsinformation) — <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2025/1492>

Generato da <https://www.conphora.com/it/regolamenti-ue/elvd/> il 13 ottobre 2026

Redatta a partire dal testo ufficiale su EUR-Lex e dagli orientamenti della Commissione, con una fonte per ogni dato. Non costituisce consulenza legale.