



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 1.7.2005
KOM(2005) 291 lopullinen

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

romuajoneuvoista 18 päivänä syyskuuta 2000 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/53/EY liitteen II muuttamisesta

(komission esittämä)

PERUSTELUT

Romuajoneuvoista annetun direktiivin 2000/53/EY¹ 4 artiklan 2 kohdan a alakohdassa kielletään lyijyn, elohopean, kadmiumin ja kuusiarvoisen kromin käyttö ajoneuvojen materiaaleissa ja osissa, ellei direktiivin liitteessä II ole myönnetty poikkeusta. Tätä poikkeuksia koskevaa luetteloa voidaan mukauttaa tieteen ja tekniikan kehityksen mukaisesti. Tässä työssä komissiota avustaa jätteistä annetun direktiivin 75/442/ETY² 18 artiklalla perustettu komitea.

Teknisten ja tieteellisten arviointien perusteella komissio toteaa seuraavaa:

Tämän ehdotuksen liitteessä II oleva 2a ja 2b kohta *(työstettäväksi tarkoitettu alumiini)*

Voimassa olevassa direktiivissä myönnetään poikkeus lyijyn käytölle työstettäväksi tarkoitetun alumiinin seosaineena. (voimassa olevassa liitteessä II oleva 2b kohta, sellaisena kuin se on muutettuna komission päätöksellä 2002/525/EY³). Tekniset arvioinnit osoittavat kuitenkin, että korvaavia aineita on olemassa. Asianosaisten toimittamista huomioista käy kuitenkin selville, että enintään 1,5 painoprosenttia lyijyä sisältäviä standardoituja alumiiniseoksia tarvitaan edelleen turvallisuuteen liittyvissä osissa ja moottorin osissa (esimerkiksi jarru- ja polttoainejärjestelmät). Näin ollen ehdotetaan, että lyijypitoisuus voi olla enintään 1,5 prosenttia painosta 1 päivään heinäkuuta 2008 saakka. Asiaa tarkastellaan uudelleen 1 päivänä heinäkuuta 2007. Liitteessä II olevassa toisessa huomautuksessa myönnetään lisäksi ajallisesti rajoittamaton poikkeus enintään 0,4 painoprosenttia lyijyä sisältävän työstettäväksi tarkoitetun alumiinin käytölle. Se, onko lyijyn käyttö ollut tarkoituksellista vai ei, on teknisesti merkityksetöntä. Tästä syystä ehdotetaan, että tähän liittyvä edellytys poistetaan.

Tämän ehdotuksen liitteessä II oleva 4 kohta *(laakerikuoret ja helat)*

Asianosaiset pyysivät lyijy-pronssilaakerikuoria ja heloja koskevan poikkeuksen (voimassa olevassa liitteessä II oleva 4 kohta, sellaisena kuin se on muutettuna komission päätöksellä 2002/525/EY) muotoilemista uudelleen, jotta poikkeuksen soveltamisalaa voitaisiin laajentaa käsittämään kaikki lyijyä sisältävät laakerikuoret ja helat, eikä ainoastaan lyijy-pronssilaakerikuoret ja helat. Lyijy-pronssilaakerikuoret sisältävät yleensä 21-25 painoprosenttia lyijyä. Lyijyä sisältämättömiä laakerikuoria ja heloja kehitetään tällä hetkellä ja niitä käytetään jo joissakin sovelluksissa. Asianosaisten mukaan lyijyä sisältämättömät lyijy-pronssilaakerikuoret ja helat ovat tulossa yleisesti käyttöön tulevaisuudessa. Voimassa olevan poikkeuksen soveltamisalan rajoittaminen lyijy-pronssilaakerikuoriin ja heloihin näyttää hidastavan teknistä innovaatiota ja lyijyä sisältämättömien vaihtoehtojen (ne eivät tällä hetkellä vielä ole kokonaan lyijyä sisältämättömiä) käyttöönottoa. Näin ollen ehdotetaan, että poikkeuksen soveltamisalaa laajennetaan käsittämään kaikki lyijyä sisältävät laakerikuoret ja helat. Koska tekniikka kehittyy niin, että lyijy voidaan tulevaisuudessa korvata muilla aineilla kaikissa käyttötarkoituksissa, ehdotetaan poikkeuksen soveltamiselle päättymisaikaa (1 päivä heinäkuuta 2008). Tekninen arviointi osoitti, että vaikeat työolosuhteet edellyttävät sellaisen kitkaa vähentävän aineen käyttöä, jolla voidaan varmistaa

¹ EYVL L 269, 21.10.2000, s. 34.

² EYVL L 194, 25.7.1975, s. 39. Direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission päätöksellä 96/350/EY (EYVL L 135, 6.6.1996, s. 32).

³ EYVL L 170, 29.6.2002, s. 81.

liikkuvien osien pyörimisliike jopa silloin, kun voiteleva kalvo hajoaa väliaikaisesti. Lyijyä sisältämättömien vaihtoehtojen olisi myös toimittava sekä moottorissa että vaihteistossa vallitsevissa äärimmäisissä olosuhteissa Näin ollen ehdotetaan, että tätä poikkeusta tarkastellaan uudelleen 1 päivänä heinäkuuta 2007, jotta lyijyä sisältämätöntä tekniikkaa voidaan soveltaa kaikissa moottoreissa ja vaihteistoissa niin, ettei niiden asianmukainen toiminta häiriidy.

Tämän ehdotuksen liitteessä II oleva 7a ja 7b kohta (elastomeerien vulkanointi- ja stabilointiaineet nesteenkäsittely- ja käyttövoimajärjestelmäsovelluksissa)

Elastomeerien vulkanointi- ja stabilointiaineiden käyttöä nesteenkäsittely- ja käyttövoimajärjestelmäsovelluksissa koskevan poikkeuksen (voimassa olevassa liitteessä II oleva 8 kohta, sellaisena kuin se on muutettuna komission päätöksellä 2002/525/EY) osalta arvioinnit osoittavat, että lyijyä sisältämättömiä vaihtoehtoja on käytettävissä. Asianosaisten huomioista käy selville, että lyijyä sisältäviä stabilointiaineita on jo korvattu eri elastomeereissa. Lyijy saadaan kokonaan korvattua heinäkuuhun 2005 mennessä kaikissa uusissa ajoneuvoissa. Vulkanointiaineiden osalta asianosaiset toteavat, että turvallisuuteen liittyviä pitkän aikavälin riskejä ei voida tällä hetkellä arvioida. Asianosaisten mukaan vulkanointiaineilla, jotka sisältävät lyijyä 0,5 prosenttia painosta, päästään liikenneturvallisuuden kannalta riittäviin tuloksiin. Näille sovelluksille tarvitaan siis lisääntymä, jotta lyijyä sisältämättömiä vaihtoehtoja voidaan testata riittävästi. Kun otetaan huomioon, että vaihtoehtoisia aineita on olemassa, voidaan yhden vuoden lisääntymä pitää tieliikennesyistä kohtuullisena. Arviointi osoitti lisäksi, että käyttövoimajärjestelmäsovelluksissa käytettävien elastomeerien sidosaineiden lyijypitoisuutta on teknisesti mahdotonta alentaa alle 0,5 prosenttiin painosta. Tämä koskee tapauksia, joissa lyijyä käytetään sidosaineena yhdistämään elastomeeriputket tai -osat metalliin. Tästä syystä ehdotetaan, että liitteeseen lisätään tätä erityistä sovellusta koskeva uusi kohta ilman päättymisaikaa.

Tämän ehdotuksen liitteessä II oleva 9 kohta (jarruhihnat)

Voimassa olevassa liitteessä II olevan 12 kohdan, sellaisena kuin se on muutettuna komission päätöksellä 2002/525/EY, poikkeus koskee ennen 1 päivää heinäkuuta 2003 tyyppihyväksytyjen ajoneuvojen jarruhihnojen ja näissä ajoneuvoissa käytettäväksi tarkoitettujen jarruhihnojen kuparia, joka sisältää lyijyä yli 0,5 prosenttia painosta. Tämän poikkeuksen soveltaminen päättyi 1 päivänä heinäkuuta 2004. Voimassa olevassa liitteessä II olevan kolmannen huomautuksen nojalla sallitaan kuitenkin enintään 0,4 prosentin lyijypitoisuus 1 päivään heinäkuuta 2007 saakka edellyttäen, että lyijyn käyttö ei ole tarkoituksellista. Ehdotetussa 9 kohdassa yksilöidään, että tämä 0,4 prosenttia voidaan käyttää ainoastaan jarrujärjestelmien kitkamateriaaleissa. Se, onko lyijyn käyttö ollut tarkoituksellista vai ei, on teknisesti merkityksetöntä. Tästä syystä ehdotetaan, että tähän liittyvä edellytys poistetaan.

Tämän ehdotuksen liitteessä II oleva 10 kohta (venttiilien istukat)

Lyijyn käyttöä venttiilien istukoissa koskevan heinäkuussa 2006 päättyvän poikkeuksen (voimassa olevassa liitteessä II oleva 13 kohta, sellaisena kuin se on muutettuna komission päätöksellä 2002/525/EY) osalta jotkut asianosaisista ovat maininneet, että muutosten tekeminen nykyisissä ajoneuvomalleissa edellyttää intensiivisiä kestävyystestejä. Jos testit eivät onnistu, on koko moottori suunniteltava uudelleen. Liikenneturvallisuuden varmistamiseksi ehdotetaan, että poikkeuksen soveltamisaikaa jatketaan vuodella.

Tämän ehdotuksen liitteessä II oleva 12 kohta (pyrotekniset sytyttimet)

Lyijyn käyttöä pyroteknisissä sytyttimissä koskevan poikkeuksen (voimassa olevassa liitteessä II oleva 16 kohta) soveltaminen päättyy 1 päivänä heinäkuuta 2007. Arvioinnit osoittavat, että korvaavia aineita on käytettävissä uusia malleja varten lähitulevaisuudessa. Tekniset arvioinnit osoittavat kuitenkin, että turvatyynyjärjestelmät ovat eri kehitysvaiheissa. Uuden sukupolven turvatyynyjärjestelmissä säätöelektroniikka sisältyy sytyttimiin ja turvatyynyjärjestelmien tuleviin versioihin sisältyy enemmän elektroniikkaa helpottamaan niiden käyttöä erityyppisissä ajoneuvoissa. Nykyisissä ajoneuvomalleissa erityyppisten turvatyynyjärjestelmien erikoisosat eivät ole keskenään vaihdettavissa, joten varaosina ei voi käyttää toisen järjestelmän osia, jos turvatyyny joudutaan vaihtamaan onnettomuuden jälkeen. Näin ollen ehdotetaan, että uusissa malleissa (1 heinäkuuta 2006 jälkeen tyyppihyväksytyt ajoneuvot) ei saisi käyttää lyijyä ja että vanhoihin malleihin (ennen 1 heinäkuuta 2006 tyyppihyväksytyt ajoneuvot) ja niiden vaihto-osiin sovelletaan poikkeusta, jolle ei vahvisteta päättymisaikaa.

Tämän ehdotuksen liitteessä II oleva 13a ja 13b kohta (syöpymistä ehkäisevät pinnoitteet)

Kuusiarvoisen kromin käyttöä syöpymistä ehkäisevissä pinnoitteissa koskevan poikkeuksen (voimassa olevassa liitteessä II oleva 17 kohta, sellaisena kuin se on muutettuna komission päätöksellä 2002/525/EY) soveltaminen päättyy 1 päivänä heinäkuuta 2007. Arvioinnit osoittavat, että useiden sovellusten osalta on käytettävissä korvaavia aineita. Ajoneuvon alustan mutterinuppiliitosten syöpymistä ehkäisevissä pinnoitteissa käytettävälle kuusiarvoiselle kromille ei ole tällä hetkellä olemassa korvaavia tuotteita. Tämän vuoksi ehdotetaan, että tätä erityissovellusta koskevan poikkeuksen soveltamisaikaa pidennetään vuodella. Poikkeusta olisi myös tarkasteltava uudelleen sen varmistamiseksi, etteivät tärkeät mekaaniset osat voi irrota vahingossa ajoneuvojen käyttöiän aikana.

Tämän ehdotuksen liitteessä II oleva 17 kohta (sähköajoneuvojen akut)

Kadmiumin käytön sähköajoneuvojen akuissa sallivan poikkeuksen soveltaminen päättyy 31 päivänä joulukuuta 2005. Poikkeuksen soveltamiselle ei ole vahvistettu päättymisaikaa, jos kyseessä ovat ennen 31 päivää joulukuuta 2005 markkinoille saatettujen ajoneuvojen varaosat (voimassa olevassa liitteessä II oleva 21 kohta, sellaisena kuin se on muutettuna komission päätöksellä 2002/525/EY). SUBAT-tutkimus (<http://www.battery-electric.com/subatdocs/WP5-006.pdf>) osoitti, että tällä hetkellä (vuonna 2005) litiumioniteknologia tarjoaa sopivimmat ratkaisut ajoneuvoille, jotka toimivat ainoastaan sähköllä. Seuraavina ovat natriumnikkeliklooriakut, lyijyhappoakut, nikkelimetallihybridiaikut ja nikkelikadmiumakut. On kuitenkin kiistelty siitä, onko näitä vaihtoehtoja jo testattu riittävästi ja ovatko ne valmiita laajamittaiseen tuotantoon. Monacossa huhtikuussa 2005 järjestetyssä sähkökäyttöisten ajoneuvojen konferenssissa SAFT-yritys markkinoi litiumioniakuteknologiaansa sähkökäyttöisiä ajoneuvoja varten. Antamassaan lehdistötiedotteessa yritys ilmoitti, että *Ranskassa tämän teknologian kehitti SAFT. Tätä akkutyyppejä käytetään edelleen hyvin vähän pääasiassa sen hinnan johdosta. Se asennetaan SVE-yrityksen (HEULIEZ ja DASSAULT ASSOCIÉS) ajoneuvoihin.* (katso http://evs21.org/IMG/pdf/new_battery_technology.pdf).

SUBAT-tutkimuksessa todetaan lisäksi, että ajoneuvojen valmistajille olisi annettava jonkin verran aikaa, jotta ne voisivat mukauttaa tuotannossa olevat mallinsa ja ottaa käyttöön ympäristön kannalta kestävämmät akkuteknologiat ajoneuvoissaan. Yhtymä on keskustellut asiasta useiden sidosryhmien kanssa ja näiden keskustelujen perusteella uuteen teknologiaan

ei voida siirtyä viiden vuoden aikana. Euroopan ajoneuvovalmistajat vaativat myös, että kadmiumin käyttöä sähköajoneuvoissa koskevan poikkeuksen soveltamista jatketaan vuoteen 2008 saakka.

Edellä mainitun perusteella ehdotetaan, että tämän poikkeuksen soveltamista jatketaan 31 päivään joulukuuta 2008 saakka sähkökäyttöisten ajoneuvojen saatavuuden varmistamiseksi. Tämä lisäaika on tarpeen uusien akkuteknologioiden kapasiteetin lisäämiseksi ja jotta ajoneuvojen valmistajat ehtisivät tehdä tarvittavat mukautukset tuotannossa oleviin malleihinsa tämän uuden akkuteknologian hyödyntämiseksi.

Ehdotetaan, että tätä poikkeusta tarkastellaan uudelleen vuoden 2007 lopussa, jotta voidaan varmistaa vaihtoehtoisten akkuteknologioiden ja sähkökäyttöisten ajoneuvojen saatavuus.

Tämän ehdotuksen liitteessä II oleva 18 kohta *(kuljettajan apujärjestelmissä käytettävän lasimatriisin optiset osat*

Ehdotetaan, että liitteeseen II lisätään poikkeus, joka koskee kadmiumin käyttöä kuljettajan apujärjestelmissä käytettävän lasimatriisin optisissa osissa. Ehdotuksen mukaan poikkeuksen soveltaminen päättyisi 1 päivänä heinäkuuta 2007. Kuljettajan apujärjestelmä laajentaisi autonkuljettajan näkökenttää kameran avulla. Kameran lasimatriisi (500 mg) sisältää prosentoin (5 mg) kadmiumia. Kadmiumin käyttöä tässä sovelluksessa ei voida tällä hetkellä välttää teknisistä syistä. Vaihtoehtoja kehitetään kuitenkin.

Tämän arvioinnin perusteella komissio toimitti päätösluonnoksen jätteistä annetun direktiivin 75/442/EY 18 artiklalla perustetulle komitealle äänestystä varten 28 päivänä huhtikuuta 2005. Päätösluonnos ei saanut taakseen määräenemmistön tukea.

Komissio toimittaa näin ollen neuvostolle ehdotuksen neuvoston päätökseksi neuvoston päätöksen 1999/468/EY⁴ 5 artiklan 4 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti. Jos neuvosto ei ole ratkaissut asiaa kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun asia on tullut vireille neuvostossa, komissio tekee päätöksen ehdotetuista toimenpiteistä.

⁴ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

NEUVOSTON PÄÄTÖS

romuajoneuvoista 18 päivänä syyskuuta 2000 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/53/EY liitteen II muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon romuajoneuvoista 18 päivänä syyskuuta 2000 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/53/EY⁵ ja erityisesti sen 4 artiklan 2 kohdan b alakohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Direktiivin 2000/53/EY mukaan komission edellytetään arvioivan lyijyn, elohopean, kadmiumin ja kuusiarvoisen kromin käyttöä; niiden käyttö on kielletty mainitun direktiivin 4 artiklan 2 kohdan a alakohdan nojalla.
- (2) Suoritettuaan tarvittavat tekniset ja tieteelliset arvioinnit komissio on tehnyt muutamia johtopäätöksiä.
- (3) Joidenkin käyttökiellosta myönnettävien poikkeusten soveltamisen kestoa ei pitäisi jatkaa, koska lyijyn, elohopean, kadmiumin tai kuusiarvoisen kromin käyttö kyseisissä sovelluksissa on nykyisin vältettävissä.
- (4) Tietyt lyijyä, elohopeaa, kadmiumia tai kuusiarvoista kromia sisältävät materiaalit ja osat pitäisi sulkea 4 artiklan 2 kohdan a alakohdassa säädetyn kiellon soveltamisalan ulkopuolelle tai niihin ei pitäisi edelleenkaan soveltaa kyseistä kielloa, koska näiden aineiden käyttöä tietyissä materiaaleissa ja osissa ei voida vielä välttää. Joissakin tapauksissa on asianmukaista tarkastella uudelleen näiden poikkeusten soveltamisen päättymisaikaa, jotta voidaan arvioida, onko näiden kiellettyjen aineiden käyttöä edelleen mahdotonta välttää tulevaisuudessa.
- (5) Työstettäväksi tarkoitettun alumiinin, jonka lyijypitoisuus voi olla enintään 1,5 prosenttia painosta (liitteessä II oleva 2a kohta), osalta komissio arvioi 1 päivään heinäkuuta 2007 mennessä, onko poikkeuksen soveltamisen päättymisaikaa tarkasteltava uudelleen lyijyn korvaavien aineiden saatavuuden osalta.

⁵ EYVL L 269, 21.10.2000, s. 34. Direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission päätöksellä 2005/438/EY (EUVL L 152, 15.6.2005, s. 19).

- (6) Lyijyä sisältävien laakerikuorien ja helojen (liitteessä II oleva 4 kohta) osalta komissio arvioi 1 päivään heinäkuuta 2007 mennessä, onko poikkeuksen soveltamisen päättymisaikaa tarkasteltava uudelleen sen varmistamiseksi, että lyijyä sisältämätöntä teknologiaa voidaan soveltaa kaikissa moottoreissa ja vaihteistoissa häiritsemättä niiden asianmukaista toimintaa.
- (7) Ajoneuvon alustan mutteripulttiliitosten syöpymistä ehkäisevissä pinnoitteissa käytettävän kuusiarvoisen kromin (liitteessä II oleva 13b kohta) osalta komissio arvioi 1 päivään heinäkuuta 2007 mennessä, onko soveltamisen päättymisaikaa tarkasteltava uudelleen sen varmistamiseksi, etteivät tärkeät mekaaniset osat voi irrota vahingossa ajoneuvojen käyttöä aikana.
- (8) Sähkökäyttöisten ajoneuvojen akuissa käytettävän kadmiumin (liitteessä oleva 17 kohta) osalta komissio arvioi vuoden 2007 loppuun mennessä, onko poikkeuksen soveltamisen päättymisaikaa tarkasteltava uudelleen vaihtoehtoisten akkuteknologioiden ja sähkökäyttöisten ajoneuvojen saatavuuden varmistamiseksi.
- (9) Tämän vuoksi direktiiviä 2000/53/EY olisi muutettava vastaavasti.

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Korvataan direktiivin 2000/53 liite II tämän päätöksen liitteellä, sanotun kuitenkin rajoittamatta komission päätöksen 2005/438/EY⁶ soveltamista.

2 artikla

Tätä päätöstä sovelletaan 1 päivästä heinäkuuta 2005.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä päivänä kuuta .

*Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja*

⁶ EUVL L 152, 15.6.2005, s. 19.

LIITE

”Liite II

Materiaalit ja osat, joihin ei sovelleta 4 artiklan 2 kohdan a alakohtaa

Materiaalit ja osat	Poikkeuksen soveltamisala ja soveltamisen päättymisaika	Merkitään tai tehdään tunnistettaviksi 4 artiklan 2 kohdan b alakohdan iv luetelmakohdan mukaisesti
<i>Lyijy seosaineena</i>		
1. Työstettäväksi tarkoitettu teräs ja sinkitty teräs, jonka painosta korkeintaan 0,35 prosenttia on lyijyä		
2 a) Työstettäväksi tarkoitettu alumiini, jonka painosta korkeintaan 1,5 prosenttia on lyijyä	1 päivänä heinäkuuta 2008	
2 a) Työstettäväksi tarkoitettu alumiini, jonka painosta korkeintaan 0,4 prosenttia on lyijyä		
3. Kupariseos, jonka painosta korkeintaan 4 prosenttia on lyijyä		
4. Laakerikuoret ja helat	1 päivänä heinäkuuta 2008	
<i>Lyijy ja lyijy-yhdisteet osissa</i>		
5. Akut		X
6. Tärinänvaimentimet		X
7a) Nesteenkäsittely- ja käyttövoimajärjestelmäsovelluksissa käytettävien elastomeerien vulkanointi- ja stabilointiaineet, joiden painosta korkeintaan 0,5 prosenttia on lyijyä	1 päivänä heinäkuuta 2006	
7b) Käyttövoimajärjestelmäsovelluksissa käytettävien elastomeerien sidosaineet, joiden		

painosta korkeintaan 0,5 prosenttia on lyijyä		
8. Elektroniikkakorttien ja muiden sähkösovellusten juote		X ⁱ⁾
9. Jarruhihnojen kitkamateriaalin kupari, jonka painosta yli 0,4 prosenttia on lyijyä	1 heinäkuuta 2007	X
10. Venttiilien istukat	Ennen 1.heinäkuuta 2003 kehitetyt moottorityypit: 1.heinäkuuta 2007	
11. Sähköosat, jotka sisältävät lyijyä lasi- tai keraamisessa matriisiyhdisteessä hehkulamppujen ja sytytystulppien lasitteen lasia lukuun ottamatta		X ⁱⁱ⁾ (muut osat paitsi moottoreiden pietso)
12. Pyrotekniset sytyttimet	Ennen 1. heinäkuuta 2006 tyyppihyväksytyt ajoneuvot ja niiden vaihtosytyttimet	
<i>Kuusiarvoinen kromi</i>		
13a) Syöpymistä ehkäisevät pinnoitteet	1. heinäkuuta 2007	
13b) Ajoneuvon alustan mutteripulttiliitosten syöpymistä ehkäisevät pinnoitteet	1. heinäkuuta 2008	
14. Asuntoautojen absorptiojäähdytyskoneet		X
<i>Elohopea</i>		
15. Purkauslamput ja kojetaulun näyttövalaisimet		X
<i>Kadmium</i>		
16. Paksukalvopastat	1. heinäkuuta 2006	

i) Purkaminen, jos keskimääräinen kynnsarvo 60 grammaa ajoneuvoa kohti ylitetään yhdessä 11 kohdan kanssa. Tätä lauseketta sovellettaessa ei oteta huomioon elektronisia laitteita, joita valmistaja ei ole asentanut tuotantolinjalla.

ii) Purkaminen, jos keskimääräinen kynnsarvo 60 grammaa ajoneuvoa kohti ylitetään yhdessä 8 kohdan kanssa. Tätä lauseketta sovellettaessa ei oteta huomioon elektronisia laitteita, joita valmistaja ei ole asentanut tuotantolinjalla.

17. Sähköajoneuvojen akut	31. joulukuuta 2008 jälkeen NiCd-akkuja voidaan saattaa markkinoille ainoastaan sellaisten ajoneuvojen varaosina, jotka on saatettu markkinoille ennen mainittua päivämäärää.	X
18. Kuljettajan apujärjestelmissä käytettävän lasimatriisin optiset osat	1 heinäkuuta 2007	X

Huomautukset:

- Homogeenisessa materiaalissa olevan lyijyn, kuusiarvoisen kromin ja elohopean esiintymispitoisuuden enimmäisraja saa olla korkeintaan 0,1 painoprosenttia ja kadmiumin 0,01 painoprosenttia.
- Sellaisten ajoneuvojen osien uudelleenkäyttö, jotka jo olivat markkinoilla poikkeuksen päättymispäivänä, sallitaan rajoituksitta, koska tämä ei kuulu 4 artiklan 2 kohdan a alakohdan soveltamisalaan.”