





**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY  
2000/53/WE**

**z dnia 18 września 2000 r.**

**w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,  
w szczególności jego art. 175 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji <sup>(1)</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(2)</sup>,

uwzględniając konsultacje przeprowadzone z Komitetem Regionów,

działając zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu w świetle  
wspólnego tekstu uzgodnionego przez Komitet Pojedynczy w dniu  
23 maja 2000 r. <sup>(3)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Różne środki podejmowane na szczeblu krajowym, dotyczące pojazdów wycofanych z eksploatacji, powinny zostać zharmonizowane, po pierwsze, aby zminimalizować szkodliwy wpływ pojazdów wycofanych z eksploatacji na środowisko naturalne, przyczyniając się tym samym do zachowania, ochrony i poprawy stanu środowiska naturalnego oraz oszczędzenia energii oraz po drugie, aby zapewnić właściwe funkcjonowanie rynku wewnętrznego oraz unikać zakłóceń konkurencji na obszarze Wspólnoty.
- (2) Niezbędne są wspólnotowe ramy dla zapewnienia spójności działań poszczególnych państw w realizacji wyżej wymienionych celów, szczególnie w zakresie projektowania pojazdów z uwzględnieniem recyklingu i odzysku, w zakresie wymagań dotyczących podmiotów zajmujących się zbieraniem odpadów i ich przetwarzaniem oraz w zakresie osiągania celów związanych z ponownym użyciem, recyklingiem oraz odzyskiem, z uwzględnieniem zasady pomocniczości oraz zasadą „zanieczyszczający płaci”.
- (3) Każdego roku z pojazdów wycofanych z eksploatacji we Wspólnocie powstaje około 8 do 9 milionów ton odpadów, które muszą być prawidłowo zagospodarowane.
- (4) Aby wprowadzić w życie środki zapobiegawcze i ochronne, zgodnie ze strategią Wspólnoty w zakresie gospodarowania odpadami, konieczne jest ograniczenie do minimum powstawania odpadów.
- (5) Kolejną podstawową zasadą jest to, że odpady powinny być ponownie użyte i poddane procesom odzysku, ze szczególnym uwzględnieniem ponownego użycia i recyklingu.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 337 z 7.11.1997, str. 3 oraz Dz.U. C 156 z 3.6.1999, str. 5.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 129 z 27.4.1998, str. 44.

<sup>(3)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 11 lutego 1999 r. (Dz.U. C 150 z 28.5.1999, str. 420), wspólne stanowisko Rady z dnia 29 lipca 1999 r. (Dz.U. C 317 z 4.11.1999, str. 19) oraz decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 3 lutego 2000 r. (dotychczas niepublikowana w Dzienniku Urzędowym). Decyzja Rady z dnia 20 lipca 2000 r. oraz decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 7 września 2000 r.

**▼B**

- (6) Państwa Członkowskie powinny podjąć środki w celu zapewnienia odpowiednich warunków dla stworzenia przez podmioty gospodarcze systemów zbierania, przetwarzania i odzysku pojazdów wycofanych z eksploatacji.
- (7) Państwa Członkowskie powinny zapewnić, aby ostatni posiadacz i/lub właściciel mógł bez żadnych opłat dostarczyć pojazd wycofany z eksploatacji do uprawnionego zakładu przetwarzania w sytuacji, gdy pojazd nie ma już wartości rynkowej lub jest ona ujemna. Państwa Członkowskie powinny zapewnić, aby producenci pokryli wszystkie lub znaczną część kosztów wprowadzenia tych środków; nie można przy tym ograniczać normalnego działania sił rynkowych.
- (8) Niniejsza dyrektywa powinna obejmować pojazdy oraz pojazdy wycofane z eksploatacji, włączając w to ich części i materiały, jak również części zapasowe i zamienniki, nie naruszając norm bezpieczeństwa oraz poziomu emisji do powietrza oraz hałasu.
- (9) W niniejszej dyrektywie, wszędzie tam, gdzie jest to stosowne, została użyta terminologia stosowana w kilku istniejących dyrektywach, a mianowicie w dyrektywie Rady 67/548/EWG z dnia 27 czerwca 1967 r. w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odnoszących się do klasyfikacji, pakowania i etykietowania substancji niebezpiecznych<sup>(1)</sup>, w dyrektywie Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyrządów<sup>(2)</sup>, oraz w dyrektywie Rady 75/442/EWG z dnia 15 lipca 1975 r. w sprawie odpadów<sup>(3)</sup>.
- (10) Zabytkowe pojazdy, w znaczeniu pojazdów historycznych, pojazdów posiadających wartość kolekcjonerską oraz pojazdów przeznaczonych do muzeów, które są utrzymywane w odpowiedni i nieszkodliwy dla środowiska sposób, zarówno te, które są rozłożone na części jak i te, które mogą być uruchomione, nie są objęte definicją odpadów, podaną w dyrektywie 75/442/EWG, a zatem nie są objęte zakresem zastosowania niniejszej dyrektywy.
- (11) Istotne jest, aby środki zapobiegawcze, polegające w szczególności na ograniczeniu i kontroli niebezpiecznych substancji w pojazdach, zostały wprowadzone począwszy od fazy projektowania pojazdu poprzez kolejne fazy procesu produkcji, aby uniemożliwić ich przedostawanie się do środowiska, ułatwić recykling oraz uniknąć konieczności unieszkodliwiania odpadów niebezpiecznych. W szczególności należy zakazać użycia ołowiu, rtęci, kadmu oraz sześciowartościowego chromu. Te metale ciężkie powinny być wykorzystywane jedynie w określonych zastosowaniach zgodnie z listą, która będzie poddawana regularnym przeglądom. Pomoże to zapewnić, aby niektóre materiały lub części nie zostawały w pozostałościach ze strzępiarki i nie były spalane albo składowane na wysypiskach.
- (12) Recykling wszystkich tworzyw sztucznych z pojazdów wycofanych z eksploatacji powinien być stale doskonalony. Obecnie Komisja bada wpływ PCW na środowisko naturalne. Na podstawie tej analizy, Komisja proponuje odpowiednie rozwiązania odnośnie do stosowania PCW, w tym również w pojazdach.

<sup>(1)</sup> Dz.U. 196 z 16.8.1967, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 98/98/WE (Dz.U. L 355 z 30.12.1998, str. 1).

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 98/91/WE (Dz.U. L 11 z 16.1.1999, str. 25).

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 194 z 25.7.1975, str. 39. Dyrektywa ostatnio zmieniona decyzją Komisji 96/350/WE (Dz.U. L 135 z 6.6.1996, str. 32).

**▼B**

- (13) Wymagania dotyczące demontażu, ponownego użycia i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz ich części powinny być wzięte pod uwagę podczas projektowania i produkcji nowych pojazdów.
- (14) Należy popierać rozwój rynku materiałów pochodzących z recyklingu.
- (15) W celu zapewnienia, aby pozbywanie się pojazdów wycofanych z eksploatacji nie stanowiło zagrożenia dla środowiska naturalnego, należy stworzyć odpowiedni system ich zbierania.
- (16) Należy wprowadzić świadectwo złomowania, jako niezbędny warunek wyrejestrowania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Państwa Członkowskie, w których nie ma systemu wyrejestrowywania pojazdów, powinny wprowadzić taki system, w którym świadectwo złomowania jest przekazywane właściwym organom administracyjnym, gdy pojazd wycofany z eksploatacji został przekazany do zakładu przetwarzania.
- (17) Niniejsza dyrektywa nie zabrania Państwom Członkowskim umożliwiania w niektórych sytuacjach czasowego wyrejestrowywania pojazdów.
- (18) Podmioty zajmujące się zbieraniem i przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji powinny móc rozpocząć działalność dopiero po uzyskaniu odpowiedniego zezwolenia, a w przypadku gdy zamiast zezwolenia wymagana jest rejestracja, dopiero po spełnieniu odpowiednich warunków.
- (19) Należy popierać konstrukcje pojazdów ułatwiające recykling i odzysk.
- (20) Istotne jest ustanowienie wymagań dotyczących magazynowania i procesów przetwarzania, aby zapobiec niepożądanym wpływom na środowisko oraz uniknąć powstania zakłóceń w handlu i konkurencji.
- (21) W celu osiągnięcia rezultatów w krótkim okresie czasu oraz zapewnienia podmiotom gospodarczym, konsumentom i organom władzy koniecznej dłuższej perspektywy czasowej należy ustalić docelowe wartości, które powinny być osiągnięte przez podmioty gospodarcze w zakresie ponownego użycia, recyklingu i odzysku.
- (22) Producenci powinni zapewnić, aby pojazdy były projektowane i wytwarzane w sposób umożliwiający osiągnięcie ustalonych poziomów ponownego użycia, recyklingu i odzysku. W tym celu Komisja będzie popierać opracowanie europejskich norm i przyjmie inne niezbędne środki zmierzające do zmiany odpowiednich europejskich regulacji dotyczących homologacji pojazdu.
- (23) Państwa Członkowskie powinny zapewnić, aby przepisy niniejszej dyrektywy były wprowadzane z poszanowaniem zasad konkurencji, w szczególności w zakresie dostępu małych i średnich przedsiębiorstw do rynku zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich demontażu, przetwarzania i recyklingu.
- (24) W celu ułatwienia demontażu i odzysku, a zwłaszcza recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, producenci pojazdów powinni przekazywać uprawnionym zakładom przetwarzania wszystkie istotne informacje dotyczące demontażu, w szczególności informacje dotyczące materiałów niebezpiecznych.
- (25) Należy popierać, tam gdzie jest to stosowne, opracowanie europejskich norm. Producenci pojazdów i wytwórcy materiałów powinni stosować normy dotyczące znakowania części i materiałów, ustanowione przez Komisję we współpracy z właściwym komitetem. Przy opracowywaniu tych norm

**▼B**

Komisja weźmie pod uwagę, tam gdzie jest to stosowane, prace prowadzone w tej dziedzinie przez instytucje międzynarodowe.

- (26) W celu monitorowania realizacji celów, określonych w niniejszej dyrektywie, konieczne jest gromadzenie danych o pojazdach wycofanych z eksploatacji na poziomie całej Wspólnoty.
- (27) Konsumenci muszą być w sposób odpowiedni informowani, aby mogli dostosować swoje zachowanie i postawy; w tym celu informacje powinny być udostępniane przez odpowiednie podmioty gospodarcze.
- (28) Państwa Członkowskie mogą zdecydować się na wprowadzenie niektórych przepisów w drodze porozumień zawieranych z zainteresowanymi podmiotami gospodarczymi, pod warunkiem że zostaną spełnione określone warunki.
- (29) Dostosowanie wymagań dotyczących zakładów przetwarzania oraz stosowania niebezpiecznych substancji do postępu naukowo-technicznego, a także przyjęcie minimalnych norm odnoszących się do świadectw złomowania, formatów baz danych oraz wprowadzenie środków niezbędnych do kontroli zgodności z wyznaczonymi poziomami odzysku, powinny być dokonane przez Komisję zgodnie z procedurą Komitetu.
- (30) Środki podejmowane w celu wykonania niniejszej dyrektywy powinny być przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji <sup>(1)</sup>.
- (31) Państwa Członkowskie mogą stosować przepisy niniejszej dyrektywy przed ustaloną w niej datą pod warunkiem że środki te są zgodne z Traktatem,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

*Artykuł 1*

**Cele**

Niniejsza dyrektywa określa środki, których celem jest przede wszystkim zapobieganie powstawaniu odpadów z pojazdów, a ponadto ponowne użycie i recykling lub inne formy odzysku pojazdów wycofanych z eksploatacji i ich części, aby zmniejszyć ilość odpadów do unieszkodliwienia i polepszyć wyniki działań związanych z ochroną środowiska, podejmowanych przez wszystkie podmioty gospodarcze zaangażowane w pełny cykl życia pojazdu, a szczególnie bezpośrednio zaangażowane w przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji.

*Artykuł 2*

**Definicje**

Do celów niniejszej dyrektywy:

1. „pojazd” oznacza każdy pojazd należący do kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> zdefiniowanych w załączniku IIA do dyrektywy 70/156/EWG oraz pojazd trójkołowy według definicji zawartej w dyrektywie 92/61/EWG, z wyłączeniem motocykli trójkołowych;
2. „pojazd wycofany z eksploatacji” oznacza pojazd, który stanowi odpad w rozumieniu art. 1 lit. a) dyrektywy 75/442/EWG;
3. „producent” oznacza producenta pojazdów lub profesjonalnego importera pojazdów do Państwa Członkowskiego;

<sup>(1)</sup> Dz.U L 184 z 17.7.1999, str. 23.

**▼B**

4. „zapobieganie” oznacza środki zmierzające do zmniejszenia ilości i szkodliwości dla środowiska naturalnego pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich materiałów i substancji;
5. „przetwarzanie” oznacza wszelkie działania po przekazaniu pojazdu wycofanego z eksploatacji do zakładu w celu jego oczyszczenia z substancji szkodliwych, demontażu, pocięcia, strzępienia lub przygotowania pozostałości po strzępieniu do unieszkodliwienia, a także wszelkie inne działania prowadzące do odzysku i/lub unieszkodliwienia pojazdu wycofanego z eksploatacji oraz jego części;
6. „ponowne użycie” oznacza wszelkie działania, poprzez które części pojazdów wycofanych z eksploatacji są użyte w tym samym celu, do jakiego były pierwotnie przeznaczone;
7. „recykling” oznacza powtórne przetwarzanie w procesie produkcyjnym odpadów w celu uzyskania materiału o przeznaczeniu pierwotnym lub w innym celu, z wyjątkiem odzysku energii. Odzysk energii oznacza użycie odpadów palnych jako materiału do wytworzenia energii poprzez bezpośrednie spalanie z innymi odpadami lub bez nich, ale z odzyskiem ciepła;
8. „odzyskiwanie” oznacza każdą z możliwych do zastosowania operacji przewidzianych w załączniku IIB do dyrektywy 75/442/EWG;
9. „unieszkodliwianie” oznacza każdą z możliwych do zastosowania operacji przewidzianych w załączniku IIA do dyrektywy 75/442/EWG;
10. „podmioty gospodarcze” oznacza podmioty zajmujące się produkcją, dystrybucją, zbieraniem, ubezpieczaniem pojazdów, demontażem, strzępieniem, odzyskiwaniem, recyklingiem oraz inne podmioty zajmujące się przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich części i materiałów;
11. „niebezpieczna substancja” oznacza każdą substancję, która jest uważana za niebezpieczną zgodnie z dyrektywą 67/548/EWG;
12. „strzępiarka” oznacza wszelkie urządzenia służące do rozdrabniania lub rozcinania pojazdów wycofanych z eksploatacji, także w celu uzyskania złomu metali nadającego się do bezpośredniego ponownego użycia;
13. „informacja o demontażu” oznacza wszystkie informacje niezbędne do poprawnego i nieszkodliwego dla środowiska przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Producenci pojazdów oraz producenci części będą udostępniać te informacje upoważnionym podmiotom zajmującym się przetwarzaniem pojazdów w formie podręcznika lub za pośrednictwem mediów elektronicznych (CD — ROM, usługi on — line).

*Artykuł 3***Zakres**

1. Niniejsza dyrektywa dotyczy pojazdów oraz pojazdów wycofanych z eksploatacji, łącznie z częściami oraz materiałami. Nie naruszając art. 5 ust. 4 akapit trzeci i niezależnie od tego, w jaki sposób pojazd był serwisowany lub naprawiany podczas użytkowania, oraz od tego, czy jest on wyposażony w części dostarczone przez producenta, czy też inne części, które zostały wmontowane jako części zamienne lub zastępcze zgodnie z właściwymi przepisami wspólnotowymi lub krajowymi.
2. Niniejsza dyrektywa stosuje się bez naruszania istniejącego prawodawstwa wspólnotowego oraz właściwych przepisów krajowych, w szczególności w odniesieniu do norm bezpieczeństwa, kontroli poziomu emisji oraz hałasu, a także ochrony gleby i wody.

**▼B**

3. W przypadku gdy producent wytwarza lub importuje jedynie pojazdy zwolnione z dyrektywy 70/156/EWG na podstawie jej art. 8 ust. 2 lit. a), Państwa Członkowskie mogą zwolnić takiego producenta i wytwarzane przez niego pojazdy ze stosowania przepisów art. 7 ust. 4, art. 8 oraz art. 9 niniejszej dyrektywy.
4. Pojazdy specjalnego przeznaczenia, według definicji podanej w art. 4 ust. 1 lit. a) tiret drugie dyrektywy 70/156/EWG, są zwolnione ze stosowania przepisów art. 7 niniejszej dyrektywy.
5. Do pojazdów trójkołowych mają zastosowanie jedynie art. 5 ust. 1, art. 5 ust. 2 oraz art. 6 niniejszej dyrektywy.

*Artykuł 4***Zapobieganie**

1. W celu zapobiegania powstawaniu odpadów Państwa Członkowskie zachęcają w szczególności:
  - a) producentów pojazdów, współpracujących z producentami materiałów i wyposażenia, do ograniczenia użycia w pojazdach niebezpiecznych substancji oraz do zredukowania ich stosowania w takim zakresie jak to jest możliwe, poczynając od fazy koncepcyjnej, aby zapobiec w szczególności ich przedostawaniu się do środowiska, ułatwić recykling oraz uniknąć konieczności unieszkodliwiania niebezpiecznych odpadów;
  - b) do projektowania i produkowania nowych pojazdów w taki sposób, aby w pełni uwzględnić oraz ułatwić demontaż, ponowne użycie oraz odzyskiwanie, w szczególności recykling pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz ich części i materiałów;
  - c) producentów pojazdów, współpracujących z producentami materiałów i wyposażenia, do włączenia większej ilości materiałów uzyskanych z recyklingu do pojazdów i innych produktów w celu stworzenia rynku materiałów uzyskanych z recyklingu.
    - a) Państwa Członkowskie zapewnią, że materiały i części pojazdów wprowadzane do obrotu po dniu 1 lipca 2003 r. nie będą zawierać ołowiu, rtęci, kadmu ani sześciowartościowego chromu, poza przypadkami wymienionymi w załączniku II i na warunkach w nim określonych;
    - b) ►**M5** Uwzględniając postęp naukowo-techniczny do załącznika II, regularnie wprowadza się zmiany w celu: ◀
      - i) ustanowienia, tam gdzie to konieczne, maksymalnej wartości stężenia substancji, określonych w art. 2 lit. a), których występowanie będzie tolerowane w określonych materiałach i częściach pojazdów;
      - ii) zwolnienia niektórych materiałów i części pojazdów ze stosowania przepisów lit. a), jeżeli nie można uniknąć stosowania tych substancji;
      - iii) usunięcia materiałów i części pojazdów z załącznika II, jeżeli można uniknąć stosowania tych substancji;
      - iv) zgodnie z i) i ii), określenie materiałów i części pojazdów, które mogą być usunięte przed dalszym przetwarzaniem; te materiały i części są oznakowane lub możliwe do identyfikacji w inny właściwy sposób;

**▼M5**

Środki, o których mowa w pkt (i)–(iv), mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 11 ust. 3.

**▼B**

- c) Komisja po raz pierwszy zmieni załącznik II nie później niż 21 października 2001 r. W każdym razie żadne wyłączenia, wymienione w Załączniku, nie będą z niego usunięte przed 1 stycznia 2003 r.

*Artykuł 5***Zbieranie**

1. Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki w celu zapewnienia, że:

- podmioty gospodarcze stworzą systemy zbierania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz, w stopniu technicznie możliwym, części zużytych usuniętych w trakcie naprawy samochodów osobowych,
- punkty zbierania będą w wystarczającym stopniu dostępne na ich terytorium.

2. Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki w celu zapewnienia, że wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji będą przekazywane uprawnionym zakładom przetwarzania.

3. Państwa Członkowskie stworzą system, zgodnie z którym przedstawienie świadectwa złomowania będzie warunkiem wyrejestrowania pojazdu wycofanego z eksploatacji. Takie świadectwo będzie wystawiane posiadaczowi i/lub właścicielowi kiedy pojazd wycofany z eksploatacji będzie przekazany do zakładu przetwarzania. Zakłady przetwarzania, które uzyskały zezwolenie zgodnie z art. 6, mogą wydawać świadectwa złomowania. Państwa Członkowskie mogą zezwolić producentom, sprzedawcom oraz punktom zbierania działającym w imieniu uprawnionego zakładu przetwarzania, do wydawania świadectw złomowania pod warunkiem że zagwarantują, że pojazd wycofany z eksploatacji jest przekazany do uprawnionego zakładu przetwarzania i że są one urzędowo zarejestrowane.

Wydawanie świadectwa złomowania nie uprawnia zakładów przetwarzania, sprzedawców oraz punktów zbierania działających w imieniu uprawnionego zakładu przetwarzania, do żądania zwrotu kosztów, z wyjątkiem przypadków, gdy zostało to wyraźnie ustalone przez Państwa Członkowskie.

Państwa Członkowskie, w których nie ma systemu wyrejestrowywania pojazdów w dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy, stworzą system, zgodnie z którym świadectwo złomowania będzie zgłaszane właściwym organom, gdy pojazd wycofany z eksploatacji zostaje przekazany do zakładu przetwarzania, i w pozostałym zakresie spełnią warunki niniejszego ustępu. Państwa Członkowskie, stosujące niniejszy akapit, powiadomią Komisję o przyczynach takiej decyzji.

4. Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki, aby zapewnić, że dostarczanie pojazdów do uprawnionych zakładów przetwarzania zgodnie z ust. 3 odbywa się bez żadnych kosztów obciążających ostatniego posiadacza i/lub właściciela ze względu na to, że pojazd nie posiada żadnej wartości rynkowej lub jest ona ujemna.

Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki, aby zapewnić, że producenci pokryją wszystkie lub znaczną część kosztów związanych z wykonaniem tych środków i/lub będą odbierać pojazdy wycofane z eksploatacji na tych samych warunkach, jak określono w akapicie pierwszym.

Państwa Członkowskie mogą postanowić, że dostarczenie pojazdów wycofanych z eksploatacji nie jest całkowicie wolne od opłat, jeżeli dostarczane pojazdy nie zawierają istotnych części pojazdu, w szczególności silnika i nadwozia lub zawierają odpady, które zostały dodane do pojazdu wycofanego z eksploatacji.



**▼B**

Komisja będzie regularnie monitorować wykonanie akapitu pierwszego, aby zapewnić, że nie powoduje to zakłóceń na rynku, a w razie potrzeby zaproponuje Parlamentowi Europejskiemu i Komisji wprowadzenie zmian do tego akapitu.

**▼M5**

5. Państwa członkowskie podejmują środki niezbędne do tego, by ich właściwe organy wzajemnie uznawały i akceptowały świadectwa złomowania wydawane w innych państwach członkowskich zgodnie z ust. 3.

W tym celu ustanawia się minimalne wymagania dotyczące świadectwa złomowania. Środek ten, mający na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 11 ust. 3.

**▼B***Artykuł 6***Przetwarzanie**

1. Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki w celu zapewnienia, że wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji są magazynowane (nawet czasowo) i przetwarzane zgodnie z ogólnymi wymaganiami określonymi w art. 4 dyrektywy 75/442/EWG, oraz zgodnie z minimalnymi wymaganiami technicznymi przedstawionymi w załączniku I do niniejszej dyrektywy, bez naruszania krajowych regulacji dotyczących ochrony zdrowia i środowiska naturalnego.

2. Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki, aby zapewnić, że wszystkie zakłady lub przedsiębiorstwa zajmujące się przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji otrzymają zezwolenie lub zostaną zarejestrowane przez właściwe władze, zgodnie z art. 9–11 dyrektywy 75/442/EWG.

Odstępstwo od wymagań dotyczących zezwolenia, określonych w art. 11 ust. 1 lit. b) dyrektywy 75/442/EWG, może stosować się do operacji odzyskiwania odpadów z pojazdów wycofanych z eksploatacji, które zostały przetworzone zgodnie z załącznikiem I pkt 3 do niniejszej dyrektywy pod warunkiem że właściwe władze dokonały inspekcji przed rejestracją. Inspekcja taka sprawdzi:

- a) rodzaj i ilości odpadów, które mają być przetworzone;
- b) ogólne wymagania techniczne, które mają być spełnione;
- c) środki ostrożności, które mają być podjęte;

dla osiągnięcia celów określonych w art. 4 dyrektywy 75/442/EWG. Inspekcja taka będzie przeprowadzana raz w roku. Państwa Członkowskie korzystające z odstępstwa będą przysyłać wyniki inspekcji do Komisji.

3. Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki, aby zapewnić, że każdy zakład lub przedsiębiorstwo zajmujące się przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji spełnia przynajmniej następujące wymagania zgodnie z załącznikiem I:

- a) pojazdy wycofane z eksploatacji będą rozbierane przed dalszym przetwarzaniem lub podjęte będą inne rozwiązania ograniczające negatywny wpływ na środowisko. Części oraz materiały oznakowane lub w inny sposób możliwe do identyfikacji zgodnie z art. 4 ust. 2, będą rozbierane przed dalszym przetwarzaniem;
- b) niebezpieczne materiały i części będą usuwane i oddzielnie segregowane tak, aby nie zanieczyszczać odpadów pochodzących ze strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji;

**▼B**

- c) operacje rozbiórki i magazynowanie będą przeprowadzone w taki sposób, aby zapewnić przydatność części pojazdów do ponownego użycia i odzyskiwania, a w szczególności do recyklingu.

Operacje przetwarzania prowadzące do oczyszczenia pojazdu wycofanego z eksploatacji z substancji szkodliwych, o których mowa w załączniku I pkt 3, będą przeprowadzone możliwie szybko.

4. Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki, aby zapewnić, że zezwolenie albo rejestracja, o których mowa w ust. 2, obejmą wszystkie warunki niezbędne do spełnienia wymagań określonych w ust. 1–3.

5. Państwa Członkowskie będą zachęcać zakłady i przedsiębiorstwa przetwarzania do wprowadzania certyfikowanych systemów zarządzania ochroną środowiska.

**▼M5**

6. Zmiany do załącznika I wprowadza się, uwzględniając postęp naukowo-techniczny. Środek ten, mający na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 11 ust. 3.

**▼B***Artykuł 7***Ponowne użycie i odzyskiwanie**

1. Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki w celu zachęcenia do ponownego używania części, które nadają się do ponownego użycia, do odzyskiwania części, które nie mogą być ponownie użyte oraz do przyznawania preferencji recyklingowi, jeżeli nie stanowi to zagrożenia dla środowiska, bez naruszania wymagań dotyczących bezpieczeństwa pojazdów oraz wymogów ochrony środowiska, szczególnie związanych z emisją do atmosfery oraz hałasem.

2. Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki w celu zapewnienia, że podmioty gospodarcze osiągną następujące cele:

- a) nie później niż 1 stycznia 2006 r., w odniesieniu do wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji, ponowne użycie i odzysk będą podniesione co najmniej do poziomu 85 % w odniesieniu do średniej masy pojazdu i roku. W tym samym czasie ponowne użycie i recykling będą podniesione co najmniej do 80 % w odniesieniu do średniej masy pojazdu oraz roku;

w odniesieniu do pojazdów wyprodukowanych przed 1 stycznia 1980 r., Państwa Członkowskie mogą ustanowić niższe poziomy, ale nie niższe niż 75 % dla ponownego użycia i odzysku oraz nie niższe niż 70 % dla ponownego użycia i recyklingu. Państwa Członkowskie stosujące niniejszy akapit poinformują Komisję i inne Państwa Członkowskie o przyczynach takiej decyzji;

- b) nie później niż 1 stycznia 2015 r. w odniesieniu do wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji, ponowne użycie i odzyskiwanie będzie podniesione co najmniej do 95 % w odniesieniu do średniej masy pojazdu i roku. W tym samym czasie ponowne użycie i recykling będą podniesione co najmniej do 85 % w odniesieniu do średniej masy pojazdu i roku.

Najpóźniej do 31 grudnia 2005 r. Parlament Europejski i Rada ponownie przeanalizują cele określone w lit. b) na podstawie sprawozdania Komisji, któremu towarzyszy wniosek. W swoim sprawozdaniu Komisja uwzględni postęp w dziedzinie składu materiałowego pojazdów oraz wszelkie inne ważne aspekty mające wpływ na środowisko dotyczące pojazdów.

**▼ M5**

Ustanawia się szczegółowe zasady niezbędne do kontroli przestrzegania przez państwa członkowskie celów określonych w akapicie pierwszym. Proponując te zasady, Komisja bierze pod uwagę wszystkie istotne czynniki, między innymi dostępność danych oraz kwestię wywozu i przywozu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Te szczegółowe środki, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 11 ust. 3.

**▼ B**

3. Na podstawie wniosku Komisji, Parlament Europejski oraz Rada ustanowią cele dotyczące ponownego użycia oraz odzysku i recyklingu na okres po 2015 r.

4. W celu przygotowania zmian do dyrektywy 70/156/EWG, Komisja będzie wspierać opracowanie europejskich norm dotyczących łatwości demontażu, odzyskiwania i recyklingu pojazdów. Kiedy takie normy będą uzgodnione, ale w żadnym przypadku nie później niż przed końcem 2001 r., Parlament Europejski i Rada, na podstawie wniosku Komisji, zmienią dyrektywę 70/156/EWG tak, aby pojazdy homologowane zgodnie z tą dyrektywą i wprowadzone do obrotu trzy lata po zmianie dyrektywy 70/156/EWG, nadawały się do ponownego użycia i/lub recyklingu w co najmniej 85 % w przeliczeniu na masę pojazdu oraz nadawały się do ponownego użycia i/lub odzysku w co najmniej 95 % w przeliczeniu na masę pojazdu.

5. Proponując zmianę dyrektywy 70/156/EWG, odnoszącej się do łatwości demontażu, odzysku i recyklingu pojazdów, Komisja weźmie pod uwagę jako niezbędny element potrzebę zapewnienia, aby ponowne użycie części nie stanowiło zagrożenia dla bezpieczeństwa lub środowiska.

*Artykuł 8***Normy znakowania/informacje o demontażu**

1. Państwa Członkowskie podejmują niezbędne środki, aby zapewnić, że producenci pojazdów, w porozumieniu z producentami materiałów i wyposażenia, stosują normy znakowania części i materiałów, w szczególności dla ułatwienia identyfikacji tych części i materiałów, które nadają się do ponownego użycia i odzyskiwania.

**▼ M5**

2. Ustanawia się normy określone w ust. 1. Proponując te normy, Komisja bierze pod uwagę prace prowadzone w tej dziedzinie na odpowiednich forach międzynarodowych i wniesie odpowiedni wkład do tych prac. Środek ten, mający na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 11 ust. 3.

**▼ B**

3. Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki, aby zapewnić, że producenci będą dostarczać informacje o demontażu każdego nowego typu pojazdu wprowadzanego do obrotu, w przeciągu sześciu miesięcy po jego wprowadzeniu do obrotu. Informacje takie będą określać różne części i materiały, umiejscowienie niebezpiecznych substancji w pojazdach, w stopniu potrzebnym dla zakładów przetwarzania, aby mogły postępować zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy, mając szczególnie na uwadze osiągnięcie celów przedstawionych w art. 7.

4. Z zastrzeżeniem zasady poufności informacji technicznych i handlowych, Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki, aby zapewnić, że producenci części stosowanych w pojazdach udostępnią uprawnionym zakładom przetwarzania, w stopniu, w jakim zwrócą się o to te zakłady, informacje dotyczące demontażu, magazynowania oraz testowania tych części, które mogą być ponownie użyte.

**▼B***Artykuł 9***Składanie sprawozdań i informowanie**

1. Państwa Członkowskie będą przysyłać Komisji co trzy lata sprawozdanie z wykonania niniejszej dyrektywy. Sprawozdania będą sporządzane na podstawie kwestionariusza bądź wzoru przygotowanego przez Komisję, zgodnie z procedurą określoną w art. 6 dyrektywy 91/692/EWG <sup>(1)</sup>, w celu stworzenia baz danych dotyczącej pojazdów wycofanych z eksploatacji i ich przetwarzania. Sprawozdanie takie będzie zawierać istotne informacje na temat możliwych zmian w strukturze obrotu pojazdami oraz działalności podmiotów zajmujących się zbieraniem, demontażem, strzępieniem, odzyskiem i recyklingiem, prowadzącej do ewentualnych zakłóceń konkurencji w Państwach Członkowskich lub między nimi. Kwestionariusz lub wzór zostanie przesłany Państwom Członkowskim na sześć miesięcy przed rozpoczęciem okresu objętego sprawozdaniem. Sprawozdanie dla Komisji zostanie sporządzone w ciągu dziewięciu miesięcy od zakończenia trzyletniego okresu sprawozdawczego, którego dotyczy.

Pierwsze sprawozdanie będzie obejmować okres trzyletni, poczynając od 21 kwietnia 2002 r.

Na podstawie powyższych informacji, Komisja sporządzi i opublikuje sprawozdanie dotyczące wykonania niniejszej dyrektywy w ciągu dziewięciu miesięcy od otrzymania sprawozdań od Państw Członkowskich.

**▼M5**

Formaty odnoszące się do systemu baz danych przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 11 ust. 2.

**▼B**

2. Państwa Członkowskie będą wymagać w każdym przypadku od odpowiednich podmiotów gospodarczych opublikowania informacji na temat:

- projektowania pojazdów i ich części z uwzględnieniem ich łatwości do odzyskiwania i recyklingu,
- przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji zgodnie z wymogami ochrony środowiska, w szczególności usuwania wszystkich płynów oraz demontażu,
- rozwoju i optymalizacji sposobów ponownego użycia, recyklingu i odzysku pojazdów wycofanych z eksploatacji i ich części,
- postępu osiągniętego w zakresie odzysku i recyklingu w celu zmniejszenia ilości odpadów do unieszkodliwienia oraz podwyższenia poziomów odzysku i recyklingu.

Producent musi udostępnić te informacje potencjalnym nabywcom pojazdów. Informacje te będą włączone do materiałów promocyjnych wykorzystywanych w marketingu nowych pojazdów.

*Artykuł 10***Wprowadzenie w życie**

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy w terminie do 21 kwietnia 2002 r. Niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Wspomniane środki powinny zawierać odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to powinno towarzyszyć ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez Państwa Członkowskie.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 377 z 31.12.1991, str. 48.

**▼ B**

2. Państwa Członkowskie przekażą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

3. Pod warunkiem, że cele ustanowione w niniejszej dyrektywie będą osiągnięte, Państwa Członkowskie mogą transponować przepisy zawarte w art. 4 ust. 1, art. 5 ust. 1, art. 7 ust. 1, art. 8 ust. 1, art. 8 ust. 3, oraz art. 9 ust. 2, a także określić szczegółowe przepisy dotyczące stosowania art. 5 ust. 4, za pomocą porozumień zawieranych między właściwymi władzami i zainteresowanymi sektorami gospodarki. Porozumienia takie muszą spełniać następujące wymagania:

- a) porozumienia podlegają wykonaniu na drodze prawnej;
- b) porozumienia powinny określać cele i odpowiadające im terminy realizacji;
- c) porozumienia są publikowane w krajowych dziennikach urzędowych lub w innym oficjalnym dokumencie w równym stopniu publicznie dostępnym i przekazane Komisji;
- d) wyniki osiągane w ramach porozumienia są regularnie monitorowane, przekazywane właściwym władzom i Komisji oraz są publicznie dostępne na warunkach określonych w porozumieniach;
- e) właściwe władze stworzą warunki do badania postępu osiąganego na mocy porozumienia;
- f) w przypadku nieprzestrzegania porozumienia, Państwa Członkowskie muszą wprowadzić w życie odpowiednie przepisy niniejszej dyrektywy za pomocą środków ustawowych, wykonawczych lub administracyjnych.

**▼ M5***Artykuł 11***Procedura komitetu**

1. Komisja jest wspierana przez komitet powołany na mocy art. 18 dyrektywy 75/442/EWG.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

Okres, o którym mowa w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE, ustala się na trzy miesiące.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

**▼ B***Artykuł 12***Wejście w życie**

1. Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

2. Artykuł 5 ust. 4 stosuje się:

— od 1 lipca 2002 r. do pojazdów wprowadzanych do obrotu od tej daty,

— od 1 stycznia 2007 r. do pojazdów wprowadzonych do obrotu przed datą określoną w tiret pierwsze.

3. Państwa Członkowskie mogą zastosować art. 5 ust. 4 przed terminami określonymi w ust. 2.

**▼B**

*Artykuł 13*

**Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.



## ZAŁĄCZNIK I

**Minimalne wymagania techniczne dotyczące przetwarzania zgodnie z art. 6 ust. 1 i 3**

1. Miejsca magazynowania (łącznie z czasowym) pojazdów wycofanych z eksploatacji przed ich przetworzeniem:
  - szczelne powierzchnie na odpowiednim obszarze z zapewnieniem urządzeń do zbierania wycieków, separatorów oraz środków czyszcząco-odtłuszczających,
  - instalacje do oczyszczania wody, łącznie z wodą deszczową, zgodnie z regulacjami z zakresu ochrony zdrowia i środowiska.
2. Miejsca przetwarzania:
  - szczelne powierzchnie na odpowiednim obszarze z zapewnieniem urządzeń do zbierania wycieków, separatorów oraz środków czyszcząco-odtłuszczających,
  - odpowiednie miejsca magazynowania zdemontowanych części zamiennych, łącznie ze szczelnymi miejscami do magazynowania części zamiennych napełnionych olejem,
  - odpowiednie pojemniki do magazynowania akumulatorów (z neutralizacją elektrolitu na miejscu lub gdzie indziej), filtrów i kondensatorów zawierających PCB/PCT,
  - odpowiednie pojemniki do magazynowania posegregowanych płynów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji: paliwa, oleju silnikowego, oleju ze skrzyni biegów, oleju przekładniowego, oleju hydraulicznego, płynów chłodzących i przeciwzamarzających, płynów hamulcowych, kwasów pochodzących z akumulatorów, płynów z systemów klimatyzacji oraz innych płynów zawartych w pojazdach wycofanych z eksploatacji,
  - instalacje do oczyszczania wody, łącznie z wodą deszczową, zgodnie z regulacjami z zakresu ochrony zdrowia i środowiska,
  - odpowiednie miejsce do magazynowania zużytych opon, włączając zabezpieczenia przeciwpożarowe i zapobieganie tworzeniu nadmiernych stosów.
3. Oczyszczanie pojazdów wycofanych z eksploatacji z substancji szkodliwych:
  - usuwanie akumulatorów i zbiorników płynnego gazu,
  - usuwanie bądź neutralizacja części potencjalnie groźących wybuchem (na przykład poduszek powietrznych),
  - usuwanie i oddzielne zbieranie oraz magazynowanie paliwa, oleju silnikowego, oleju ze skrzyni biegów, oleju przekładniowego, oleju hydraulicznego, płynów chłodzących i przeciwzamarzających, płynów hamulcowych, kwasów pochodzących z akumulatorów, płynów z systemów klimatyzacji oraz innych płynów zawartych w pojazdach wycofanych z eksploatacji, chyba że są one niezbędne w częściach przeznaczonych do ponownego użycia,
  - usuwanie w miarę możliwości wszystkich części zawierających rtęć.
4. Operacje przetwarzania w celu usprawnienia recyklingu:
  - usuwanie katalizatorów,
  - usuwanie części metalowych zawierających miedź, aluminium i magnez, jeżeli te metale nie są segregowane w procesie strzępienia,
  - usuwanie opon i dużych części z tworzyw sztucznych (zderzaków, desek rozdzielczych, pojemników na płyny itp.), jeżeli te materiały nie będą segregowane w procesie strzępienia tak, aby mogły być poddane procesom recyklingu,
  - usuwanie szkła.
5. Operacje magazynowania powinny być wykonane w taki sposób, aby uniknąć uszkodzenia części zawierających płyny lub elementów i części zamiennych możliwych do ponownego użycia.

▼ M7

## ZAŁĄCZNIK II

**Materiały i części, w stosunku do których nie obowiązuje art. 4 ust. 2 lit. a)**

Materiały i części	Zakres i data wygaśnięcia zwolnienia	Mają być oznakowane lub rozpoznawalne zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. b) ppkt (iv)
<i>Ółów jako składnik stopów</i>		
1. Stal do obróbki skrawaniem i stal galwanizowana zawierająca w masie do 0,35 % ołowiu		
2a. Aluminium do obróbki skrawaniem zawierające w masie do 2 % ołowiu	Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych na rynek przed dniem 1 lipca 2005 r.	
2b. Aluminium zawierające w masie do 1,5 % ołowiu	Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych na rynek przed dniem 1 lipca 2008 r.	
2c. Aluminium zawierające w masie do 0,4 % ołowiu		
3. Stop miedzi zawierający w masie do 4 % ołowiu		
4a. Panewki i tuleje łożysk	Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych na rynek przed dniem 1 lipca 2008 r.	
4b. Panewki i tuleje łożysk w silnikach, skrzyniach biegów i sprzężarkach klimatyzacji	Począwszy od dnia 1 lipca 2011 r. i po tym terminie jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych na rynek przed dniem 1 lipca 2011 r.	
<i>Ółów i związki ołowiu w częściach</i>		
5. Akumulatory		X
6. Amortyzatory		X
7a. Środki wulkanizujące i stabilizatory elastomerów stosowanych w przewodach hamulcowych, przewodach paliwowych, przewodach wentylacyjnych, elastomero-metalowych częściach podwozia oraz w elementach zawieszenia silnika	Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych na rynek przed dniem 1 lipca 2005 r.	
7b. Środki wulkanizujące i stabilizatory elastomerów stosowanych w przewodach hamulcowych, przewodach paliwowych, przewodach wentylacyjnych, elastomero-metalowych częściach podwozia oraz w elementach zawieszenia silnika, o zawartości ołowiu w masie nieprzekraczającej 0,5 %	Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych na rynek przed dniem 1 lipca 2006 r.	
7c. Środki wiążące elastomery stosowane w układach napędowych o zawartości ołowiu w masie nieprzekraczającej 0,5 %	Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych na rynek przed dniem 1 lipca 2009 r.	
8a. Ółów w stopach lutowniczych do łączenia elementów elektrycznych i elektronicznych z obwodami elektronicznymi oraz ółów w pokryciach styków elementów innych niż aluminiowe kondensatory elektrolityczne, na stykach elementów i obwodów elektronicznych	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2016 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X <sup>(1)</sup>



## ▼M7

Materiały i części	Zakres i data wygaśnięcia zwolnienia	Mają być oznakowane lub rozpoznawalne zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. b) ppkt (iv)
8b. Ołów w stopach lutowniczych w zastosowaniach elektrycznych innych niż lutowanie na obwodach elektronicznych lub na szkle	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2011 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X <sup>(1)</sup>
8c. Ołów w pokryciach styków aluminiowych kondensatorów elektrolitycznych	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2013 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X <sup>(1)</sup>
8d. Ołów wykorzystywany do lutowania na szkle w czujnikach masowego przepływu powietrza	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2015 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X <sup>(1)</sup>
8e. Ołów w stopach lutowniczych o wysokiej temperaturze topnienia (tj. stopach na bazie ołowiu zawierających w masie nie mniej niż 85 % ołowiu)	(2)	X <sup>(1)</sup>
8f. Ołów stosowany w złączach stykowych	(2)	X <sup>(1)</sup>
8g. Ołów w stopach lutowniczych służących do zakończenia trwałego połączenia elektrycznego pomiędzy urządzeniem półprzewodnikowym a nośnikiem w ramach obwodów scalonych typu flip-chip.	(2)	X <sup>(1)</sup>
8h. Ołów w stopach lutowniczych służących do łączenia wymiennika ciepła z radiatorem w półprzewodnikowych elementach mocy z obszarem emitującym ciepło o wielkości co najmniej 1 cm <sup>2</sup> i pracujących przy gęstości prądu co najmniej 1 A/mm <sup>2</sup> układu scalonego	(2)	X <sup>(1)</sup>
8i. Ołów w stopach lutowniczych w zastosowaniach elektrycznych na szkle z wyjątkiem lutowania w szkle wielowarstwowym	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2013 r. oraz części zamienne do tych pojazdów <sup>(3)</sup>	X <sup>(1)</sup>
8j. Ołów w stopach lutowniczych służących do lutowania w szkle wielowarstwowym	(2)	X <sup>(1)</sup>
9. Gniazda zaworów	Jako części zamienne do silników skonstruowanych przed dniem 1 lipca 2003 r.	
10. Elementy elektryczne zawierające ołów w szklanych lub ceramicznych składnikach matryc, z wyjątkiem szkła z żarówek i porcelany z korpusów świec zapłonowych		X <sup>(4)</sup> (dotyczy elementów innych niż piezoelektryczne w silnikach)
11. Pirotechniczne środki inicjujące	Pojazdy homologowane przed dniem 1 lipca 2006 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	
<i>Sześciowartościowy chrom</i>		
12a. Powłoki antykorozyjne	Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych na rynek przed dniem 1 lipca 2007 r.	
12b. Powłoki antykorozyjne związane ze stosowanymi w podwoziach zespołami mocowanymi za pomocą śrub i nakrętek	Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych na rynek przed dniem 1 lipca 2008 r.	
13. Chłodziarki absorpcyjne samochodowych przyczep turystycznych		

▼ M7

Materiały i części	Zakres i data wygaśnięcia zwolnienia	Mają być oznakowane lub rozpoznawalne zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. b) ppkt (iv)
--------------------	--------------------------------------	---

*Rtęć*

14a. Lampy wyładowcze do reflektorów	Pojazdy homologowane przed dniem 1 lipca 2012 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	
14b. Lampy fluorescencyjne wskaźników deski rozdzielczej	Pojazdy homologowane przed dniem 1 lipca 2012 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	

*Kadm*

15. Akumulatory do pojazdów z napędem elektrycznym	Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych na rynek przed dniem 31 grudnia 2008 r.	
--	--	--

(<sup>1</sup>) Demontaż, jeśli w powiązaniu z pozycją 10 została przekroczona średnia wartość progowa wynosząca 60 gramów na pojazd. Dla zastosowania tej klauzuli nie uwzględnia się urządzeń elektronicznych, które nie zostały zainstalowane przez producenta na linii produkcyjnej.

(<sup>2</sup>) Niniejsze zwolnienie zostanie poddane przeglądowi w 2014 r.

(<sup>3</sup>) Niniejsze zwolnienie zostanie poddane przeglądowi przed dniem 1 stycznia 2012 r.

(<sup>4</sup>) Demontaż, jeśli w powiązaniu z pozycjami 8a i 8j została przekroczona średnia wartość progowa wynosząca 60 gramów na pojazd. Dla zastosowania tej klauzuli nie uwzględnia się urządzeń elektronicznych, które nie zostały zainstalowane przez producenta na linii produkcyjnej.

*Uwagi:*

Dopuszczalna jest maksymalna zawartość w masie, w jednorodnym materiale, nieprzekraczająca 0,1 % ołowiu, sześciowartościowego chromu i rtęci oraz 0,01 % kadmu.

Ponowne użycie części pojazdów, które były już na rynku w dniu wygaśnięcia zwolnienia, jest dozwolone bez ograniczeń, ponieważ nie jest objęte art. 4 ust. 2 lit. a).

Przepisy art. 4 ust. 2 lit. a) nie obowiązują w stosunku do części zamiennych wprowadzonych na rynek po dniu 1 lipca 2003 r., wykorzystywanych w pojazdach wprowadzonych na rynek przed dniem 1 lipca 2003 r. (\*).

(\*) Niniejsza klauzula nie ma zastosowania do obciążników kół, szczotek węglowych do silników elektrycznych oraz okładzin hamulców.