

Pojazdy wycofane z eksploatacji.

Dz.U.U.E.L.2000.269.34 z dnia 2000.10.21

Status: Akt obowiązujący

Wersja od: 4 lipca 2018 r.

Wejście w życie:

21 października 2000 r.,

1 lipca 2002 r.,

1 maja 2004 r. - dla Polski,

1 stycznia 2007 r.

zobacz:

art. 12 ust. 2

Numer CELEX:

32000L0053

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2000/53/WE

z dnia 18 września 2000 r.

w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji

(Dz. U. UE. L. z 2000 r. Nr 269, str. 34; zm.: Dz. U. UE. L. z 2002 r. Nr 170, str. 81, z 2005 r. Nr 25, str. 73, Nr 152, str. 19 i Nr 254, str. 69, z 2008 r. Nr 81, str. 62, Nr 225, str. 10 i Nr 345, str. 68, z 2010 r. Nr 48, str. 12, z 2011 r. Nr 85, str. 3, z 2013 r. Nr 135, str. 14, z 2016 r. Nr 128, str. 4, z 2017 r. Nr 299, str. 24 oraz z 2018 r. Nr 150, str. 93.)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji ¹,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ²,

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. ³,

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

uniknąć 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.

(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 ⁴, 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 przyczep ⁵, oraz w dyrektywie Rady 75/442/EWG z dnia 15 lipca 1975 r. w sprawie odpadów ⁶.

(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 doskonały. 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.

(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 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) Konsumentom 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 ⁷.

(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 M₁ i N₁ 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;
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. ⁸ "substancja niebezpieczna" oznacza każdą substancję spełniającą kryteria klasyfikacji dla którejkolwiek z poniższych klas lub kategorii zagrożeń określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 1272/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie klasyfikacji, oznakowania i pakowania substancji i mieszanin ⁹ :
 - a) klasy zagrożenia 2.1-2.4, 2.6 i 2.7, 2.8 typy A i B, klasy 2.9, 2.10, 2.12, klasa 2.13 kategorie 1 i 2, klasa 2.14 kategorie 1 i 2 oraz klasa 2.15 typy A-F;
 - b) klasy zagrożenia 3.1-3.6, klasa 3.7 - działanie szkodliwe na funkcje rozrodcze i płodność lub na rozwój potomstwa, klasa 3.8 - działanie inne niż narkotyczne, klasy 3.9 i 3.10;
 - c) klasa zagrożenia 4.1;

d) klasa zagrożenia 5.1.

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.

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.

2.

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) ¹⁰ Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 9a, aktów delegowanych regularnie wprowadzających zmiany do załącznika II, aby dostosować go do postępu naukowo-technicznego, w celu:

(i) ustanowienia, tam gdzie to konieczne, maksymalnych wartości stężenia substancji określonych w lit. a) niniejszego ustępu, do których występowanie tych substancji będzie tolerowane w określonych materiałach i częściach pojazdów;

(ii) zwolnienia niektórych materiałów i części pojazdów ze stosowania przepisów lit. a) niniejszego ustępu, jeżeli nie można uniknąć stosowania substancji, o których mowa w tej literze;

(iii) usunięcia materiałów i części pojazdów z załącznika II, jeżeli można uniknąć stosowania substancji, o których mowa w lit. a) niniejszego ustępu;

(iv) zgodnie z ppkt (i) i (ii), określenia materiałów i części pojazdów, które mogą być usunięte przed dalszym przetwarzaniem, oraz wprowadzenia wymogu oznakowania tych materiałów i części lub umożliwienia ich identyfikacji w inny właściwy sposób.

Komisja przyjmuje oddzielny akt delegowany w odniesieniu do każdej substancji, materiału lub części, których dotyczą ppkt (i)-(iv).

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.

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.

5. ¹¹ Państwa członkowskie podejmują środki niezbędne do zapewnienia, aby ich właściwe organy wzajemnie uznawały i akceptowały świadectwa złomowania wydawane w innych państwach członkowskich zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 9a, aktów delegowanych w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy przez określenie minimalnych wymagań dotyczących świadectwa złomowania.

Artykuł 6

Przetwarzanie

1. ¹² Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji były magazynowane (nawet czasowo) i przetwarzane zgodnie z hierarchią postępowania z odpadami i ogólnymi wymaganiami określonymi w art. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE * oraz zgodnie z minimalnymi wymaganiami technicznymi określonymi w załączniku I do niniejszej dyrektywy, bez

uszczerbku dla krajowych uregulowań dotyczących ochrony zdrowia i środowiska.

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;
- 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.

6. ¹³ Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 9a, aktów delegowanych wprowadzających zmiany do załącznika I, aby dostosować go do postępu naukowo-technicznego.

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. ¹⁴ 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.

Komisja może przyjmować akty wykonawcze dotyczące szczegółowych zasad niezbędnych do kontroli przestrzegania przez państwa członkowskie celów określonych w akapicie pierwszym niniejszego ustępu. Opracowując te zasady, Komisja bierze pod uwagę wszystkie istotne czynniki, między innymi dostępność danych oraz kwestię wywozu i przywozu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 11 ust. 2.

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.

2. ¹⁵ Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 9a, aktów delegowanych w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy przez ustanowienie norm, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu. Opracowując te normy, Komisja bierze pod uwagę prace prowadzone w tej dziedzinie na odpowiednich forach międzynarodowych. Komisja wnosi odpowiedni wkład do tych prac.

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.

Artykuł 9

Składanie sprawozdań i informowanie

1. ¹⁶ (uchylony).

1a. ¹⁷ Państwa członkowskie zgłaszają Komisji dane dotyczące wdrażania art. 7 ust. 2 za każdy rok kalendarzowy.

Państwa członkowskie zgłaszają te dane drogą elektroniczną w terminie 18 miesięcy od zakończenia roku sprawozdawczego, którego dotyczą zebrane dane. Dane są zgłaszane w formie określonej przez Komisję zgodnie z ust. 1d niniejszego artykułu.

Pierwszy okres sprawozdawczy rozpoczyna się w pierwszym pełnym roku kalendarzowym po przyjęciu aktu wykonawczego, który określa format zgłaszania danych, zgodnie z ust. 1d niniejszego artykułu, i obejmuje on dane za ten okres sprawozdawczy.

1b. ¹⁸ Do danych zgłaszanych zgodnie z ust. 1a państwa członkowskie dołączają

sprawozdanie z kontroli jakości.

1c. ¹⁹ Komisja dokonuje przeglądu danych zgłoszonych zgodnie z ust. 1a i publikuje sprawozdanie dotyczące wyników tego przeglądu. W sprawozdaniu tym ocenia się organizację gromadzenia danych, źródła danych i metodykę stosowaną przez państwa członkowskie, jak również kompletność, rzetelność, aktualność oraz spójność tych danych. Ocena może zawierać konkretne zalecenia dotyczące usprawnień. Sprawozdanie to jest sporządzane po pierwszym zgłoszeniu danych przez państwa członkowskie, a następnie co cztery lata.

1d. ²⁰ Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające format zgłaszania danych, o którym mowa w ust. 1a niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 11 ust. 2.

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 9a ²¹

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 4 ust. 2 lit. b), art. 5 ust. 5, art. 6 ust. 6 i art. 8 ust. 2, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 4 lipca 2018 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 4 ust. 2 lit. b), art. 5 ust. 5, art. 6 ust. 6 i art. 8 ust. 2, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi

przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa²²

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 4 ust. 2 lit. b), art. 5 ust. 5, art. 6 ust. 6 i art. 8 ust. 2 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

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 określone są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie prześlą 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 osiągnięte 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.

Artykuł 10a²³

Przeгляд

Do dnia 31 grudnia 2020 r. Komisja dokona przeglądu niniejszej dyrektywy i w związku z tym przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, do którego dołączy w stosownym przypadku wniosek ustawodawczy.

Artykuł 11²⁴

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011²⁵.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

W przypadku gdy komitet nie wyda opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i zastosowanie ma art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

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.

Artykuł 13

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 18 września 2000 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

N. FONTAINE

Przewodnicząca

W imieniu Rady

H. VÉDRINE

Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIKI

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 miejsca 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 grożących 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.

ZAŁĄCZNIK II ²⁶

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

Dopuszczalna jest maksymalna zawartość w masie, w jednorodnym materiale, nieprzekraczająca 0,1 % ołowiu, sześciowartościowego chromu i rtęci oraz 0,01 % kadmu. Części zamienne wprowadzone na rynek po dniu 1 lipca 2003 r., wykorzystywane w pojazdach wprowadzonych na rynek przed dniem 1 lipca 2003 r., z wyjątkiem obciążników kół, szczotek węglowych do silników elektrycznych i okładzin hamulców, są zwolnione z przepisów art. 4 ust. 2 lit. a) dyrektywy 2000/53/WE.

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

Ółów jako składnik stopów

1a. Stal do obróbki skrawaniem i części wykonane ze stali cynkowanej za pomocą wsadowego cynkowania ogniwego zawierające w masie do 0,35 % ołowiu		
1b. Blacha stalowa cynkowana metodą ciągłą zawierająca w masie do 0,35 % ołowiu	P o j a z d y homologowane przed dniem 1 stycznia 2016 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	
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. (i). Stopy aluminium do obróbki skrawaniem zawierające w masie do 0,4 % ołowiu	⁽¹⁾	
2c. (ii). Stopy aluminium	⁽²⁾	

	nieobjęte pozycją w pkt 2c (i) zawierające w masie do 0,4 % ołowiu (1 ^a)		
3.	Stopy miedzi zawierające w masie do 4 % ołowiu	(1)	
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 sprężarkach klimatyzacji	Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych na rynek przed dniem 1 lipca 2011 r.	
Ółów i związki ołowiu w częściach			
5a.	Ółów w akumulatorach w systemach wysokonapięciowych (2 ^a), które są wykorzystywane wyłącznie do napędu w pojazdach kategorii M1 i N1	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2019 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X
5b.	Ółów w akumulatorach do zastosowań akumulatorów niewymienionych w pkt 5a.	(1)	X
6.	Amortyzatory	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2016 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X
7a.	Środki wulkanizujące i stabilizatory elastomerów	Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych na	

	<p>stosowanych w przewodach hamulcowych, przewodach paliwowych, przewodach wentylacyjnych, elastomerowo-metalowych częściach podwozia oraz w elementach zawieszenia silnika</p>	<p>rynek przed dniem 1 lipca 2005 r.</p>	
7b.	<p>Środki wulkanizujące i stabilizatory elastomerów stosowanych w przewodach hamulcowych, przewodach paliwowych, przewodach wentylacyjnych, elastomerowo-metalowych częściach podwozia oraz w elementach zawieszenia silnika, o zawartości ołowiu w masie nieprzekraczającej 0,5 %</p>	<p>Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych na rynek przed dniem 1 lipca 2006 r.</p>	
7c.	<p>Środki wiążące elastomery stosowane w układach napędowych o zawartości ołowiu w masie nieprzekraczającej 0,5 %</p>	<p>Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych na rynek przed dniem 1 lipca 2009 r.</p>	
8a.	<p>Ołów w stopach lutowniczych do łączenia elementów elektrycznych i</p>	<p>Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2016 r. oraz części</p>	<p>X⁽⁴⁾</p>

	elektronicznych z o b w o d a m i elektronicznymi oraz ołów w pokryciach styków elementów innych niż aluminiowe k o n d e n s a t o r y elektrolityczne, na stykach elementów i o b w o d ó w elektronicznych	zamienne do tych pojazdów	
8b.	Ołów w stopach lutowniczych w zastosowaniach elektrycznych innych niż lutowanie nar. o b w o d a c h elektronicznych lub na szkle	P o j a z d y homologowane przed dniem 1 stycznia 2011 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X ⁽⁴⁾
8c.	Ołów w pokryciach styków aluminiowych kondensatorów elektrolitycznych	P o j a z d y homologowane przed dniem 1 stycznia 2013 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X ⁽⁴⁾
8d.	O ł ó w wykorzystywany do lutowania na szkle w czujnikach masowego przepływu powietrza	P o j a z d y homologowane przed dniem 1 stycznia 2015 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X ⁽⁴⁾
8e.	Ołów w stopach lutowniczych o wysokiej temperaturze topnienia (tj. stopach na bazie ołowiu zawierających w masie nie mniej niż 85 % ołowiu)	(3)	X ⁽⁴⁾
8f. a).	Ołów stosowany w złączach stykowych	P o j a z d y homologowane przed dniem 1 stycznia 2017 r. oraz części	X ⁽⁴⁾

		r. oraz części zamiennie do tych pojazdów	
8f. b).	Ołów stosowany w złączach stykowych i n n y c h n i ż ⁽³⁾ powierzchnia styku złączy wiązki przewodów pojazdu		X ⁽⁴⁾
8 g.	Ołów w stopach lutowniczych służących do zakończenia trwałego połączenia elektrycznego ⁽³⁾ pomiędzy urządzeniem półprzewodnikowym a nośnikiem w ramach obwodów scalonych typu Flip-Chip		X ⁽⁴⁾
8h.	Ołów w stopach lutowniczych służących do łączenia wymiennika ciepła z radiator ⁽³⁾ w układach półprzewodnikowych elementach mocy z obszarem emitującym ciepło o wielkości co najmniej 1 cm ² i pracujących przy gęstości prądu co najmniej 1 A/mm ² układu scalonego	P o j a z d y homologowane przed dniem 1 stycznia 2016 r., a po tym terminie jako części zamiennie do tych pojazdów	X ⁽⁴⁾
8i.	Ołów w stopach lutowniczych w zastosowaniach elektrycznych na szkle z wyjątkiem lutowania w s z k l e wielowarstwowym	P o j a z d y homologowane przed dniem 1 stycznia 2016 r., a po tym terminie jako części zamiennie do tych pojazdów	X ⁽⁴⁾

8j.	Ołów w stopach lutowniczych służących do lutowania szkła wielowarstwowego	P o j a z d y homologowane przed dniem 1 stycznia 2020 r., a po tym terminie jako części zamienne do tych pojazdów	X ⁽⁴⁾
9.	Gniazda zaworów	Jako części zamienne do silników skonstruowanych przed dniem 1 lipca 2003 r.	
10a.	Elementy elektryczne i elektroniczne zawierające ołów zatopiony w elementach szklanych lub ceramicznych, w szklanych lub ceramicznych elementach matryc, w materiałach szklano-ceramicznych lub szklano-ceramicznych składnikach matryc Niniejsze zwolnienie nie uwzględnia wykorzystania ołowiu w: - surowcach szklanych do produkcji żarówek i materiałów ceramicznych korpusów świec zapłonowych, - dielektrycznych materiałów ceramicznych części wymienionych w pkt 10b, 10c i 10d.		X ⁽⁵⁾ (dotyczy elementów innych niż piezoelektryczne w silnikach)
10b.	Ołów w materiałach ceramicznych stanowiących izolację kondensatorów PZT		

	wchodzących w skład układów scalonych lub półprzewodników dyskretnych		
10c.	Ołów wchodzący w skład materiałów ceramicznych stanowiących izolację kondensatorów o napięciach znamionowych nieprzekraczającym 125 V AC lub 250 V DC	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2016 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	
10d.	Ołów wchodzący w skład materiałów ceramicznych stanowiących izolację kondensatorów kompensacyjnych w zblizeniowych czujnikach ultradźwiękowych	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2017 r., a po tym terminie jako części zamienne do tych pojazdów	
11.	Pirotechniczne środki inicjujące	Pojazdy homologowane przed dniem 1 lipca 2006 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	
12.	Materiały termoelektryczne zawierające ołów w elektrycznych zastosowaniach samochodowych służących do redukcji emisji CO ₂ za pomocą odzysku ciepła odpadowego	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2019 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X
Sześciowartościowy chrom			
13a.	Powłoki antykorozyjne	Jako części zamienne do pojazdów	

		wprowadzonych na rynek przed dniem 1 lipca 2007 r.	
13b.	P o w ł o k i antykorozyjne związane z zespołami śrub i nakrętek stosowanymi w podwoziach	Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych na rynek przed dniem 1 lipca 2008 r.	
14.	Jako środek antykorozyjny układów chłodniczych wykonanych ze stali węglowej w chłodziarkach absorpcyjnych samochodowych przyczep turystycznych o zawartości w masie nieprzekraczającej 0,75 % w roztworze chłodzącym, z wyjątkiem sytuacji, gdy możliwe jest zastosowanie innych technologii chłodniczych (tzn. na rynku są dostępne technologie do zastosowania w samochodowych przyczepach turystycznych) i nie powoduje negatywnych skutków dla środowiska, zdrowia lub bezpieczeństwa konsumentów		X
Rtęć			
15a.	Lampy wyładowcze do reflektorów	P o j a z d y homologowane przed	X

		dniem 1 lipca 2012 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	
15b.	L a m p y fluorescencyjne wskaźników deski rozdzielczej	P o j a z d y homologowane przed dniem 1 lipca 2012 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X

Kadm

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

⁽¹⁾ Niniejsze zwolnienie zostanie poddane przeglądowi w 2021 r.

^(1a) Stosuje się do stopów aluminium, w których ołów nie został wprowadzony rozmyślnie, ale jest obecny ze względu na stosowanie aluminium z recyklingu.

⁽²⁾ Niniejsze zwolnienie zostanie poddane przeglądowi w 2024 r.

^(2a) Systemy o napięciu > 75VDC określone w dyrektywie 2006/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do sprzętu elektrycznego przewidzianego do stosowania w określonych granicach napięcia (Dz.U. L 374 z 27.12.2006, s. 10).

⁽³⁾ Niniejsze zwolnienie zostanie poddane przeglądowi w 2019 r.

⁽⁴⁾ Demontaż, jeśli w powiązaniu z pkt 10a została przekroczona średnia wartość progowa wynosząca 60 gramów na pojazd. Do celów zastosowania tej klauzuli nie uwzględnia się urządzeń elektronicznych, które nie zostały zainstalowane przez producenta na linii produkcyjnej.

⁽⁵⁾ Demontaż, jeśli w powiązaniu z pkt 8a-8j została przekroczona średnia wartość progowa wynosząca 60 gramów na pojazd. Do celów zastosowania tej klauzuli nie uwzględnia się urządzeń elektronicznych, które nie zostały zainstalowane przez producenta na linii produkcyjnej.

¹ Dz.U. C 337 z 7.11.1997, str. 3 oraz Dz.U. C 156 z 3.6.1999, str. 5.

² Dz.U. C 129 z 27.4.1998, str. 44.

³ 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.

⁴ 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).

⁵ 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).

⁶ 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).

⁷ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

⁸ Art. 2 pkt 11 zmieniony przez art. 4 dyrektywy nr 2008/112/WE z dnia 16 grudnia 2008 r. (Dz.U.UE.L.08.345.68) zmieniającej nin. dyrektywę z dniem 1 grudnia 2010 r.

⁹ Dz.U. L 353 z 31.12.2008, s. 1.

¹⁰ Art. 4 ust. 2 lit. b) zmieniona przez art. 1 pkt 1 dyrektywa nr 2018/849 z dnia 30 maja 2018 r. (Dz.U.UE.L.2018.150.93) zmieniającego nin. dyrektywa z dniem 4 lipca 2018 r.

¹¹ Art. 5 ust. 5:- zmieniony przez art. 1 pkt 2 dyrektywy nr 2008/33/WE z dnia 11 marca 2008 r. (Dz.U.UE.L.08.81.62) zmieniającej nin. dyrektywę z dniem 21 marca 2008 r.- zmieniony przez art. 1 pkt 2 dyrektywa nr 2018/849 z dnia 30 maja 2018 r. (Dz.U.UE.L.2018.150.93) zmieniającego nin. dyrektywa z dniem 4 lipca 2018 r.

¹² Art. 6 ust. 1 zmieniony przez art. 1 pkt 3 lit. a dyrektywa nr 2018/849 z dnia 30 maja 2018 r. (Dz.U.UE.L.2018.150.93) zmieniającego nin. dyrektywa z dniem 4 lipca 2018 r.

* Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie odpadów oraz uchylająca niektóre dyrektywy (Dz.U. L 312 z 22.11.2008, s. 3).

¹³ Art. 6 ust. 6:- dodany przez art. 1 pkt 3 dyrektywy nr 2008/33/WE z dnia 11 marca 2008 r. (Dz.U.UE.L.08.81.62) zmieniającej nin. dyrektywę z dniem 21 marca 2008 r.- zmieniony przez art. 1 pkt 3 lit. b dyrektywa nr 2018/849 z dnia 30 maja 2018 r. (Dz.U.UE.L.2018.150.93) zmieniającego nin. dyrektywa z dniem 4 lipca 2018 r.

¹⁴ Art. 7 ust. 2:- zmieniony przez art. 1 pkt 4 dyrektywy nr 2008/33/WE z dnia 11 marca 2008 r. (Dz.U.UE.L.08.81.62) zmieniającej nin. dyrektywę z dniem 21 marca 2008 r.- zmieniony przez art. 1 pkt 4 dyrektywa nr 2018/849 z dnia 30 maja 2018 r. (Dz.U.UE.L.2018.150.93) zmieniającego nin. dyrektywa z dniem 4 lipca 2018 r.

¹⁵ Art. 8 ust. 2:- zmieniony przez art. 1 pkt 5 dyrektywy nr 2008/33/WE z dnia 11 marca 2008 r. (Dz.U.UE.L.08.81.62) zmieniającej nin. dyrektywę z dniem 21 marca 2008 r.- zmieniony przez art. 1 pkt 5 dyrektywa nr 2018/849 z dnia 30 maja 2018 r. (Dz.U.UE.L.2018.150.93) zmieniającego nin. dyrektywa z dniem 4 lipca 2018 r.

¹⁶ Art. 9 ust. 1 uchylony przez art. 1 pkt 6 lit. a dyrektywa nr 2018/849 z dnia 30 maja 2018 r. (Dz.U.UE.L.2018.150.93) zmieniającego nin. dyrektywa z dniem 4 lipca 2018 r.

¹⁷ Art. 9 ust. 1a dodany przez art. 1 pkt 6 lit. b dyrektywa nr 2018/849 z dnia 30 maja 2018 r. (Dz.U.UE.L.2018.150.93) zmieniającego nin. dyrektywa z dniem 4 lipca 2018 r.

¹⁸ Art. 9 ust. 1b dodany przez art. 1 pkt 6 lit. b dyrektywa nr 2018/849 z dnia 30 maja 2018 r. (Dz.U.UE.L.2018.150.93) zmieniającego nin. dyrektywa z dniem 4 lipca 2018 r.

¹⁹ Art. 9 ust. 1c dodany przez art. 1 pkt 6 lit. b dyrektywa nr 2018/849 z dnia 30 maja 2018 r. (Dz.U.UE.L.2018.150.93) zmieniającego nin. dyrektywa z dniem 4 lipca 2018 r.

²⁰ Art. 9 ust. 1d dodany przez art. 1 pkt 6 lit. b dyrektywa nr 2018/849 z dnia 30 maja 2018 r. (Dz.U.UE.L.2018.150.93) zmieniającego nin. dyrektywa z dniem 4 lipca 2018 r.

²¹ Art. 9a dodany przez art. 1 pkt 7 dyrektywa nr 2018/849 z dnia 30 maja 2018 r. (Dz.U.UE.L.2018.150.93) zmieniającego nin. dyrektywa z dniem 4 lipca 2018 r.

²² Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

²³ Art. 10a dodany przez art. 1 pkt 8 dyrektywa nr 2018/849 z dnia 30 maja 2018 r. (Dz.U.UE.L.2018.150.93) zmieniającego nin. dyrektywa z dniem 4 lipca 2018 r.

²⁴ Art. 11:- zmieniony przez art. 1 pkt 7 dyrektywy nr 2008/33/WE z dnia 11 marca 2008 r. (Dz.U.U.E.L.08.81.62) zmieniającej nin. dyrektywę z dniem 21 marca 2008 r.- zmieniony przez art. 1 pkt 9 dyrektywa nr 2018/849 z dnia 30 maja 2018 r. (Dz.U.U.E.L.2018.150.93) zmieniającego nin. dyrektywa z dniem 4 lipca 2018 r.

²⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

²⁶ Załącznik II:- zmieniony przez art. 1 decyzji Komisji nr 2002/525/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. (Dz.U.U.E.L.02.170.81) zmieniającej nin. dyrektywę z dniem 1 stycznia 2003 r.- zmieniony przez art. 1 decyzji Komisji nr 2005/63/WE z dnia 24 stycznia 2005 r. (Dz.U.U.E.L.05.25.73) zmieniającej nin. dyrektywę z dniem notyfikacji.- zmieniony przez art. 1 decyzji Komisji nr 2005/438/WE z dnia 10 czerwca 2005 r. (Dz.U.U.E.L.05.152.19) zmieniającej nin. dyrektywę z dniem notyfikacji.- zmieniony przez art. 1 decyzji Rady nr 2005/673/WE z dnia 20 września 2005 r. (Dz.U.U.E.L.05.254.69) zmieniającej nin. dyrektywę z dniem 1 lipca 2005 r., bez uszczerbku dla decyzji Komisji nr 2005/438/WE z dnia 10 czerwca 2005 r. (Dz.U.U.E.L.05.152.19).- zmieniony przez art. 1 decyzji Komisji nr 2008/689/WE z dnia 1 sierpnia 2008 r. (Dz.U.U.E.L.08.225.10) zmieniającej nin. dyrektywę z dniem 26 sierpnia 2008 r.- zmieniony przez art. 1 decyzji Komisji nr 2010/115/UE z dnia 23 lutego 2010 r. (Dz.U.U.E.L.10.48.12) zmieniającej nin. dyrektywę z dniem notyfikacji.- zmieniony przez art. 1 dyrektywy Komisji nr 2011/37/UE z dnia 30 marca 2011 r. (Dz.U.U.E.L.11.85.3) zmieniającej nin. dyrektywę z dniem 20 kwietnia 2011 r.- zmieniony przez art. 1 dyrektywy Komisji nr 2013/28/UE z dnia 17 maja 2013 r. (Dz.U.U.E.L.13.135.14) zmieniającej nin. dyrektywę z dniem 11 czerwca 2013 r.- zmieniony przez art. 1 dyrektywy nr (UE) 2016/774 z dnia 18 maja 2016 r. (Dz.U.U.E.L.2016.128.4) zmieniającej nin. dyrektywę z dniem 8 czerwca 2016 r.- zmieniony przez art. 1 dyrektywy nr (UE) 2017/2096 z dnia 15 listopada 2017 r. (Dz.U.U.E.L.2017.299.24) zmieniającej nin. dyrektywę z dniem 6 grudnia 2017 r.