

Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

► B DIRECTIVA 2000/53/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
din 18 septembrie 2000
privind vehiculele scoase din uz
 (JO L 269, 21.10.2000, p. 34)

Astfel cum a fost modificată prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
► <u>M1</u>	Commission Decision 2002/525/EC of 27 June 2002 (*)	L 170	81	29.6.2002
► <u>M2</u>	Commission Decision 2005/63/EC of 24 January 2005 (*)	L 25	73	28.1.2005
► <u>M3</u>	Commission Decision 2005/438/EC of 10 June 2005 (*)	L 152	19	15.6.2005
► <u>M4</u>	Decizia 2005/673/CE Consiliului din 20 septembrie 2005	L 254	69	30.9.2005
► <u>M5</u>	Directiva 2008/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2008	L 81	62	20.3.2008
► <u>M6</u>	Decizia 2008/689/CE Comisiei din 1 august 2008	L 225	10	23.8.2008
► <u>M7</u>	Directiva 2008/112/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 2008	L 345	68	23.12.2008
► <u>M8</u>	Decizia 2010/115/UE Comisiei din 23 februarie 2010	L 48	12	25.2.2010
► <u>M9</u>	Directiva 2011/37/UE a Comisiei din 30 martie 2011	L 85	3	31.3.2011
► <u>M10</u>	Directiva 2013/28/UE a Comisiei din 17 mai 2013	L 135	14	22.5.2013
► <u>M11</u>	Directiva (UE) 2016/774 a Comisiei din 18 mai 2016	L 128	4	19.5.2016

(*) Acest act nu a fost publicat niciodată în limba română.



**DIRECTIVA 2000/53/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A
CONSILIULUI**

din 18 septembrie 2000

privind vehiculele scoase din uz

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 175 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei ⁽¹⁾,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social ⁽²⁾,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor,

în conformitate cu procedura stabilită la articolul 251 din tratat și pe baza textului comun aprobat de Comitetul de conciliere la data de 23 mai 2000 ⁽³⁾,

întrucât:

- (1) Se impune armonizarea diferitelor măsuri de drept intern privind vehiculele scoase din uz pentru ca, în primul rând, impactul vehiculelor scoase din uz asupra mediului să fie redus la minimum, contribuind astfel la protecția, conservarea și îmbunătățirea calității mediului și la conservarea energiei, și, în al doilea rând, să se asigure buna funcționare a pieței interne și să se evite denaturarea concurenței în Comunitate.
- (2) Este necesară elaborarea unui cadru comunitar pentru a asigura coerența între modalitățile de abordare naționale pentru atingerea obiectivelor menționate anterior, în special cu scopul de a proiecta vehicule pentru reciclare și recuperare, între normele pentru instalațiile de colectare și recuperare și între realizarea obiectivelor pentru re folosire, reciclare și recuperare, luând în considerare principiul subsidiarității și principiul „poluatorul plătește”.
- (3) În fiecare an, vehiculele scoase din uz din Comunitate generează între 8 și 9 milioane tone de deșeuri care trebuie gestionate corect.
- (4) Pentru a pune în aplicare principiile de precauție și prevenire și în conformitate cu strategia comunitară pentru gestionarea deșeurilor, pe cât posibil, trebuie evitată generarea de deșeuri.
- (5) Un alt principiu fundamental stabilește că deșeurile trebuie re folosite și recuperate și acordă întâietate re folosirii și reciclării.

⁽¹⁾ JO C 337, 7.11.1997, p. 3 și

JO C 156, 3.6.1999, p. 5.

⁽²⁾ JO C 129, 27.4.1998, p. 44.

⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 11 februarie 1999 (JO C 150, 28.5.1999, p. 420), Poziția comună a Consiliului din 29 iulie 1999 (JO C 317, 4.11.1999, p. 19) și Decizia Parlamentului European din 3 februarie 2000 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial). Decizia Consiliului din 20 iulie 2000 și Decizia Parlamentului European din 7 septembrie 2000.

▼B

- (6) Statele membre trebuie să ia măsuri pentru a se asigura că unitățile economice instituie sisteme de colectare, tratare și recuperare a vehiculelor scoase din uz.
- (7) Statele membre trebuie să se asigure că ultimul deținător și/sau proprietar poate livra vehiculul scos din uz către o instalație de tratare autorizată fără costuri, ca urmare a faptului că vehiculul nu are valoare sau are o valoare comercială negativă. Statele membre trebuie să se asigure că producătorii acoperă toate sau o mare parte din costurile punerii în aplicare a acestor măsuri; funcționarea normală a forțelor de pe piață nu trebuie împiedicată.
- (8) Prezenta directivă trebuie să se aplice vehiculelor și vehiculelor scoase din uz, inclusiv componentelor și materialelor acestora, precum și pieselor de rezervă și de schimb, fără a aduce atingere standardelor de siguranță, valorilor emisiilor în aer și reducerii zgomotului.
- (9) Prezenta directivă trebuie înțeleasă ca împrumutând, acolo unde este cazul, terminologia utilizată într-o serie de directive existente, și anume Directiva 67/548/CEE a Consiliului din 27 iunie 1967 privind apropierea actelor cu putere de lege și a actelor administrative cu privire la clasificarea, ambalarea și etichetarea substanțelor periculoase ⁽¹⁾, Directiva 70/156/CEE a Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislației statelor membre cu privire la aprobările tip pentru autovehicule și remorci ⁽²⁾ și Directiva 75/442/CEE a Consiliului din 15 iulie 1975 privind deșeurile ⁽³⁾.
- (10) Vehiculele de epocă, și anume vehiculele istorice sau vehiculele cu valoare pentru colecționari sau destinate muzeelor, păstrate în condiții adecvate și sigure pentru mediu, gata de utilizare sau dezmembrate, nu sunt incluse în definiția deșeurilor din Directiva 75/442/CEE și nu fac obiectul prezentei directive.
- (11) Este important ca măsurile preventive să se aplice cu începere din faza de proiectare a vehiculului și să se concretizeze în special în reducerea și controlul substanțelor periculoase provenind de la vehicule, pentru a preveni eliberarea acestora în mediu, pentru a facilita reciclarea și pentru a evita eliminarea deșeurilor periculoase. Trebuie interzisă în special utilizarea plumbului, a mercurului, a cadmiului și a cromului hexavalent. Aceste metale grele trebuie utilizate în anumite aplicații în conformitate cu o listă revizuită periodic. Astfel, se poate evita prezența anumitor materiale și compuși printre reziduurile provenind de la mașina de tăiat și incinerarea sau eliminarea acestora la rampele de gunoi.

⁽¹⁾ JO 196, 16.8.1967, p. 1. Directivă, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 98/98/CE a Comisiei (JO L 355, 30.12.1998, p. 1).

⁽²⁾ JO L 42, 23.2.1970, p. 1. Directivă, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 98/91/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 11, 16.1.1999, p. 25).

⁽³⁾ JO L 194, 25.7.1975, p. 39. Directivă, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Decizia 96/350/CE a Comisiei (JO L 135, 6.6.1996, p. 32).

▼B

- (12) Reciclarea tuturor părților din plastic ale vehiculelor scoase din uz trebuie îmbunătățită continuu. În prezent, Comisia examinează impactul componentelor din PVC asupra mediului. Pe baza acestei analize, Comisia va face propuneri adecvate pentru utilizarea de PVC, incluzând observații privind vehiculele.
- (13) Cerințele pentru dezmembrarea, re folosirea și reciclarea vehiculelor scoase din uz și a componentelor acestora trebuie integrate în etapele de proiectare și producție a noilor vehicule.
- (14) Dezvoltarea piețelor de materiale reciclate trebuie încurajată.
- (15) Pentru a asigura eliminarea vehiculelor scoase din uz fără periclitatea mediului, se impune crearea de sisteme de colectare adecvate.
- (16) Se impune introducerea unui certificat de distrugere pentru a condiționa radierea vehiculelor scoase din uz. Statele membre care nu au un sistem de radiere trebuie să creeze un sistem pe baza căruia autorităților competente li se prezintă un certificat de distrugere atunci când vehiculul scos din uz este transferat într-o instalație de tratare.
- (17) Prezenta directivă nu împiedică statele membre să permită, după caz, radierea temporară a vehiculelor.
- (18) Întreprinderile de colectare și tratare au dreptul de a opera numai la primirea unui permis sau, în cazul utilizării unei înregistrări în locul permisului, numai pe baza respectării anumitor condiții.
- (19) Se impune promovarea proprietăților de recuperare și de reciclare a vehiculelor.
- (20) Cerințele privind operațiunile de depozitare și tratare trebuie stabilite pentru a preveni impactul negativ asupra mediului și pentru a evita denaturarea schimburilor comerciale și a concurenței.
- (21) Pentru a obține rezultate pe termen scurt și pentru a oferi operatorilor, consumatorilor și autorităților publice perspectiva necesară pe termen lung, se impune stabilirea de obiective cuantificate pentru re folosire, reciclare și recuperare care trebuie îndeplinite de operatorii economici.
- (22) Producătorii trebuie să se asigure că vehiculele sunt proiectate și fabricate astfel încât să permită îndeplinirea obiectivelor pentru re folosire, reciclare și recuperare. În acest scop, Comisia promovează pregătirea standardelor europene și ia restul măsurilor necesare pentru a modifica legislația europeană aplicabilă privind aprobările tip pentru vehicule.

▼B

- (23) Statele membre se asigură că, la punerea în aplicare a prezentei directive, este protejată concurența, în special cu privire la accesul întreprinderilor mici și mijlocii pe piața de colectare, dezmembrare, tratare și reciclare.

- (24) Pentru a facilita dezmembrarea și recuperarea, în special reciclarea vehiculelor scoase din uz, producătorii de vehicule trebuie să furnizeze instalații de tratare autorizate cu toate informațiile necesare referitoare la dezmembrare, în special pentru materialele cu grad ridicat de risc.

- (25) Se impune promovarea pregătirii standardelor europene, după caz. Producătorii de vehicule și de materiale trebuie să utilizeze standarde de codificare pentru componente și materiale care urmează să fie stabilite de Comisie, sprijinită de comitetul competent. La pregătirea acestor standarde, Comisia va lua în considerare, după caz, activitățile desfășurate de forurile internaționale relevante în acest domeniu.

- (26) Pentru a monitoriza punerea în aplicare a obiectivelor prezentei directive sunt necesare date privind vehiculele scoase din uz din întreaga Comunitate.

- (27) Consumatorii trebuie să fie informați corespunzător pentru a-și adapta comportamentul și atitudinile; în acest scop, operatorii economici relevanți trebuie să pună la dispoziție informațiile necesare.

- (28) Statele membre pot hotărî să pună în aplicare anumite decizii pe bază de acorduri cu sectorul economic respectiv, cu condiția îndeplinirii anumitor cerințe.

- (29) Adaptarea la progresul științific și tehnic a cerințelor pentru instalațiile de tratare și pentru utilizarea substanțelor periculoase, precum și adaptarea standardelor minime pentru certificatul de distrugere, formatul bazei de date și punerea în aplicare a măsurilor necesare pentru a controla respectarea obiectivelor cuantificate trebuie efectuate de Comisie pe baza unei proceduri a comitetului.

- (30) Măsurile urmând a fi luate pentru punerea în aplicare a prezentei directive trebuie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a procedurilor pentru exercitarea competențelor de punere în aplicare conferite Comisiei ⁽¹⁾.

- (31) Statele membre pot aplica dispozițiile prezentei directive înainte de data stabilită, cu condiția ca aceste măsuri să fie în conformitate cu tratatul,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

⁽¹⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.



Articolul 1

Obiective

Prezenta directivă stabilește dispoziții care urmăresc în primul rând prevenirea formării de deșeuri de la vehiculele scoase din uz și, în plus, refolosirea, reciclarea și alte forme de recuperare a vehiculelor scoase din uz și a componentelor acestora pentru a reduce eliminarea de deșeuri, precum și îmbunătățirea din punct de vedere ecologic a activității tuturor operatorilor economici implicați în ciclul de viață al vehiculelor, în special a operatorilor direct implicați în tratarea vehiculelor scoase din uz.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentei directive:

1. „vehicul” înseamnă orice vehicul desemnat ca aparținând categoriilor M₁ sau N₁ definite la anexa IIA la Directiva 70/156/CEE și autovehiculele cu trei roți, astfel cum sunt definite de Directiva 92/61/CEE, cu excepția tricicletelor cu motor;
2. „vehicul scos din uz” înseamnă un vehicul care constituie un deșeu în sensul stabilit la articolul 1 litera (a) din Directiva 75/442/CEE;
3. „producător” înseamnă fabricantul de vehicule sau importatorul profesional al unui vehicul într-un stat membru;
4. „prevenire” înseamnă măsurile care urmăresc reducerea cantității de vehicule scoase din uz, de materiale și substanțe provenite de la acestea, precum și reducerea pericolului pe care îl prezintă acestea pentru mediu;
5. „tratare” înseamnă orice activitate desfășurată după ce vehiculul scos din uz a fost predat unei instalații pentru depoluare, dezmembraare, mărunțire, tăiere, recuperare sau pregătire pentru eliminare a deșeurilor rezultate de la tăiere, precum și restul operațiunilor efectuate pentru recuperarea și/sau eliminarea vehiculului scos din uz și a componentelor acestuia;
6. „refolosire” înseamnă orice operație prin care componentele vehiculelor scoase din uz sunt utilizate în același scop pentru care au fost concepute;
7. „reciclare” înseamnă reprelucrarea într-un proces de producție a materialelor uzate în scopul original sau în alte scopuri, cu excepția recuperării energiei. Recuperarea energiei reprezintă utilizarea combustibililor uzați ca mijloc de generare a energiei prin incinerare directă cu sau fără alte deșeuri, dar cu recuperarea căldurii;
8. „recuperare” înseamnă oricare dintre operațiile aplicabile menționate la anexa IIB din Directiva 75/442/CEE;
9. „eliminare” înseamnă oricare dintre operațiile aplicabile menționate la anexa IIA din Directiva 75/442/CEE;

▼B

10. „operatori economici” înseamnă producători, distribuitori, colectori, companii de asigurări auto, operatori care se ocupă cu dezmembrarea, tăierea, recuperarea, reciclarea și alți operatori care se ocupă cu tratarea vehiculelor scoase din uz, inclusiv a componentelor și a materialelor acestora;

▼M7

11. „substanță periculoasă” înseamnă orice substanță care îndeplinește criteriile pentru oricare dintre următoarele clase sau categorii de pericol menționate în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 1272/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 decembrie 2008 privind clasificarea, etichetarea și ambalarea substanțelor și a amestecurilor ⁽¹⁾:

- (a) clasele de pericol 2.1-2.4, 2.6 și 2.7, 2.8 tipurile A și B, 2.9, 2.10, 2.12, 2.13 categoriile 1 și 2, 2.14 categoriile 1 și 2, 2.15 tipurile A-F;
- (b) clasele de pericol 3.1-3.6, 3.7 – efecte adverse asupra funcției sexuale și a fertilității sau asupra dezvoltării, 3.8 – alte efecte decât efectele narcotice, 3.9 și 3.10;
- (c) clasa de pericol 4.1;
- (d) clasa de pericol 5.1;

▼B

12. „aparat de tăiat” înseamnă orice instrument utilizat pentru tăierea în bucăți sau pentru fragmentarea vehiculelor scoase din uz, inclusiv în scopul obținerii de deșeuri de metal direct refolosibile;
13. „informații referitoare la dezmembrare” înseamnă toate informațiile necesare pentru tratarea corectă și sigură din punct de vedere ecologic a vehiculelor scoase din uz. Acestea sunt puse la dispoziția instalațiilor de tratare autorizate de către fabricanții de vehicule și producătorii de componente sub forma unor manuale sau pe suport electronic (de exemplu, CD-ROM, servicii on-line).

*Articolul 3***Domeniul de aplicare**

(1) Prezenta directivă se aplică vehiculelor și vehiculelor scoase din uz, inclusiv componentelor și materialelor acestora. Fără a aduce atingere articolului 5 alineatul (4) al treilea paragraf, aceasta se aplică indiferent de modul în care vehiculul a fost întreținut sau reparat pe durata utilizării și indiferent dacă este echipat cu componentele furnizate de producător sau cu alte componente a căror asamblare ca piese de rezervă sau de schimb este în conformitate cu deciziile comunitare sau naționale corespunzătoare.

(2) Prezenta directivă se aplică fără a aduce atingere legislației comunitare și interne relevante existente, în special cu privire la standardele de siguranță, emisiile atmosferice și controlul zgomotului, precum și la protecția solului și a apei.

⁽¹⁾ JO L 353, 31.12.2008, p. 1.

▼B

(3) Atunci când un producător produce sau importă doar vehicule care sunt exceptate de la aplicarea Directivei 70/156/CEE în temeiul articolului 8 alineatul (2) litera (a), statele membre pot excepta producătorul respectiv și vehiculele sale de la aplicarea articolului 7 alineatul (4), și a articolelor 8 și 9 din prezenta directivă.

(4) Vehiculele cu destinații speciale, astfel cum sunt definite la articolul 4 alineatul (1) litera (a) a doua liniuță din Directiva 70/156/CEE, sunt excluse de la aplicarea dispozițiilor articolului 7 din prezenta directivă.

(5) În cazul autovehiculelor cu trei roți se aplică numai articolul 5 alineatele (1) și (2) și articolul 6 din prezenta directivă.

*Articolul 4***Prevenirea**

(1) Pentru a promova prevenirea generării de deșeuri, statele membre încurajează în special:

(a) fabricanții de vehicule, în colaborare cu producătorii de materiale și echipamente, să limiteze utilizarea substanțelor periculoase la vehicule și să le reducă, pe cât posibil, începând cu faza de proiectare, astfel încât să prevină în special eliberarea acestora în mediu, facilitând reciclarea și evitând nevoia de a elimina deșeuri periculoase;

(b) proiectarea și producerea de noi vehicule care țin seama în cea mai mare măsură și facilitează dezmembrarea, re folosirea, recuperarea și, în special, reciclarea vehiculelor scoase din uz, a componentelor și a materialelor acestora;

(c) fabricanții de vehicule, în colaborare cu producătorii de materiale și echipamente, să integreze o cantitate sporită de material reciclat în vehicule și în alte produse, pentru a dezvolta piețe de desfacere pentru materialele reciclate.

(2) (a) Statele membre se asigură că materialele și componentele vehiculelor introduse pe piață după 1 iulie 2003 nu conțin plumb, mercur, cadmiu sau crom hexavalent decât în cazurile enumerate la anexa II în condițiile specificate;

(b) ►**M5** Anexa II se modifică în mod periodic, în funcție de progresul științific și tehnic, pentru ca: ◀

(i) după caz, să stabilească valorile concentrațiilor maxime până la care este tolerat nivelul substanțelor menționate la litera (a) în anumite materiale și componente ale vehiculelor;

(ii) să excepteze anumite materiale și componente ale vehiculelor de la aplicarea dispozițiilor literei (a), dacă utilizarea acestor substanțe nu poate fi evitată;

(iii) să anuleze materiale și componente ale vehiculelor din anexa II, dacă utilizarea acestor substanțe poate fi evitată;

▼B

- (iv) pe baza punctelor (i) și (ii) să desemneze acele materiale și componente ale vehiculelor care pot fi detașate înainte de continuarea tratării; acestea sunt etichetate sau identificate prin mijloace adecvate;

▼M5

Măsurile menționate la punctele (i)-(iv), destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 11 alineatul (3).

▼B

- (c) Comisia modifică anexa II pentru prima dată până la 21 octombrie 2001. În nici un caz, nici una dintre exceptările enumerate aici nu sunt eliminate din anexă înainte de 1 ianuarie 2003.

*Articolul 5***Colectarea**

- (1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că:

- operatorii economici stabilesc sisteme pentru colectarea tuturor vehiculelor scoase din uz și, pe cât posibil din punct de vedere tehnic, a părților uzate înlăturate la repararea mașinilor pentru transport de persoane;

- instalațiile de colectare de pe teritoriul lor sunt disponibile în mod corespunzător.

- (2) Statele membre iau și măsurile necesare pentru a se asigura că toate vehiculele scoase din uz sunt transferate în instalațiile de tratare autorizate.

- (3) Statele membre stabilesc un sistem care impune necesitatea prezentării unui certificat de distrugere pentru radierea unui vehicul scos din uz. Acest certificat este eliberat deținătorului și/sau proprietarului atunci când vehiculul scos din uz este transferat în instalațiile de tratare. Instalațiile de tratare care au obținut un permis în conformitate cu articolul 6 au dreptul de a elibera un certificat de distrugere. Statele membre pot permite producătorilor, vânzătorilor și întreprinderilor de colectare ca, în numele unei instalații de tratare autorizate, să elibereze certificate de distrugere, cu condiția ca aceștia să garanteze că vehiculul scos din uz este transferat într-o instalație de tratare autorizată și să fie înregistrați la autoritățile publice.

Eliberarea certificatului de distrugere de către instalațiile de tratare sau de către vânzători sau întreprinderi de colectare, în numele unei instalații de tratare autorizate, nu îi îndreptățește pe aceștia să solicite rambursări financiare, cu excepția cazurilor în care acest lucru a fost stabilit în mod expres de statele membre.

▼B

Statele membre care nu au un sistem de radiere la data intrării în vigoare a prezentei directive stabilesc un sistem pe baza căruia autorităților competente li se prezintă un certificat de distrugere atunci când vehiculul scos din uz este transferat către o instalație de tratare și respectă prevederile prezentului paragraf. Statele membre care aplică prezentul paragraf informează Comisia cu privire la motivele respective.

(4) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că livrarea vehiculelor la o instalație de tratare autorizată în conformitate cu alineatul (3) nu induce nici un cost asupra deținătorului și/sau a proprietarului ca urmare a faptului că vehiculul nu are nici o valoare comercială sau are o valoare negativă.

Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că producătorii acoperă toate sau cea mai mare parte din costurile punerii în aplicare a acestei măsuri și/sau preiau vehiculele scoase din uz în aceleași condiții ca cele menționate la primul paragraf.

Statele membre pot stabili ca livrarea vehiculelor scoase din uz să nu fie în totalitate gratuită dacă vehiculul scos din uz nu conține componentele esențiale ale unui vehicul, în special motorul și caroseria, sau conține deșeuri care au fost adăugate vehiculului scos din uz.

Comisia monitorizează periodic punerea în aplicare a primului paragraf pentru a se asigura că nu conduce la perturbarea pieței și, dacă este necesar, propune Parlamentului European și Consiliului o modificare a respectivului paragraf.

▼M5

(5) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că autoritățile lor competente recunosc și acceptă reciproc certificatele de distrugere eliberate în alte state membre în conformitate cu alineatul (3).

În acest scop, se stabilesc cerințele minime pentru certificatul de distrugere. Această măsură destinată să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, completând-o, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 11 alineatul (3).

▼B*Articolul 6***Tratarea**

(1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că toate vehiculele scoase din uz sunt depozitate (chiar și temporar) și tratate în conformitate cu cerințele generale stabilite la articolul 4 din Directiva 75/442/CEE și în conformitate cu cerințele tehnice minime stabilite la anexa I la prezenta directivă, fără a aduce atingere reglementărilor de drept intern cu privire la sănătate și la mediu.

(2) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că toate unitățile sau întreprinderile care efectuează operații de tratare obțin un permis sau sunt înregistrate la autoritățile competente, în conformitate cu articolele 9, 10 și 11 din Directiva 75/442/CEE.

▼B

Derogarea de la obligația permisului menționată la articolul 11 alineatul (1) litera (b) din Directiva 75/442/CEE poate fi aplicată operațiilor de recuperare privind deșeurile provenind de la vehicule scoase din uz după tratarea acestora conform anexei I punctul 3 la prezenta directivă, dacă autoritățile competente au efectuat o inspecție înainte de înregistrare. La această inspecție se verifică:

- (a) tipul și cantitățile de deșeuri care urmează a fi tratate;
- (b) cerințele tehnice minime care trebuie respectate;
- (c) măsurile de siguranță care trebuie luate,

pentru a realiza obiectivele menționate la articolul 4 din Directiva 75/442/CEE. Această inspecție este efectuată o dată pe an. Statele membre care utilizează derogarea trimit rezultatele la Comisie.

(3) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că toate unitățile sau întreprinderile care efectuează operații de tratare îndeplinesc cel puțin următoarele obligații în conformitate cu anexa I:

- (a) vehiculele scoase din uz sunt dezmembrate înainte de continuarea tratării sau de alte operații echivalente pentru a reduce orice impact negativ asupra mediului. Componentele sau materialele etichetate sau identificate în orice alt mod în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) sunt demontate înainte de continuarea tratării;
- (b) materialele și componentele cu grad ridicat de risc sunt înlăturate selectiv, pentru a nu contamina deșeurile provenind de la vehiculele scoase din uz, produse de mașina de tăiat;
- (c) operațiile de demontare și depozitare sunt efectuate astfel încât să permită re folosirea, recuperarea și, în special, reciclarea componentelor vehiculelor.

Operațiile de tratare pentru depoluarea vehiculelor scoase din uz menționate la anexa I punctul 3 sunt efectuate cât mai repede posibil.

(4) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că permisul sau înregistrarea menționate la alineatul (2) include toate condițiile necesare pentru îndeplinirea cerințelor de la alineatele (1), (2) și (3).

(5) Statele membre încurajează unitățile și întreprinderile care efectuează operații de tratare la să introducă sisteme de gestionare ecologică autorizate.

▼M5

(6) Anexa I se modifică în funcție de progresul științific și tehnic. Această măsură destinată să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 11 alineatul (3).

▼B*Articolul 7***Refolosirea și recuperarea**

(1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a încuraja refolosirea componentelor care sunt adecvate refolosirii, recuperarea componentelor care nu pot fi refolosite, acordând întâietate reciclării când este posibilă din punct de vedere ecologic, fără a aduce atingere cerințelor privind siguranța vehiculelor și cerințele ecologice cum ar fi emisiile atmosferice și controlul poluării fonice.

(2) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că operatorii economici îndeplinesc următoarele obiective:

(a) până la 1 ianuarie 2006, refolosirea și recuperarea tuturor vehiculelor scoase din uz crește cu minimum 86 % greutate medie anuală pe vehicul. În același interval de timp, refolosirea și reciclarea cresc cu minimum 80 % greutate medie anuală pe vehicul.

Pentru vehiculele fabricate înainte de 1 ianuarie 1980, statele membre pot stabili obiective care să nu fie mai mici de 75 % pentru refolosire și recuperare și de 70 % pentru refolosire și reciclare. Statele membre care aplică prezentul paragraf informează Comisia și restul statelor membre cu privire la motivele respective;

(b) până la 1 ianuarie 2015, refolosirea și recuperarea tuturor vehiculelor scoase din uz crește la minimum 95 % greutate medie anuală pe vehicul. În același interval de timp, refolosirea și reciclarea cresc la minimum 85 % greutate medie anuală pe vehicul.

Până la 31 decembrie 2005, Parlamentul European și Consiliul reexaminează obiectivele menționate la litera (b), pe baza unui raport al Comisiei însoțit de o propunere. În acest raport, Comisia ia în considerare evoluția compoziției materialelor din vehicule și orice alte aspecte ecologice relevante pentru vehicule.

▼M5

Se stabilesc norme detaliate, necesare pentru monitorizarea respectării de către statele membre a obiectivelor stabilite în primul paragraf. Atunci când propune astfel de norme, Comisia ia în considerare toți factorii relevanți, printre care disponibilitatea informațiilor și problema importurilor și exporturilor de vehicule scoase din uz. Aceste norme detaliate destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, completând-o, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 11 alineatul (3).

▼B

(3) Pe baza propunerii Comisiei, Parlamentul European și Consiliul stabilesc obiective pentru refolosire și recuperare și pentru refolosire și reciclare pentru anii următori după 2015.

▼B

(4) Pentru a pregăti modificarea Directivei 70/156/CEE, Comisia promovează pregătirea standardelor europene privind dezmembrarea, recuperarea și reciclarea vehiculelor. După stabilirea acestor standarde, dar nu mai târziu de sfârșitul anului 2001, Parlamentul European și Consiliul, pe baza unei propuneri a Comisiei, modifică Directiva 70/156/CEE astfel încât vehiculele cu aprobare tip în conformitate cu directiva respectivă și scoase pe piață la trei ani de la modificarea Directivei 70/156/CEE să fie re folosibile și/sau reciclabile în proporție de minimum 85 % greutate pe vehicul și re folosibile și/sau recuperabile în proporție de minimum 95 % greutate pe vehicul.

(5) La propunerea modificării Directivei 70/156/CEE privind capacitatea vehiculelor de a fi dezmembrate, recuperate și reciclate, Comisia ia în considerare, după caz, necesitatea de a garanta faptul că re folosirea componentelor nu atrage după sine riscuri pentru siguranță sau pentru mediu.

*Articolul 8***Standarde de codificare – informații referitoare la dezmembrare**

(1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că producătorii, împreună cu fabricanții de materiale și echipamente, folosesc standarde de codificare pentru materiale și componente, în special pentru a facilita identificarea acelor componente și materiale care sunt adecvate pentru re folosire și recuperare.

▼M5

(2) Se stabilesc standardele menționate la alineatul (1). Atunci când propune aceste standarde, Comisia ia în considerare activitatea desfășurată în acest domeniu de forurile internaționale relevante și contribuie în mod corespunzător la aceasta. Această măsură destinată să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, completând-o, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 11 alineatul (3).

▼B

(3) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că producătorii furnizează informații referitoare la dezmembrare pentru fiecare tip de vehicul scos pe piață în termen de șase luni de la scoaterea acestuia pe piață. În măsura în care instalațiile de tratare necesită acest lucru pentru a respecta dispozițiile prezentei directive, aceste informații identifică diferitele componente și materiale ale vehiculelor și amplasarea în vehicule a tuturor substanțelor periculoase, în special pentru realizarea obiectivelor stabilite la articolul 7.

(4) Fără a aduce atingere secretului comercial și industrial, statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că producătorii componentelor vehiculelor pun la dispoziția instalațiilor de tratare autorizate, în măsura în care acestea solicită, informații adecvate privind dezmembrarea, depozitarea și testarea componentelor care pot fi re folosite.

▼B*Articolul 9***Raportarea și informarea**

(1) La intervale de trei ani, statele membre înaintează Comisiei un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive. Raportul este întocmit pe baza unui chestionar sau a unei scheme stabilite de Comisie în conformitate cu procedura stabilită la articolul 6 din Directiva 91/692/CEE ⁽¹⁾, cu scopul de a stabili o bază de date privind vehiculele scoase din uz și tratarea acestora. Raportul conține informații relevante referitoare la posibilele modificări în structura comercializării autovehiculelor și în sectoarele de colectare, dezmembrare, tăiere, recuperare și reciclare, care pot duce la perturbarea concurenței între sau în interiorul statelor membre. Chestionarul sau schema sunt trimise statelor membre cu șase luni înainte de începutul perioadei acoperite de raport. Raportul este înaintat Comisiei în termen de nouă luni de la sfârșitul perioadei de trei ani pe care o acoperă.

Primul raport acoperă perioada de trei ani de la 21 aprilie 2002.

Pe baza informațiilor menționate anterior, Comisia publică un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive în termen de nouă luni de la primirea rapoartelor statelor membre.

▼M5

Formatele referitoare la structura bazei de date se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 11 alineatul (2).

▼B

(2) În fiecare caz, statele membre solicită operatorilor economici în cauză să publice informații privind:

- structura vehiculelor și a componentelor acestora, urmărind gradul lor de recuperare și de reciclare;
- tratarea sigură din punct de vedere ecologic a vehiculelor scoase din uz, în special dezmembrarea și înlăturarea tuturor lichidelor;
- dezvoltarea și optimizarea metodelor de re folosire, reciclare și recuperare a vehiculelor scoase din uz și a componentelor acestora;
- progresul înregistrat cu privire la recuperare și reciclare pentru a reduce deșeurile eliminate și pentru a crește gradul de recuperare și reciclare.

Producătorul trebuie să pună aceste informații la dispoziția posibililor cumpărători de vehicule. Informațiile sunt incluse în documentele promoționale utilizate la introducerea pe piață a noului vehicul.

⁽¹⁾ JO L 377, 31.12.1991, p. 48.

▼B*Articolul 10***Punerea în aplicare**

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 21 aprilie 2002. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

(3) Cu condiția realizării obiectivelor stabilite în prezenta directivă, statele membre pot să transpună dispozițiile articolului 4 alineatul (1), ale articolului 5 alineatul (1), ale articolului 7 alineatul (1), ale articolului 8 alineatele (1) și 8 alineatul (3) și ale articolului 9 alineatul (2) și să specifice normele de punere în aplicare a articolului 5 alineatul (4) prin intermediul acordurilor dintre autoritățile competente și sectoarele economice respective. Aceste acorduri respectă următoarele cerințe:

- (a) acordurile sunt executorii;
- (b) acordurile trebuie să specifice obiectivele cu termenele limită respective;
- (c) acordurile sunt publicate în jurnalul oficial național sau într-un document oficial la care publicul are același acces și sunt transmise Comisiei;
- (d) rezultatele obținute pe baza unui acord sunt monitorizate periodic, sunt raportate autorităților competente și Comisiei și puse la dispoziția publicului în conformitate cu condițiile stabilite în acord;
- (e) autoritățile competente iau deciziile necesare examinării progresului înregistrat pe baza unui acord;
- (f) în cazul nerespectării unui acord, statele membre trebuie să pună în aplicare deciziile relevante ale prezentei directive prin acte cu putere de lege și măsuri administrative.

▼M5*Articolul 11***Procedura comitetului**

(1) Comisia este asistată de comitetul înființat în conformitate cu articolul 18 din Directiva 75/442/CEE.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8.

Termenul prevăzut la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CEE se stabilește la trei luni.

▼M5

(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8.

▼B*Articolul 12***Intrarea în vigoare**

(1) Prezenta directivă intră în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

(2) Articolul 5 alineatul (4) se aplică:

- de la 1 iulie 2002, pentru vehicule scoase pe piață de la această dată;
- de la 1 ianuarie 2007, pentru vehicule scoase pe piață înainte de data menționată la prima liniuță.

(3) Statele membre pot aplica articolul 5 alineatul (4) înainte de data stabilită la alineatul (2).

*Articolul 13***Destinatari**

Prezenta directivă se adresează statelor membre.



ANEXA I

Cerințe tehnice minime pentru tratarea în conformitate cu articolul 6 alineatele (1) și (3)

1. Spații de depozitare (inclusiv depozitarea temporară) a vehiculelor scoase din uz înainte de tratare:
 - suprafețe impermeabile pentru zonele adecvate, prevăzute cu dispozitive de colectare a scurgerilor, decantoare și dispozitive de epurare-degresare;
 - echipamente pentru tratarea apei, inclusiv a apei de ploaie, în conformitate cu reglementările referitoare la mediu și sănătate.
2. Spații de tratare:
 - suprafețe impermeabile pentru zonele adecvate, prevăzute cu dispozitive de colectare a scurgerilor, decantoare și dispozitive de epurare-degresare;
 - depozite adecvate pentru părțile dezmembrate, inclusiv depozite impermeabile pentru piesele de schimb care vin în contact cu uleiul;
 - containere adecvate pentru depozitarea bateriilor (cu neutralizare electro-litică în același spațiu sau în altă parte), filtre și condensatoare care conțin PCB/PCT;
 - rezervoare de depozitare adecvate pentru depozitarea separată a lichidelor vehiculelor scoase din uz: combustibil, ulei de motor, ulei de cutie de viteze, ulei de transmisie, ulei hidraulic, lichide de răcire, antigel, lichid de frână, acid de baterie, lichide ale sistemului de aer condiționat și orice alte lichide conținute de vehiculul scos din uz;
 - echipamente pentru tratarea apei, inclusiv a apei de ploaie, în conformitate cu reglementările referitoare la mediu și sănătate;
 - depozite adecvate pentru anvelope uzate, inclusiv prevenirea incendiilor și a depozitării excesive în stive.
3. Operații de tratare pentru depoluarea vehiculelor scoase din uz:
 - înlăturarea bateriilor și a rezervoarelor de gaz lichefiat;
 - înlăturarea sau neutralizarea componentelor cu potențial exploziv (de exemplu, pernele de aer);
 - înlăturarea și colectarea și depozitarea separată a combustibililor, a uleiului de motor, a uleiului de cutie de viteze, a uleiului hidraulic, a lichidelor de răcire, a antigelului, a lichidului de frână, a lichidelor sistemului de aer condiționat și a oricăror altor lichide conținute de vehiculul scos din uz, cu excepția cazului în care sunt necesare pentru re folosirea părților respective;
 - înlăturarea, pe cât posibil, a tuturor componentelor identificate ca având un conținut de mercur.
4. Operații de tratare pentru promovarea reciclării:
 - înlăturarea catalizatorilor;
 - înlăturarea componentelor de metal cu conținut de cupru, aluminiu și magneziu, dacă aceste materiale nu sunt separate în procesul de tăiere;

▼B

- înlăturarea anvelopelor și a părților mari din plastic (bare de protecție, tablouri de bord, containere lichide etc.) dacă aceste materiale nu sunt separate în procesul de tăiere astfel încât să fie reciclate eficient ca materiale;
 - înlăturarea părților de sticlă.
5. Operațiile de depozitare trebuie efectuate fără a deteriora piesele de schimb și componentele care conțin lichide sau care sunt recuperabile.

▼ **M11***ANEXA II***Materiale și componente exceptate de la dispozițiile articolului 4 alineatul (2) litera (a)**

Materiale și componente	Domeniul de aplicare și data de expirare a exceptării	Se etichetează sau se identifică în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) litera (b) punctul (iv)
-------------------------	---	---

Plumbul ca element de aliere

1(a). Oțel pentru prelucrări mecanice și componente din oțel galvanizate la cald în loturi, cu conținut de plumb de până la 0,35 % în greutate		
1(b). Table din oțel galvanizate continuu, cu conținut de plumb de până la 0,35 % în greutate	Vehicule omologate înainte de 1 ianuarie 2016 și piese de schimb pentru aceste vehicule	
2(a). Aluminiiu pentru prelucrări mecanice, cu conținut de plumb de până la 2 % în greutate	Ca piese de schimb pentru vehiculele introduse pe piață înainte de 1 iulie 2005	
2(b). Aluminiiu cu conținut de plumb de până la 1,5 % în greutate	Ca piese de schimb pentru vehiculele introduse pe piață înainte de 1 iulie 2008	
2(c). Aluminiiu cu conținut de plumb de până la 0,4 % în greutate	(¹)	
3. Aliaj de cupru cu conținut de plumb de până la 4 % în greutate	(¹)	
4(a). Carcase de lagăr și bușe	Ca piese de schimb pentru vehiculele introduse pe piață înainte de 1 iulie 2008	
4(b). Carcase de lagăr și bușe în motoare, transmisii și compresoare de aer condiționat	Ca piese de schimb pentru vehiculele introduse pe piață înainte de 1 iulie 2011	

Plumb și compuși ai plumbului în componente

5. Baterii	(¹)	X
6. Amortizoare de vibrații	Vehicule omologate înainte de 1 ianuarie 2016 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X
7(a). Agenți de vulcanizare și stabilizatori pentru elastomeri utilizați în furtunurile de frână, furtunurile pentru combustibil, furtunurile pentru ventilarea aerului, piesele din elastomeri/metal ale șasiului și asamblărilor motorului	Ca piese de schimb pentru vehiculele introduse pe piață înainte de 1 iulie 2005	

▼ **M11**

Materiale și componente	Domeniul de aplicare și data de expirare a excepției	Se etichetează sau se identifică în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) litera (b) punctul (iv)
7(b). Agenți de vulcanizare și stabilizatori pentru elastomeri utilizați în furtunurile de frână, furtunurile pentru combustibil, furtunurile pentru ventilarea aerului, piesele din elastomeri/metal ale șasiului și asamblărilor motorului, cu conținut de plumb de până la 0,5 % în greutate	Ca piese de schimb pentru vehiculele introduse pe piață înainte de 1 iulie 2006	
7(c). Lianți pentru elastomeri utilizați în aplicații de transmisie, cu conținut de plumb de până la 0,5 % în greutate	Ca piese de schimb pentru vehiculele introduse pe piață înainte de 1 iulie 2009	
8(a). Plumbul din aliajele de sudură pentru lipirea componentelor electrice și electronice pe plăcile de circuite electronice și plumbul din finisajele de pe bornele componentelor, altele decât condensatorii electrolitici cu aluminiu, de pe contactele componentelor și de pe plăcile de circuite electronice	Vehicule omologate înainte de 1 ianuarie 2016 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X ⁽³⁾
8(b). Plumbul din aliajele de sudură utilizate în aplicații electrice, altele decât sudura pe plăcile de circuite electronice și pe sticlă	Vehicule omologate înainte de 1 ianuarie 2011 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X ⁽³⁾
8(c). Plumbul din finisajele de pe bornele condensatorilor electrolitici cu aluminiu	Vehicule omologate înainte de 1 ianuarie 2013 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X ⁽³⁾
8(d). Plumbul utilizat la sudura pe sticlă în senzori de flux de masă de aer	Vehicule omologate înainte de 1 ianuarie 2015 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X ⁽³⁾
8(e). Plumbul din aliajele de sudură cu temperatură ridicată de topire (respectiv, aliaje de plumb cu conținut de plumb de cel puțin 85 % în greutate)	(²)	X ⁽³⁾
8(f)(a). Plumbul din sistemele conforme de conectori cu pini	Vehicule omologate înainte de 1 ianuarie 2017 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X ⁽³⁾
8(f)(b). Plumbul din sistemele conforme de conectori cu pini, altele decât aria de joncțiune a conectorilor cablurilor vehiculului	(²)	X ⁽³⁾
8(g). Plumbul din aliajele de sudură utilizate pentru realizarea unei conexiuni electrice viabile între purtător și substratul semiconductorului în capsulele de circuite integrate tip Flip Chip	(²)	X ⁽³⁾

▼ **M11**

Materiale și componente	Domeniul de aplicare și data de expirare a excepției	Se etichetează sau se identifică în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) litera (b) punctul (iv)
8(h). Plumbul din sudurile de fixare a disipatorilor de căldură la radiator în ansamblurile de semiconductori de putere cu un cip cu zona de proiecție de cel puțin 1 cm ² și densitatea curentului nominal de cel puțin 1 A/mm ² de suprafață din siliciu a cipului	Vehicule omologate înainte de 1 ianuarie 2016 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X ⁽³⁾
8(i). Plumbul din aliajele de lipit utilizate în aplicații electrice pe sticlă, cu excepția lipirii pe sticlă laminată.	Vehicule omologate înainte de 1 ianuarie 2016 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X ⁽³⁾
8(j). Plumbul din aliajele de lipit utilizate pe sticlă laminată	Vehicule omologate înainte de 1 ianuarie 2020 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X ⁽³⁾
9. Scaune de supapă	Ca piese de schimb pentru tipurile de motoare proiectate înainte de 1 iulie 2003	
10(a). Componente electrice și electronice care conțin plumb, inserate în sticlă sau materiale ceramice, în matrice de sticlă sau de ceramică, în materiale vitroceramice sau în matrice vitroceramică Această exceptare nu se referă la utilizarea plumbului în: — sticla becurilor și glazura bujiilor; — materialele ceramice dielectrice ale componentelor de la punctele 10(b), 10(c) și 10(d).		X ⁽⁴⁾
10(b). Plumbul din materialele ceramice dielectrice de tip PZT ale condensatorilor care fac parte din circuite integrate sau din semiconductori discreți		
10(c). Plumbul din materialele ceramice dielectrice ale condensatorilor cu o tensiune nominală mai mică de 125 V c.a. sau 250 V c.c.	Vehicule omologate înainte de 1 ianuarie 2016 și piese de schimb pentru aceste vehicule	
10(d). Plumbul din materialele ceramice dielectrice ale condensatorilor care compensează deviațiile legate de temperatură ale senzorilor din sistemele cu sonar	Vehicule omologate înainte de 1 ianuarie 2017 și piese de schimb pentru aceste vehicule	
11. Inițiatori pirotehnici	Vehicule omologate înainte de 1 iulie 2006 și piese de schimb pentru aceste vehicule	
12. Materiale termoelectrice care conțin plumb, utilizate în aplicații electrice la vehicule pentru reducerea emisiilor de CO ₂ prin recuperarea căldurii gazelor de eșapament	Vehicule omologate înainte de 1 ianuarie 2019 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X

▼ **M11**

Materiale și componente	Domeniul de aplicare și data de expirare a excepției	Se etichetează sau se identifică în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) litera (b) punctul (iv)
<i>Crom hexavalent</i>		
13(a). Acoperiri anticorozive	Ca piese de schimb pentru vehiculele introduse pe piață înainte de 1 iulie 2007	
13(b). Acoperiri anticorozive pentru ansamblurile șurub-piuliță ale șasiului	Ca piese de schimb pentru vehiculele introduse pe piață înainte de 1 iulie 2008	
14. Ca agent anticoroziv, cu o concentrație de până la 0,75 % în greutate în soluția de răcire, utilizat în sistemul de răcire din oțel-carbon al frigiderelor cu absorbție pentru rulote, cu excepția cazurilor în care se pot utiliza alte tehnologii de răcire (respectiv, dacă acestea sunt disponibile pe piață pentru utilizarea la rulote), ce nu produc efecte negative asupra mediului și asupra sănătății și/sau siguranței consumatorilor		X
<i>Mercur</i>		
15(a). Lămpi cu descărcare pentru faruri	Vehicule omologate înainte de 1 iulie 2012 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X
15(b). Tuburi fluorescente utilizate la panourile de afișaj	Vehicule omologate înainte de 1 iulie 2012 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X
<i>Cadmiu</i>		
16. Baterii pentru vehicule electrice	Ca piese de schimb pentru vehiculele introduse pe piață înainte de 31 decembrie 2008	

(¹) Această exceptare va fi reexaminată în 2015.

(²) Această exceptare va fi reexaminată în 2019.

(³) Se demontează dacă, în corelație cu punctul 10(a), se depășește un prag mediu de 60 de grame per vehicul. Pentru aplicarea acestei clauze, nu se iau în considerare dispozitivele electronice care nu sunt instalate de fabricant pe linia de producție.

(⁴) Se demontează dacă, în corelație cu punctele 8(a)-8(j), se depășește un prag mediu de 60 de grame per vehicul. Pentru aplicarea acestei clauze, nu se iau în considerare dispozitivele electronice care nu sunt instalate de fabricant pe linia de producție.

Observații:

Într-un material omogen, se tolerează o concentrație maximă de plumb, crom hexavalent și mercur de până la 0,1 % în greutate și o concentrație maximă de cadmiu de până la 0,01 % în greutate.

Se admite reutilizarea nelimitată a părților de vehicule care erau deja pe piață la data expirării unei excepții, deoarece reutilizarea nu intră sub incidența articolului 4 alineatul (2) litera (a).

Piese de schimb introduse pe piață după 1 iulie 2003 și utilizate pentru vehiculele introduse pe piață înainte de 1 iulie 2003 sunt exceptate de la dispozițiile articolului 4 alineatul (2) litera (a) (*).

(*) Această clauză nu se aplică maselor de echilibrare pentru roți, periilor de grafit pentru motoare electrice și garniturilor de frână.