

Директива Европейского Парламента и Совета Европейского Союза 2000/53/ЕС от 18 сентября 2000 г. о транспортных средствах с выработанным сроком эксплуатации

Текст в редакции Решения 2002/525/ЕС Европейской Комиссии от 27 июня 2002 г.*⁽²⁾, Решения 2005/63/ЕС Европейской Комиссии от 24 января 2005 г.*⁽³⁾, Решения 2005/438/ЕС Европейской Комиссии от 10 июня 2005 г.*⁽⁴⁾, Решения 2005/673/ЕС Совета ЕС от 20 сентября 2005 г.*⁽⁵⁾, Директивы 2008/33/ЕС Европейского Парламента и Совета ЕС от 11 марта 2008 г.*⁽⁶⁾, Решения 2008/689/ЕС Европейской Комиссии от 1 августа 2008 г.*⁽⁷⁾, Директивы 2008/112/ЕС Европейского Парламента и Совета ЕС от 16 декабря 2008 г.*⁽⁸⁾, Решения 2010/115/ЕС Европейской Комиссии от 23 февраля 2010 г.*⁽⁹⁾, Директивы 2011/37/ЕС Европейской Комиссии от 30 марта 2011 г.*⁽¹⁰⁾, Директивы 2013/28/ЕС Европейской Комиссии от 17 мая 2013 г.*⁽¹¹⁾, Директивы 2016/774/ЕС Европейской Комиссии от 18 мая 2016 г.*⁽¹²⁾, Директивы 2017/2096/ЕС Европейской Комиссии от 15 ноября 2017 г.*⁽¹³⁾, Директивы (ЕС) 2018/849 Европейского Парламента и Совета ЕС от 30 мая 2018 г.*⁽¹⁴⁾, Делегированной Директивы (ЕС) 2020/362 Европейской Комиссии от 17 декабря 2019 г.*⁽¹⁵⁾, Делегированной Директивы (ЕС) 2020/363 Европейской Комиссии от 17 декабря 2019 г.*⁽¹⁶⁾

Исправления:

Корригендум, ОЖ N L 103, 3.4.2020, стр. 53 (2020/362)

Европейский Парламент и Совет Европейского Союза,
Принимая во внимание Договор об учреждении Европейского Сообщества, и, в частности, [Статью 175\(1\)](#) указанного Договора,
Принимая во внимание предложение Европейской Комиссии*⁽¹⁷⁾,
Принимая во внимание заключение Комитета по экономическим и социальным вопросам*⁽¹⁸⁾,

После консультации с Комитетом регионов,
Действуя в соответствии с процедурой, указанной в [Статье 251](#) Договора, в свете совместного текста, одобренного Согласительным комитетом 23 мая 2000 г.*⁽¹⁹⁾

Принимая во внимание следующие обстоятельства:

(1) Различные национальные меры, касающиеся транспортных средств с выработанным сроком эксплуатации, должны быть согласованы, во-первых, для минимизации воздействия транспортных средств с выработанным сроком эксплуатации на окружающую среду, способствуя тем самым защите, сохранению и улучшению сохранения окружающей среды и энергии, и, во-вторых, для обеспечения бесперебойной работы внутреннего рынка и недопущения искажения конкуренции в Сообществе.

(2) Необходимы правовые рамки Сообщества для обеспечения согласованности между национальными подходами в достижении целей, указанных выше, особенно в отношении проектирования транспортных средств для возможной повторной переработки и восстановления, с требованиями к объектам по сбору и переработке, а также с достижением целевых показателей для повторного использования, повторной переработки и восстановления с учетом принципа субсидиарности и принципа "загрязнитель платит".

(3) Каждый год транспортные средства с выработанным сроком эксплуатации в Сообществе образуют от 8 до 9 миллионов тонн отходов, управление которыми необходимо осуществлять надлежащим образом.

(4) Для реализации предупредительных и профилактических принципов и в соответствии со стратегией Сообщества по управлению отходами необходимо избегать образования отходов в максимально возможной степени.

(5) Еще одним основным принципом является то, что отходы следует повторно использовать и утилизировать, а предпочтение следует отдавать повторному использованию и повторной переработке.

(6) Государствам-членам ЕС следует принять меры для обеспечения того, чтобы хозяйствующие субъекты создали системы для сбора, переработки и восстановления транспортных средств с выработанным сроком эксплуатации.

(7) Государства-члены ЕС должны обеспечить, чтобы последний владелец и/или собственник могли доставить транспортное средство с выработанным сроком эксплуатации на авторизованный объект по переработке без каких-либо затрат в результате того, что транспортное средство не имеет стоимости или имеет отрицательную рыночную стоимость. Государства-члены ЕС должны обеспечить, чтобы производители покрывали все или значительную часть расходов на реализацию указанных мер; нормальное функционирование рыночных сил не должно быть затруднено.

(8) Настоящая Директива должна охватывать транспортные средства и транспортные средства с выработанным сроком эксплуатации, включая их компоненты и материалы, а также запасные и сменные части, без ущерба действию стандартов безопасности, выбросов в атмосферу и контроля шума.

(9) Следует понимать, что настоящая Директива заимствовала по необходимости терминологию, используемую несколькими существующими Директивами, а именно Директивой 67/548/ЕЭС Совета ЕС от 27 июня 1967 г. о сближении законодательных, регламентарных и административных положений, касающихся классификации, упаковки и маркировки [опасных веществ](#)*(20), Директивой 70/156/ЕЭС Совета ЕС от 6 февраля 1970 г. о сближении законодательства государств-членов ЕС, касающегося одобрения типа транспортных средств и их прицепов*(21), и [Директивой 75/442/ЕЭС Совета ЕС от 15 июля 1975 г. об отходах](#)*(22).

(10) Старинные транспортные средства, то есть исторические транспортные средства или транспортные средства, представляющие ценность для коллекционеров или предназначенные для музеев, хранящиеся надлежащим и экологически безопасным образом либо готовые к использованию, либо разобранные на части, не подпадают под определение отходов, установленное [Директивой 75/442/ЕЭС](#) и не подпадают под сферу действия настоящей Директивы.

(11) Важно, чтобы предупреждающие меры применялись с этапа разработки концепции транспортного средства и принимали форму, в частности, сокращения и контроля опасных веществ в транспортных средствах, чтобы предотвратить их выброс в окружающую среду, облегчить повторную переработку и избежать утилизации опасных отходов. В частности, использование свинца, ртути, кадмия и шестивалентного хрома должно быть запрещено. Указанные тяжелые металлы должны использоваться только в определенных случаях согласно списку, который будет регулярно пересматриваться. Это поможет обеспечить, что определенные материалы и компоненты не станут остатками, возникшими в результате работы [измельчителя](#), и не будут сожжены или утилизированы на полигонах.

(12) Повторная переработка всех видов пластика из транспортных средств с выработанным сроком эксплуатации должна постоянно совершенствоваться. В настоящее время Европейская Комиссия изучает воздействие PVC на окружающую среду. На основе данной работы Европейская Комиссия должна внести соответствующие предложения относительно использования PVC, включая соображения для транспортных средств.

(13) Требования к демонтажу, повторному использованию и повторной переработке транспортных средств с выработанным сроком эксплуатации и их компонентов должны быть учтены при разработке и производстве новых транспортных средств.

(14) Следует поощрять развитие рынков переработанных материалов.

(15) Следует создать соответствующие системы сбора для обеспечения того, чтобы транспортные средства с выработанным сроком эксплуатации выбрасывались без ущерба для окружающей среды.

(16) Должен быть введен сертификат уничтожения, который будет использоваться в качестве условия для отмены регистрации транспортных средств с выработанным сроком эксплуатации. Государства-члены ЕС, не имеющие системы отмены регистрации, должны создать систему, в соответствии с которой сертификат об уничтожении регистрируется соответствующим компетентным органом, когда транспортное средство с истекшим сроком эксплуатации передается на объект по переработке.

(17) Настоящая Директива не запрещает государствам-членам ЕС предоставлять при необходимости временную отмену регистрации транспортных средств.

(18) Операторам по сбору и переработке разрешается работать только тогда, когда они получили разрешение или, если вместо разрешения используется регистрация, выполняются особые условия.

(19) Следует содействовать переработке и восстановлению транспортных средств.

(20) Важно установить требования к операциям хранения и переработки, чтобы предотвратить негативное воздействие на окружающую среду и избежать появления искажений в торговле и конкуренции.

(21) Для хозяйствующих субъектов следует установить количественные целевые показатели для повторного использования, повторной переработки и восстановления, чтобы достичь результатов в краткосрочной перспективе и предоставить операторам, потребителям и органам государственной власти необходимую перспективу на более длительный срок.

(22) Производители должны обеспечить, чтобы транспортные средства были сконструированы и изготовлены таким образом, чтобы обеспечить достижение количественных целевых показателей для повторного использования, повторной переработки и восстановления. С этой целью Европейская Комиссия будет содействовать подготовке европейских стандартов и будет принимать другие необходимые меры для внесения изменений в соответствующее европейское законодательство об одобрении типа транспортных средств.

(23) Государства-члены ЕС должны обеспечить, чтобы при имплементации положений настоящей Директивы сохранялась конкуренция, в частности, в отношении доступа малых и средних предприятий к рынку сбора, демонтажа и повторной переработки.

(24) Чтобы облегчить демонтаж и восстановление, в частности, повторную переработку автомобилей с выработанным сроком эксплуатации, производители автомобилей должны предоставлять авторизованным объектам по переработке всю необходимую [информацию о демонтаже](#), в частности, для опасных материалов.

(25) Должна поощряться, если это применимо, подготовка европейских стандартов. Производители транспортных средств и производители материалов должны использовать стандарты кодирования компонентов и материалов, которые устанавливаются Европейской Комиссией при содействии соответствующего комитета. При подготовке указанных стандартов Европейская Комиссия при необходимости будет учитывать работу, проводимую в данной области на соответствующих международных форумах.

(26) Необходимы данные всего Сообщества о транспортных средствах с выработанным сроком эксплуатации для контроля имплементации целей настоящей Директивы.

(27) Потребители должны быть надлежащим образом проинформированы, чтобы скорректировать свое поведение и отношение; с этой целью информация должна предоставляться соответствующими хозяйствующими субъектами.

(28) Государства-члены ЕС могут принять решение о выполнении определенных положений посредством соглашений с соответствующим сектором экономики при условии соблюдения определенных условий.

(29) Адаптация к научно-техническому прогрессу требований к объектам по переработке и использованию опасных веществ, а также принятие минимальных стандартов для сертификата уничтожения, форматов базы данных и имплементационных мер, необходимых для контроля соблюдения количественных целевых показателей, должна осуществляться Европейской Комиссией в соответствии с порядком работы Комитета.

(30) Меры для имплементации настоящей Директивы должны быть приняты в соответствии с Решением 1999/468/ЕС Совета ЕС от 28 июня 1999 г., устанавливающим процедуры осуществления полномочий, которыми наделена Европейская Комиссия⁽²³⁾.

(31) Государства-члены ЕС могут применять положения настоящей Директивы до установленной в ней даты при условии, что такие меры совместимы с Договором, приняли настоящую Директиву:

Статья 1 Цели

В настоящей Директиве устанавливаются меры, которые направлены, в первую очередь, на предотвращение образования отходов транспортных средств и, кроме того, на повторное использование, повторную переработку и другие формы восстановления транспортных средств и их компонентов, с тем чтобы сократить утилизацию отходов, а также на улучшение деятельности

всех хозяйствующих субъектов, участвующих в жизненном цикле транспортных средств и особенно операторов, непосредственно участвующих в переработке транспортных средств с выработанным сроком эксплуатации.

Статья 2 Определения

Для целей настоящей Директивы:

1. **"транспортное средство"** означает любое транспортное средство, обозначенное как категория M₁ или N₁, определенное в Приложении IIА к Директиве 70/156/ЕЭС, и трехколесные автотранспортные средства, как они определены в Директиве 92/61/ЕЭС, за исключением трехколесных мотоциклов;

2. **"транспортное средство с выработанным сроком эксплуатации"** означает транспортное средство, которое является отходами в значении [Статьи 1\(а\)](#) Директивы 75/442/ЕЭС;

3. **"производитель"** означает производителя транспортного средства или профессионального импортера транспортного средства в государство-член ЕС;

4. **"предотвращение"** означает меры, направленные на сокращение количества транспортных средств с выработанным сроком эксплуатации и вредности для окружающей среды, их материалов и веществ;

5. **"переработка"** означает любую деятельность после того, как транспортное средство с выработанным сроком эксплуатации передано на предприятие по удалению загрязнений, демонтажу, разрезанию, измельчению, восстановлению или подготовке к утилизации отходов измельчителя, а также другой операции по восстановлению и/или утилизации транспортного средства с выработанным сроком эксплуатации и его компонентов;

6. **"повторное использование"** означает любое действие, посредством которого компоненты транспортных средств с выработанным сроком эксплуатации используются для тех же целей, для которых они изначально были предназначены;

7. **"повторная переработка"** означает промышленную переработку отходов для первоначальной или иных целей, за исключением регенерации энергии. Регенерация энергии означает применение горючих отходов в качестве источника получения энергии путем прямого сжигания с использованием других отходов или без таковых, но с регенерацией тепловой энергии;

8. **"восстановление"** означает любую из применимых операций, предусмотренных в [Приложении IIВ](#) к Директиве 75/442/ЕЭС;

9. **"утилизация"** означает любую из применимых операций, предусмотренных в [Приложении IIА](#) к Директиве 75/442/ЕЭС;

10. **"хозяйствующие субъекты"** означает производителей, дистрибьюторов, коллекторов, компании по страхованию транспортных средств, операторов по демонтажу, операторов измельчителей, восстановителей, операторов по повторной переработке и других операторов по переработке транспортных средств с выработанным сроком эксплуатации, включая их компоненты и материалы;

11. **"опасное вещество"** означает любое вещество, отвечающее критериям для любого из следующих классов опасности или категорий, изложенных в [Приложении I](#) к Регламенту (ЕС) 1272/2008 Европейского Парламента и Совета ЕС от 16 декабря 2008 г. о классификации, маркировке и упаковке веществ и смесей⁽²⁴⁾:

(а) классы опасности 2.1 - 2.4, 2.6 и 2.7, 2.8 типы А и В, 2.9, 2.10, 2.12, 2.13 категории 1 и 2, 2.14 категории 1 и 2, 2.15 типы А - F;

(b) классы опасности 3.1 - 3.6, 3.7 неблагоприятные воздействия на сексуальную функцию и фертильность или развитие, 3.8 воздействия, отличные от наркотического воздействия, 3.9 и 3.10;

(с) класс опасности 4.1;

(d) класс опасности 5.1;

12. **"измельчитель"** означает любое устройство, используемое для разрезания на части или фрагментации транспортных средств с выработанным сроком эксплуатации, в том числе с целью получения непосредственно многоразового металлического лома;

13. **"информация о демонтаже"** означает всю информацию, необходимую для правильной и экологически обоснованной переработки транспортных средств с выработанным сроком эксплуатации. Производители транспортных средств и производители компонентов должны

предоставлять информацию авторизованным предприятиям по переработке в виде руководств или с помощью электронных носителей (например, CD-ROM, онлайн-сервисы).

Статья 3 Сфера применения

1. Настоящая Директива охватывает транспортные средства и транспортные средства с выработанным сроком эксплуатации, включая их компоненты и материалы. Без ущерба действию [третьего подпараграфа Статьи 5\(4\)](#) данное правило применяется независимо от того, каким образом транспортное средство обслуживалось или ремонтировалось в процессе эксплуатации, и независимо от того, оснащено ли оно компонентами, поставляемыми [производителем](#), или другими компонентами, установка которых в качестве запасных или сменных частей соответствует релевантным положениям Сообщества или национальным положениям.

2. Настоящая Директива применяется без ущерба для действующего законодательства Сообщества и соответствующего национального законодательства, в частности, в отношении стандартов безопасности, контроля выбросов в атмосферу и шума, а также защиты почвы и воды.

3. Если производитель только производит или импортирует [транспортные средства](#), которые освобождены от требований Директивы 70/156/ЕЭС в силу ее [Статьи 8\(2\)\(а\)](#), государства-члены ЕС могут освободить указанного производителя и его транспортные средства от требований [Статей 7\(4\), 8 и 9](#) настоящей Директивы.

4. Транспортные средства специального назначения, определенные во втором абзаце [Статьи 4\(1\)\(а\)](#) Директивы 70/156/ЕЭС, должны быть исключены из положений [Статьи 7](#) настоящей Директивы.

5. Для трехколесных транспортных средств применяются только [Статьи 5\(1\), 5\(2\) и 6](#) настоящей Директивы.

Статья 4 Предотвращение

1. В целях содействия [предотвращению](#) образования отходов государства-члены ЕС должны поощрять, в частности:

(а) производителей транспортных средств совместно с производителями материалов и оборудования ограничивать использование опасных веществ в транспортных средствах и максимально сокращать их использование в концепции транспортного средства в дальнейшем, чтобы, в частности, предотвращать их выброс в окружающую среду, легче производить повторную переработку и избегать необходимости утилизации опасных отходов;

(b) проектирование и производство новых транспортных средств, которые в полной мере учитывают и облегчают демонтаж, повторное использование и восстановление, в частности, повторную переработку, [транспортных средств с выработанным сроком эксплуатации](#), их компонентов и материалов;

(c) производителей транспортных средств совместно с производителями материалов и оборудования интегрировать растущее количество переработанного материала в транспортные средства и другие продукты для развития рынков переработанных материалов.

2. (а) Государства-члены ЕС должны обеспечить, чтобы материалы и компоненты транспортных средств, выпущенных на рынок после 1 июля 2003 г., не содержали свинца, ртути, кадмия или шестивалентного хрома, за исключением случаев, перечисленных в [Приложении II](#), в соответствии с условиями, указанными в нем;

(b) Европейская Комиссия уполномочена принимать делегированные акты в соответствии со [Статьей 9а](#), регулярно внося изменения в [Приложение II](#), чтобы адаптировать его к техническому и научному прогрессу с целью:

(i) если это необходимо, установления максимальных значений концентрации, до которых допускается наличие веществ, указанных в [пункте \(а\)](#) настоящего параграфа, в конкретных материалах и компонентах транспортных средств;

(ii) освобождения определенных материалов и компонентов транспортных средств от требований [пункта \(а\)](#) настоящего параграфа, если использование веществ, указанных в данном пункте, неизбежно;

(iii) удаления материалов и компонентов транспортных средств из [Приложения II](#), если использования веществ, указанных в [пункте \(а\)](#) настоящего параграфа, можно избежать;

(iv) обозначения в [пунктах \(i\) и \(ii\)](#) тех материалов и компонентов транспортных средств, которые могут быть демонтированы перед дальнейшей [переработкой](#), и требования того, чтобы они были маркированы или идентифицированы с помощью других соответствующих средств.

Европейская Комиссия должна принять отдельный делегированный акт в отношении каждого вещества, материала или компонента, указанных в [пунктах \(i\) - \(iv\)](#);

(с) Европейская Комиссия вносит изменения в [Приложение II](#) в первый раз не позднее 21 октября 2001 г. В любом случае ни одно из перечисленных освобождений не должно быть удалено из Приложения до 1 января 2003 г.

Статья 5 Сбор

1. Государства-члены ЕС должны принять необходимые меры для обеспечения:

- создания хозяйствующими субъектами систем приема транспортных средств с выработанным сроком эксплуатации и, насколько это технически целесообразно, использованных частей, изъятых при ремонте пассажирских автомобилей,
- адекватного наличия объектов сбора на их территории.

2. Государства-члены ЕС также должны принять необходимые меры для обеспечения того, чтобы все транспортные средства с выработанным сроком эксплуатации были переданы на авторизованные предприятия по переработке.

3. Государства-члены ЕС должны создать систему, в соответствии с которой представление сертификата об уничтожении является условием отмены регистрации транспортного средства с выработанным сроком эксплуатации. Данный сертификат выдается владельцу и/или собственнику при передаче транспортного средства с выработанным сроком эксплуатации на предприятие по переработке. Предприятиям по переработке, получившим разрешение в соответствии со [Статьей 6](#), разрешается выдавать сертификат об уничтожении. Государства-члены ЕС могут разрешать производителям, дилерам и коллекторам от имени авторизованного предприятия по переработке выдавать сертификаты об уничтожении при условии, что они гарантируют, что транспортное средство с выработанным сроком эксплуатации будет передано на авторизованное предприятие по переработке, и при условии, что они зарегистрированы органами государственной власти.

Выдача сертификата об уничтожении предприятиями по переработке, дилерами или коллекторами от имени авторизованного предприятия по переработке не дает им права требовать какого-либо финансового возмещения, за исключением случаев, когда это было прямо оговорено государствами-членами ЕС.

Государства-члены ЕС, которые не имеют системы отмены регистрации на дату вступления в силу настоящей Директивы, должны создать систему, в соответствии с которой сертификат об уничтожении регистрируется соответствующим компетентным органом, когда транспортное средство с выработанным сроком эксплуатации переводится на предприятие по переработке, а в остальном должны соответствовать условиям настоящего параграфа. Государства-члены ЕС, использующие настоящий подпараграф, должны информировать Европейскую Комиссию о причинах этого.

4. Государства-члены ЕС принимают необходимые меры для обеспечения того, чтобы доставка транспортного средства на авторизованное предприятие по переработке в соответствии с [параграфом 3](#) осуществлялась без каких-либо затрат для последнего владельца и/или собственника по причине отсутствия стоимости или по причине отрицательной рыночной стоимости транспортного средства.

Государства-члены ЕС должны принять необходимые меры для обеспечения того, чтобы производители покрывали все или значительную часть расходов на осуществление данной меры и/или забирали транспортные средства с выработанным сроком эксплуатации на тех же условиях, которые указаны в [первом подпараграфе](#).

Государства-члены ЕС могут предусмотреть, что доставка транспортных средств с выработанным сроком эксплуатации не является полностью бесплатной, если транспортное средство с выработанным сроком эксплуатации не содержит основных компонентов транспортного средства, в частности, двигателя и кузова, или содержит отходы, которые были добавлены в транспортное средство с выработанным сроком эксплуатации.

Европейская Комиссия регулярно контролирует имплементацию [первого подпараграфа](#), с тем чтобы она не привела к искажениям рынка, и при необходимости предлагает Европейскому Парламенту и Совету ЕС изменения к нему.

5. Государства-члены ЕС принимают необходимые меры для обеспечения того, чтобы их компетентные органы взаимно признавали и принимали сертификаты об уничтожении, выданные в других государствах-членах ЕС в соответствии с [параграфом 3](#) настоящей Статьи.

Европейская Комиссия уполномочена принимать делегированные акты в соответствии со [Статьей 9а](#) в дополнение к настоящей Директиве, устанавливая минимальные требования к сертификату об уничтожении.

Статья 6 Переработка

1. Государства-члены ЕС должны принять необходимые меры для обеспечения того, чтобы все транспортные средства с выработанным сроком эксплуатации хранились (даже временно) и рассматривались в соответствии с иерархией отходов и общими требованиями, установленными в [Статье 4](#) Директивы 2008/98/ЕС Европейского Парламента и Совета ЕС*(25), а также в соответствии с техническими требованиями, установленными в [Приложении I](#) к настоящей Директиве, без ущерба действию национальных правил в области здравоохранения и окружающей среды.

2. Государства-члены ЕС принимают необходимые меры для обеспечения того, чтобы любое учреждение или предприятие, осуществляющее операции по переработке, получало разрешение от компетентных органов или было зарегистрировано в компетентных органах в соответствии со [Статьями 9, 10 и 11](#) Директивы 75/442/ЕЭС.

Частичное отступление от требования разрешения, указанного в [Статье 11\(1\)\(b\)](#) Директивы 75/442/ЕЭС, может применяться к операциям по восстановлению, касающихся отходов транспортных средств с выработанным сроком эксплуатации после того, как они подверглись переработке в соответствии с [Приложением 1\(3\)](#) к настоящей Директиве, если компетентные органы проводят проверку перед регистрацией. Данная проверка должна установить:

- (a) тип и количество отходов, подлежащих переработке;
- (b) общие технические требования, которые необходимо соблюдать;
- (c) меры предосторожности, которые необходимо принять,

для достижения целей, указанных в [Статье 4](#) Директивы 75/442/ЕЭС. Проверка проводится один раз в год. Государства-члены ЕС, использующие отступление, направляют результаты в Европейскую Комиссию.

3. Государства-члены ЕС должны принять необходимые меры для обеспечения того, чтобы любое учреждение или предприятие, осуществляющее операции по переработке, выполняло по крайней мере следующие обязательства в соответствии с [Приложением I](#):

(a) транспортные средства с выработанным сроком эксплуатации должны быть очищены перед дальнейшей переработкой или другими эквивалентными мерами, чтобы уменьшить любое неблагоприятное воздействие на окружающую среду. Компоненты или материалы, маркированные или иным образом идентифицируемые в соответствии со [Статьей 4\(2\)](#), должны быть удалены перед дальнейшей переработкой;

(b) опасные материалы и компоненты должны удаляться и сортироваться избирательно, чтобы не загрязнять последующие отходы измельчителя из транспортных средств с выработанным сроком эксплуатации;

(c) операции по очистке и хранению должны осуществляться таким образом, чтобы обеспечить пригодность компонентов транспортного средства для [повторного использования](#) и восстановления, в частности, для повторной переработки.

Операции по переработке транспортных средств с выработанным сроком эксплуатации, указанные в [Приложении I\(3\)](#), должны быть выполнены как можно скорее.

4. Государства-члены ЕС должны принять необходимые меры для обеспечения того, чтобы разрешение или регистрация, указанные в [параграфе 2](#), включали в себя все условия, необходимые для соблюдения требований [параграфов 1, 2 и 3](#).

5. Государства-члены ЕС должны поощрять учреждения или предприятия, которые проводят операции по переработке, к внедрению сертифицированных систем экологического менеджмента.

6. Европейская Комиссия уполномочена принимать делегированные акты в соответствии со [Статьей 9а](#), внося изменения в [Приложение II](#), чтобы адаптировать его к техническому и научному прогрессу.

Статья 7 Повторное использование и восстановление

1. Государства-члены ЕС должны принять необходимые меры для поощрения повторного использования компонентов, пригодных для этого, и восстановления компонентов, которые не могут быть повторно использованы, отдавая предпочтение [повторной переработке](#), если это экологически приемлемо, без ущерба для требований, касающихся безопасности транспортных средств, и экологических требований, таких как выбросы в атмосферу и контроль шума.

2. Государства-члены ЕС должны принять необходимые меры для обеспечения того, чтобы хозяйствующие субъекты достигли следующих целей:

(а) не позднее 1 января 2006 г. для всех транспортных средств с выработанным сроком эксплуатации повторное использование и восстановление должны быть увеличены как минимум до 85% от средней массы на транспортное средство в год. В течение того же времени доля повторного использования и повторной переработки должна быть увеличена минимум до 80% от средней массы на транспортное средство в год;

для транспортных средств, произведенных до 1 января 1980 г., государства-члены ЕС могут устанавливать более низкие целевые показатели, но не ниже 75% для повторного использования и [восстановления](#) и не ниже 70% для повторного использования и повторной переработки. Государства-члены ЕС, использующие настоящий подпараграф, должны информировать Европейскую Комиссию и другие государства-члены ЕС о причинах этого;

(b) не позднее 1 января 2015 г. для всех транспортных средств с выработанным сроком эксплуатации повторное использование и восстановление должны быть увеличены как минимум до 95% от средней массы на транспортное средство в год. В течение того же времени доля повторного использования и повторной переработки должна быть увеличена минимум до 80% от средней массы на транспортное средство в год;

Не позднее 31 декабря 2005 г. Европейский Парламент и Совет ЕС должны пересмотреть цели, указанные в [параграфе \(b\)](#), на основе отчета Европейской Комиссии, сопровождаемого предложением. В своем отчете Европейская Комиссия принимает во внимание развитие состава материалов транспортных средств и другие соответствующие экологические аспекты, связанные с транспортными средствами.

Европейская Комиссия может принять имплементационные акты, касающиеся подробных правил, необходимых для контроля за соблюдением государствами-членами ЕС целей, изложенных в [первом подпараграфе](#) настоящего параграфа. При подготовке таких правил Европейская Комиссия учитывает все соответствующие факторы, в частности, наличие данных и вопрос об экспорте и импорте транспортных средств с выработанным сроком эксплуатации. Имплементационные акты принимаются в соответствии с процедурой проверки, указанной в [Статье 11\(2\)](#).

3. На основании предложения Европейской Комиссии Европейский Парламент и Совет ЕС устанавливают целевые показатели для повторного использования и восстановления, а также для повторного использования и повторной переработки на период после 2015 г.

4. Чтобы подготовить изменения к Директиве 70/156/ЕЭС, Европейская Комиссия должна содействовать подготовке европейских стандартов, касающихся возможности демонтировать, восстанавливать и повторно перерабатывать транспортные средства. После согласования стандартов, но в любом случае не позднее чем к концу 2001 г., Европейский Парламент и Совет ЕС на основании предложения Европейской Комиссии должны внести изменения в Директиву 70/156/ЕЭС с тем, чтобы транспортные средства, одобренные по типу в соответствии с данной Директивой и выпущенные на рынок через три года после внесения изменений в Директиву 70/156/ЕЭС, могли быть повторно использованы и/или переработаны до минимальной массы 85% на транспортное средство и могли быть повторно использованы и/или восстановлены минимум до 95% по массе на транспортное средство.

5. Предлагая изменения к Директиве 70/156/ЕЭС, касающиеся возможности демонтажа, восстановления и повторной переработки транспортных средств, Европейская Комиссия должна

при необходимости учитывать необходимость обеспечения того, чтобы повторное использование компонентов не приводило к рискам для безопасности или окружающей среды.

Статья 8 Стандарты кодирования / информация о демонтаже

1. Государства-члены ЕС должны принять необходимые меры для обеспечения того, чтобы производители совместно с производителями материалов и оборудования использовали стандарты кодирования компонентов и материалов, в частности, для облегчения идентификации тех компонентов и материалов, которые пригодны для повторного использования и восстановления.

2. Европейская Комиссия уполномочена принимать делегированные акты в соответствии со [Статьей 9а](#), чтобы дополнить настоящую Директиву путем установления стандартов, указанных в [параграфе 1](#) настоящей Статьи. При подготовке данных стандартов Европейская Комиссия будет учитывать работу, проводимую в указанной области на соответствующих международных форумах. Европейская Комиссия должна внести вклад в эту работу при необходимости.

3. Государства-члены ЕС должны принять необходимые меры для обеспечения того, чтобы производители предоставляли информацию о демонтаже для каждого типа нового транспортного средства, поступившего на рынок, в течение шести месяцев после выпуска транспортного средства в продажу. Данная информация должна определять различные компоненты и материалы транспортных средств, а также местонахождение всех опасных веществ в транспортных средствах, в частности, для достижения целей, изложенных в [Статье 7](#), в той степени, в которой это необходимо объектам по переработке для соответствия положениям настоящей Директивы.

4. Без ущерба для коммерческой и промышленной конфиденциальности государства-члены ЕС должны принять необходимые меры для обеспечения того, чтобы производители компонентов, используемых в транспортных средствах, предоставляли авторизованным предприятиям по переработке, насколько это требуется данными предприятиями, соответствующую информацию, касающуюся демонтажа, хранения и тестирования компонентов, которые можно использовать повторно.

Статья 9 Ответственность и информация*(26)

1а. Государства-члены ЕС должны предоставлять Европейской Комиссии данные по имплементации [Статьи 7\(2\)](#) за каждый календарный год.

Они должны предоставлять данные в электронном виде в течение 18 месяцев после окончания отчетного года, за который они были собраны. Данные сообщаются в формате, установленном Европейской Комиссией в соответствии с [пунктом 1d](#) настоящей Статьи.

Первый отчетный период начинается в первом полном календарном году после принятия имплементационного акта, который устанавливает формат отчетности в соответствии с [параграфом 1d](#) настоящей Статьи, и охватывает данные за указанный отчетный период.

1b. Данные, сообщаемые государствами-членами ЕС в соответствии с [параграфом 1а](#), должны сопровождаться отчетом о проверке качества.

1с. Европейская Комиссия должна рассмотреть данные, предоставленные в соответствии с [параграфом 1а](#), и опубликовать отчет о результатах своего рассмотрения. В отчете оценивается организация сбора данных, источники данных и методология, используемая в государствах-членах ЕС, а также полнота, надежность, своевременность и согласованность указанных данных. Оценка может включать конкретные рекомендации по улучшению. Отчет составляется после первого предоставления данных государствами-членами ЕС и каждые четыре года после этого.

1d. Европейская Комиссия принимает имплементационные акты, устанавливающие формат для представления данных, указанных в [параграфе 1а](#) настоящей Статьи. Имплементационные акты принимаются в соответствии с процедурой проверки, указанной в [Статье 11\(2\)](#).

2. Государства-члены ЕС должны в каждом случае требовать от соответствующих [хозяйствующих субъектов](#) публикации информации:

- о конструкции транспортных средств и их составных частей с целью их восстановления и повторного использования;
- об экологически безопасной переработке транспортных средств с выработанным сроком эксплуатации, в частности, об удалении всех жидкостей и о демонтаже;

- о разработке и оптимизации способов повторного использования, повторной переработки и восстановления транспортных средств с выработанным сроком эксплуатации и их компонентов;
- о прогрессе, достигнутом в области восстановления и повторной переработки с целью уменьшения количества отходов, подлежащих утилизации, и увеличения коэффициентов восстановления и повторной переработки.

Производитель должен сделать данную информацию доступной для потенциальных покупателей транспортных средств. Информация должна быть включена в рекламную литературу, используемую при продаже нового транспортного средства.

Статья 9а Осуществление делегирования

1. Полномочия по принятию делегированных актов предоставляются Европейской Комиссии в соответствии с условиями, изложенными в настоящей Статье.

2. Полномочия по принятию делегированных актов, указанных в пункте (b) Статьи 4(2) и в Статьях 5(5), 6(6) и 8(2), предоставляются Европейской Комиссии на пять лет с 4 июля 2018 г. Европейская Комиссия должна составить отчет о делегировании полномочий не позднее чем за девять месяцев до окончания пятилетнего периода. Делегирование полномочий должно быть автоматически продлено на периоды идентичной продолжительности, если Европейский Парламент или Совет ЕС не представят возражения против такого продления не позднее чем за три месяца до окончания каждого периода.

3. Делегирование полномочий, указанное в пункте (b) Статьи 4(2) и в Статьях 5(5), 6(6) и 8(2), может быть в любое время отменено Европейским Парламентом или Советом ЕС. Решение об отзыве прекращает делегирование полномочий, указанных в данном решении. Оно вступает в силу на следующий день после публикации решения в Официальном Журнале Европейского Союза или в более позднюю дату, указанную в нем. Решение не влияет на действительность любых делегированных актов, уже вступивших в силу.

4. Перед принятием делегированного акта Европейская Комиссия должна проконсультироваться с экспертами, назначенными каждым государством-членом ЕС в соответствии с принципами, изложенными в Межинституциональном соглашении от 13 апреля 2016 г. по совершенствованию законодательной работы*(27).

5. Как только Европейская Комиссия принимает делегированный акт, она одновременно уведомляет об этом Европейский Парламент и Совет ЕС.

6. Делегированный акт, принятый в соответствии с пунктом (b) Статьи 4(2) и Статьями 5(5), 6(6) и 8(2), вступает в силу только в том случае, если Европейский Парламент и Совет ЕС не представили никаких возражений в течение двух месяцев с момента уведомления Европейского Парламента и Совета ЕС об указанном акте или если до истечения данного периода Европейский Парламент и Совет ЕС сообщили Европейской Комиссии, что они не будут представлять возражения. Данный срок продлевается на два месяца по инициативе Европейского Парламента или Совета ЕС.

Статья 10 Имплементация

1. Государства-члены ЕС должны ввести в действие законодательные, регламентарные и административные положения, необходимые для соблюдения настоящей Директивы, до апреля 2002 г. Они незамедлительно уведомляют об этом Европейскую Комиссию.

Если государства-члены ЕС принимают данные меры, они должны содержать ссылку на настоящую Директиву или должны сопровождаться такой ссылкой при их официальном опубликовании. Способы указания такой ссылки определяются государствами-членами ЕС.

2. Государства-члены ЕС должны довести до сведения Европейской Комиссии текст основных положений национального законодательства, которые они принимают в области, регулируемой настоящей Директивой.

3. При условии достижения целей, изложенных в настоящей Директиве, государства-члены ЕС могут преобразовать в национальное право положения, изложенные в Статьях 4(1), 5(1), 7(1), 8(1), 8(3) и 9(2), и указать подробные правила имплементации Статьи 5(4) посредством соглашений между компетентными органами и заинтересованными секторами экономики. Такие соглашения должны отвечать следующим требованиям:

- (а) соглашения должны быть исполнимыми;
- (b) соглашения должны обозначать цели с соответствующими сроками;
- (c) соглашения должны публиковаться в национальном официальном журнале или официальном документе, в равной степени доступном для общественности и передаваемом Европейской Комиссии;
- (d) результаты, достигнутые в соответствии с соглашением, должны регулярно контролироваться, доводиться до сведения компетентных органов и Европейской Комиссии и представляться общественности в соответствии с условиями, изложенными в соглашении;
- (e) компетентные органы должны принимать меры для изучения прогресса, достигнутого в соответствии с соглашением;
- (f) в случае несоблюдения соглашения государства-члены ЕС должны имплементировать соответствующие положения настоящей Директивы при помощи законодательных, регламентарных или административных мер.

Статья 10а Пересмотр

К 31 декабря 2020 г. Европейская Комиссия должна пересмотреть настоящую Директиву и с этой целью должна представить отчет Европейскому Парламенту и Совету ЕС, сопровождаемый при необходимости законодательным предложением.

Статья 11 Порядок работы комитета

1. Европейской Комиссии должен оказывать содействие комитет. Данный комитет должен быть комитетом в значении Регламента (ЕС) 182/2011 Европейского Парламента и Совета ЕС*(28).
2. При ссылке на настоящий параграф применяется Статья 4 Регламента (ЕС) 182/2011.
В тех случаях, когда комитет не выдает заключения, Европейская Комиссия не принимает проект имплементационного акта и применяется третий подпараграф Статьи 5(4) Регламента (ЕС) 182/2011.

Статья 12 Вступление в силу

1. Настоящая Директива вступает в силу в день ее публикации в Официальном Журнале Европейских сообществ.
2. [Статья 5\(4\)](#) применяется:
 - с 1 июля 2002 г. - для транспортных средств, выпущенных на рынок с указанной даты;
 - с 1 января 2007 г. - для транспортных средств, выпущенных на рынок до даты, указанной в [первом абзаце](#).
3. Государства-члены ЕС могут применять [Статью 5\(4\)](#) заблаговременно до даты, указанной в [параграфе 2](#).

Статья 13 Адресаты

Настоящая Директива адресована государствам-членам ЕС.

Совершено в Брюсселе, 18 сентября 2000 г.

От имени Европейского Парламента Председатель N. Fontaine

От имени Совета ЕС Председатель

Приложение I

Минимальные технические требования к переработке в соответствии со [Статьей 6\(1\)](#) и [\(3\)](#)

1. Места для хранения (включая временное хранение) транспортных средств с выработанным сроком эксплуатации до их переработки:

- непроницаемые поверхности для соответствующих зон с предоставлением средств сбора разливов, декантеров и моющих средств-дегазаторов;
- оборудование для очистки воды, в том числе дождевой, с соблюдением санитарных и экологических норм.

2. Места для переработки:

- непроницаемые поверхности для соответствующих зон с предоставлением средств сбора разливов, декантеров и моющих средств-дегазаторов;

- надлежащее хранение демонтированных запасных частей, включая непроницаемое хранилище для загрязненных маслом запасных частей;

- подходящие контейнеры для хранения батарей (с нейтрализацией электролита на месте или в другом месте), фильтров и конденсаторов, содержащих РСВ/РСТ;

- соответствующие резервуары для раздельного хранения отработавших автомобильных жидкостей: топлива, моторного масла, смазочного масла, трансмиссионного масла, гидравлического масла, охлаждающих жидкостей, антифриза, тормозных жидкостей, аккумуляторных кислот, жидкостей системы кондиционирования и другой жидкости, содержащейся в транспортном средстве с выработанным сроком эксплуатации;

- оборудование для очистки воды, в том числе дождевой, с соблюдением санитарных и экологических норм;

- надлежащее хранение использованных шин, включая предотвращение возникновения пожара и чрезмерного накопления.

3. Операции по очистке транспортных средств с выработанным сроком эксплуатации от загрязнений:

- удаление аккумуляторов и цистерн для сжиженного газа;

- удаление или нейтрализация потенциальных взрывоопасных компонентов (например, подушек безопасности);

- удаление и раздельный сбор и хранение топлива, моторного масла, смазочного масла, трансмиссионного масла, гидравлического масла, охлаждающих жидкостей, антифриза, тормозных жидкостей, жидкостей системы кондиционирования и любой другой жидкости, содержащейся в отслужившем транспортном средстве, если они не являются необходимыми для повторного использования соответствующих частей;

- удаление, по возможности, всех компонентов, которые определены как содержащие ртуть.

4. Операции по переработке для содействия повторной переработке:

- удаление катализаторов*(29);

- удаление металлических компонентов, содержащих медь, алюминий и магний, если указанные металлы не выделяются в процессе измельчения;

- удаление шин и крупных пластиковых компонентов (бамперов, приборной панели, емкостей для жидкости и т.д.), если указанные материалы не сегрегированы в процессе измельчения таким образом, что они могут быть эффективно переработаны в качестве материалов;

- удаление стекла.

5. Операции по хранению должны выполняться во избежание повреждения компонентов, содержащих жидкости, или извлекаемых компонентов и запасных частей.

Приложение II

Материалы и компоненты, освобожденные от требований Статьи 4(2)(а)

Допускается максимальное значение концентрации до 0,1% в гомогенном материале для свинца, шестивалентного хрома и ртути и до 0,01% в гомогенном материале для кадмия.

Запасные части, выпущенные на рынок после 1 июля 2003 г., которые используются для транспортных средств, выпущенных на рынок до 1 июля 2003 г., за исключением балансировочных колес, угольных щеток для электродвигателей и тормозных накладок, освобождаются от положений [Статьи 4\(2\)\(а\)](#) Директивы 2000/53/ЕС.

| Материалы и комплектующие | Сфера применения и срок действия освобождения | Маркировать или идентифицировать в соответствии со Статьей 4(2)(b)(iv) |
|---|--|--|
| Свинец как легирующий элемент | | |
| 1(a). Сталь для механической обработки и шихтовые горячеоцинкованные стальные детали, содержащие до 0,35 мас. % свинца | | |
| 1(b). Непрерывно оцинкованный стальной лист, содержащий до 0,35 мас. % свинца | Тип транспортных средств, одобренный до 1 января 2016 г., и запасные части для данных транспортных средств | |
| 2(a). Алюминий для механической обработки с содержанием свинца до 2 мас. % | В качестве запасных частей для транспортных средств, выпущенных на рынок до 1 июля 2005 г. | |
| 2(b). Алюминий с содержанием свинца до 1,5 мас. % | В качестве запасных частей для транспортных средств, выпущенных на рынок до 1 июля 2008 г. | |
| 2(c)(i). Алюминиевые сплавы для механической обработки с содержанием свинца до 0,4 мас. % | (1) | |
| 2(c)(ii). Алюминиевые сплавы, не включенные в позицию 2(c)(i) с содержанием свинца до 0,4 мас. % (1a) | (2) | |
| 3. Медные сплавы, содержащие до 4 мас. % свинца | (1) | |
| 4(a). Корпуса подшипников и втулки | В качестве запасных частей для транспортных средств, выпущенных на рынок до 1 июля 2008 г. | |
| 4(b). Корпуса подшипников и втулки в двигателях, трансмиссиях и компрессорах кондиционирования воздуха | В качестве запасных частей для транспортных средств, выпущенных на рынок до 1 июля 2011 г. | |
| Свинец и соединения свинца в компонентах | | |
| 5(a). Свинцовые аккумуляторы в высоковольтных системах (2a) , которые используются только для приведения в | Тип транспортных средств, одобренный до 1 января 2019 г., и запасные части для данных транспортных средств | X |

| | | |
|---|--|------|
| движение транспортных средств категорий М1 и N 1 | | |
| 5(b). Свинцовые аккумуляторы для аккумуляторных батарей, не включенных в позицию 5(a) | (1) | X |
| 6. Виброгаситель | Тип транспортных средств, одобренный до 1 января 2016 г., и запасные части для данных транспортных средств | X |
| 7(a). Вулканизирующие агенты и стабилизаторы для эластомеров в тормозных шлангах, топливных шлангах, вентиляционных шлангах, эластомерных/металлических деталях шасси и креплениях двигателей | В качестве запасных частей для транспортных средств, выпущенных на рынок до 1 июля 2005 г. | |
| 7(b). Вулканизирующие агенты и стабилизаторы для эластомеров в тормозных шлангах, топливных шлангах, вентиляционных шлангах, эластомерных/металлических деталях шасси и креплениях двигателей, содержащих до 0,5 мас. % свинца | В качестве запасных частей для транспортных средств, выпущенных на рынок до 1 июля 2006 г. | |
| 7(c). Связующие вещества для эластомеров в силовых агрегатах, содержащие до 0,5 мас. % свинца | В качестве запасных частей для транспортных средств, выпущенных на рынок до 1 июля 2009 г. | |
| 8(a). Свинцовые припои для крепления электрических и электронных компонентов к электронным печатным платам и свинцовые финиши на концах компонентов, отличных от электролитных алюминиевых конденсаторов, на выводах компонентов и на электронных печатных платах | Тип транспортных средств, одобренный до 1 января 2016 г., и запасные части для данных транспортных средств | X(4) |
| 8(b). Свинец в припоях для электрических применений, кроме пайки на электронных платах или на стекле | Тип транспортных средств, одобренный до 1 января 2011 г., и запасные части для данных транспортных средств | X(4) |
| 8(c). Свинцовая отделка на выводах электролитных алюминиевых конденсаторов | Тип транспортных средств, одобренный до 1 января 2013 г., и запасные части | X(4) |

| | | |
|--|--|------|
| | для данных транспортных средств | |
| 8(d). Свинец, используемый при пайке на стекле в датчиках массового расхода воздуха | Тип транспортных средств, одобренный до 1 января 2015 г., и запасные части для данных транспортных средств | X(4) |
| 8(e). Свинец в припоях с высокой температурой плавления (т.е. сплавы на основе свинца, содержащие 85 мас. % или более свинца) | (2) | X |
| 8(f)(a). Вывод в совместимых системах контактных разъемов | Тип транспортных средств, одобренный до 1 января 2017 г., и запасные части для данных транспортных средств | X(4) |
| 8(f)(b). Вывод в совместимых системах контактных разъемов, отличных от зоны сопряжения разъемов жгутов проводов автомобиля | Тип транспортных средств, одобренный до 1 января 2024 г., и запасные части для данных транспортных средств | X |
| 8(g)(i). Свинцовые припои для создания надежного электрического соединения между полупроводниковой матрицей и носителем в корпусах интегральных схем типа "флип-чип" | Тип транспортных средств, одобренный до 1 октября 2022 г., и запасные части для данных транспортных средств | X |
| 8(g)(ii). Свинцовые припои для создания надежного электрического соединения между полупроводниковой матрицей и носителем в корпусах интегральных схем типа "флип-чип", где электрическое соединение состоит из одного из следующих элементов: (i) узел полупроводниковой технологии размером 90 нм или более; (ii) моно-матрица 300 мм ² или более в любом узле полупроводниковой технологии ; (iii) пакетные матрицы с матрицами 300 мм ² или более или кремниевыми вставками 300 мм ² или более. | (2) Действительно для транспортных средств, одобренных по типу с 1 октября 2022 г, и запасных частей для этих транспортных средств. | X |
| 8(h). Свинцовый припой для присоединения теплоотводителей к теплоотводу в силовых | Тип транспортных средств, одобренный до 1 января 2016 г. и после этой даты в качестве запасных частей | X(4) |

| | | |
|--|--|------|
| полупроводниковых узлах с размером кристалла не менее 1 см ² площади проекции и номинальной плотностью тока не менее 1 А/мм ² площади кремниевого чипа | для данных транспортных средств | |
| 8(i). Свинец в припоях в электрическом остеклении применяется на стекле, за исключением пайки в многослойном остеклении | Тип транспортных средств, одобренный до 1 января 2016 г., и после этой даты в качестве запасных частей для данных транспортных средств | X(4) |
| 8(j). Свинец в припоях для пайки многослойного остекления | Тип транспортных средств, одобренный до 1 января 2020 г., и после этой даты в качестве запасных частей для данных транспортных средств | X(4) |
| 8(k). Пайка нагревательных элементов с током через соответствующий припой 0,5 А или более, на отдельных панелях ламинированных стекол, толщина которых не превышает 2,1 мм. Это исключение не распространяется на пайку контактов, встроенных в промежуточный полимер | Тип транспортных средств, одобренный до 1 января 2024 г., и запасные части для данных транспортных средств | X(4) |
| 9. Седло клапана | В качестве запасных частей для типов двигателей, разработанных до 1 июля 2003 г. | |
| 10(a). Электрические и электронные компоненты, содержащие свинец в стекле или керамике, в стеклокерамическом матричном компаунде, в стеклокерамическом материале или в стеклокерамическом матричном компаунде Данное освобождение не распространяется на использование свинца в: - стекле в лампах накаливания и глазури свечей зажигания; - диэлектрических керамических материалах компонентов, перечисленных в пунктах 10(b) , 10(c) и 10(d) . | X(5) (для компонентов, отличных от пьезо в двигателях) | |
| 10(b). Свинец в диэлектрических | | |

| | | |
|--|--|---|
| керамических материалах на основе PZT-конденсаторов, входящих в состав интегральных схем или дискретных полупроводников | | |
| 10(c). Свинец в диэлектрических керамических материалах конденсаторов с номинальным напряжением менее 125 В переменного тока или 250 В постоянного тока | Тип транспортных средств, одобренный до 1 января 2016 г., и запасные части для данных транспортных средств | |
| 10(d). Свинец в диэлектрических керамических материалах конденсаторов, компенсирующих температурные отклонения датчиков в ультразвуковых гидроакустических системах | Тип транспортных средств, одобренный до 1 января 2017 г. и после этой даты, в качестве запасных частей для данных транспортных средств | |
| 11. Пиротехнические инициаторы | Тип транспортных средств, одобренный до 1 июля 2006 г., и запасные части для данных транспортных средств | |
| 12. Свинцовые термоэлектрические материалы в автомобильной электротехнике для снижения выбросов CO ₂ путем рекуперации тепла выхлопных газов | Тип транспортных средств, одобренный до 1 января 2019 г., и запасные части для данных транспортных средств | X |
| Шестивалентный хром | | |
| 13(a). Антикоррозионные покрытия | В качестве запасных частей для автомобилей, выпущенных на рынок до 1 июля 2007 г. | |
| 13(b). Антикоррозионные покрытия, связанные со сборками болтов и гаек для применения в шасси | В качестве запасных частей для автомобилей, выпущенных на рынок до 1 июля 2008 г. | |
| 14. Шестивалентный хром в качестве антикоррозионной добавки в системе охлаждения из углеродистой стали в абсорбционных холодильниках до 0,75% по массе в охлаждающем растворе: | | X |
| (i) для работы полностью или частично с электрическим нагревателем со средней потребляемой мощностью | Тип транспортных средств, одобренный до 1 июля 2020 г., и запасные части для данных транспортных средств | |

| | | |
|--|--|---|
| <75 Вт при постоянных условиях эксплуатации; | | |
| (ii) для работы полностью или частично с электрическим нагревателем, имеющим среднюю потребляемую мощность 75 Вт при постоянных условиях работы; | Тип транспортных средств, одобренный до 1 июля 2026 г., и запасные части для данных транспортных средств | |
| (iii) для работы исключительно с неэлектрическим нагревателем. | | |
| Ртуть | | |
| 15(a). Газоразрядные лампы для применения в фарах | Тип транспортных средств, одобренный до 1 июля 2012 г., и запасные части для данных транспортных средств | X |
| 15(b). Люминесцентные лампы, используемые в дисплеях приборной панели | Тип транспортных средств, одобренный до 1 июля 2012 г., и запасные части для данных транспортных средств | X |
| Кадмий | | |
| 16. Аккумуляторы для электромобилей | В качестве запасных частей для автомобилей, выпущенных на рынок до 31 декабря 2008 г. | |

(1) Данное освобождение должно быть пересмотрено в 2021 г.

(1a) Применяется к алюминиевым сплавам, где свинец не вводится преднамеренно, но присутствует из-за использования переработанного алюминия.

(2) Данное освобождение должно быть пересмотрено в 2024 г.

(2a) Системы, имеющие напряжение > 75 В постоянного тока, как это определено в Директиве 2006/95/ЕС Европейского Парламента и Совета ЕС от 12 декабря 2006 г. о гармонизации законодательства государств-членов ЕС в отношении электрического оборудования, предназначенного для использования при определенных лимитах напряжения (ОЖ N L 374, 27.12.2006, стр. 10).

(3) Данное освобождение должно быть пересмотрено в 2019 г.

(4) Демонтаж, если в соответствии со [Статьей 10\(a\)](#) превышен средний порог в 60 г на одно транспортное средство. При применении настоящего пункта не учитываются электронные устройства, не установленные изготовителем на производственной линии.

(5) Демонтаж, если в соответствии с [позициями 8\(a\) - 8\(j\)](#) превышает средний порог в 60 г на одно транспортное средство. При применении настоящего пункта не учитываются электронные устройства, не установленные изготовителем на производственной линии.

* (1) DIRECTIVE 2000/53/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 18 September 2000 on end-of life vehicles. Опубликована в Официальном Журнале (далее - ОЖ) N L 269, 21.10.2020, стр. 34.

* (2) ОЖ N L 170, 29.6.2002, стр. 81.

* (3) ОЖ N L 25, 28.1.2005, стр. 73.

* (4) ОЖ N L 152, 15.6.2005, стр. 19.

- * (5) ОЖ N L 254, 30.9.2005, стр. 69.
- * (6) ОЖ N L 81, 20.3.2008, стр. 62.
- * (7) ОЖ N L 225, 23.8.2008, стр. 10.
- * (8) ОЖ N L 345, 23.12.2008, стр. 68.
- * (9) ОЖ N L 48, 25.2.2010, стр. 12.
- * (10) ОЖ N L 85, 31.3.2011, стр. 3.
- * (11) ОЖ N L 135, 22.5.2013, стр. 14.
- * (12) ОЖ N L 128, 19.5.2016, стр. 4.
- * (13) ОЖ N L 299, 16.11.2017, стр. 24.
- * (14) ОЖ N L 150, 14.6.2018, стр. 93.
- * (15) ОЖ N L 67, 5.3.2020, стр. 116.
- * (16) ОЖ N L 67, 5.3.2020, стр. 119.
- * (17) ОЖ N C 337, 7.11.1997, стр. 3 и ОЖ N C 156, 3.6.1999, стр. 5.
- * (18) ОЖ N C 129, 27.4.1998, стр. 44.
- * (19) Заключение Европейского Парламента от 11 февраля 1999 г. (ОЖ N C 150, 28.5.1999, стр. 420), Общая позиция Совета ЕС от 29 июля 1999 г. (ОЖ N C 317, 4.11.1999, стр. 19) и Решение Европейского Парламента от 3 февраля 2000 г. (еще не опубликовано в ОЖ). Решение Совета ЕС от 20 июля 2000 г. и Решение Европейского Парламента от 7 сентября 2000 г.
- * (20) ОЖ N L 196, 16.8.1967, стр. 1. Текст в редакции Директивы 98/98/ЕС Европейской Комиссии (ОЖ N L 355, 30.12.1998, стр. 1).
- * (21) ОЖ N L 42, 23.2.1970, стр. 1. Текст в редакции Директивы 98/91/ЕС Европейского Парламента и Совета ЕС (ОЖ N L 11, 16.1.1999, стр. 25).
- * (22) ОЖ N L 194, 25.7.1975, стр. 39. Текст в редакции Решения 96/350/ЕС Европейской Комиссии (ОЖ N L 135, 6.6.1996, стр. 32).
- * (23) ОЖ N L 184, 17.7.1999, стр. 23.
- * (24) ОЖ N L 353, 31.12.2008, стр. 1.
- * (25) Директива 2008/98/ЕС Европейского Парламента и Совета ЕС от 19 ноября 2008 г. об отходах и отмене ряда Директив (ОЖ N L 312, 22.11.2008, стр. 3).
- * (26) Часть пунктов удалена актами, вносящими изменения - прим. перевод.
- * (27) ОЖ N L 123, 12.5.2016, стр. 1.
- * (28) Регламент (ЕС) 182/2011 Европейского Парламента и Совета ЕС от 16 февраля 2011 г., устанавливающий правила и общие принципы относительно механизмов контроля государствами-членами ЕС выполнения Европейской Комиссией имплементационных полномочий (ОЖ N L 55, 28.2.2011, стр. 13).
- * (29) Вероятно, в оригинале допущена ошибка: of (или) вместо предлога of - прим. ред.