ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ (ΕΚ) αριθ. 39/1999

που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 29 Ιουλίου 1999

για την έκδοση της οδηγίας 1999/…/ΕΚ, της …, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους

(1999/C 317/03)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 175 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής [1],

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής [2],

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών [3],

Αποφασίζοντας σύμφωνα με την διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης [4],

Εκτιμώντας:

(1) ότι θα πρέπει να εναρμονισθούν τα διάφορα εθνικά μέτρα που αφορούν τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, προκειμένου, αφενός, να ελαχοιστοπιηθεί η επίπτωσή τους στο περιβάλλον, συνεισφέροντας κατ' αυτόν τον τρόπο στην προστασία, διατήρηση και βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος και στη διατήρηση της ενέργειας και, αφετέρου, να διασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και να αποφεύγονται στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στην Κοινότητα·

(2) ότι είναι απαραίτητο ένα ευρύ κοινοτικό πλαίσιο, προκειμένου να διασφαλιστεί συνεκτικότητα μεταξύ των εθνικών προσεγγίσεων για την επίτευξη των προαναφερθέντων στόχων, ιδίως, έχοντας υπόψη τον σχεδιασμό των οχημάτων για ανακύκλωση και ανάκτηση, τις απαιτήσεις για εγκαταστάσεις συλλογής και επεξεργασίας και την επίτευξη των στόχων για την επαναχρησιμοποίηση, ανακύκλωση και ανάκτηση, συνεκτιμώντας την αρχή της επικουρικότητας και την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει»·

(3) ότι κάθε χρόνο στην Κοινότητα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους παράγουν ουτώ με εννέα τόνους αποβλήτων, η διαχείριση των οποίων πρέπει να γίνεται σωστά·

(4) ότι, για λόγους πρόνοιας και πρόληψης, και σύμφωνα με την κοινοτική στρατηγική για τη διαχείριση των αποβλήτων, η δημιουργία αποβλήτων πρέπει να αποφεύγεται όσον το δυνατόν περισσότερο·

(5) ότι είναι επίσης θεμελιώδης αρχή ότι τα απόβλητα θα πρέπει να επαναχρησιμοποιούνται και να ανακτώνται και θα πρέπει να προτιμάται η επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση·

(6) ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν μέτρα ώστε να εξασφαλίσουν ότι οι οικονομικοί παράγοντες δημιουργούν συστήματα συλλογής, επεξεργασίας και ανάκτησης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους·

(7) ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να διασφαλίσουν ότι ο τελευταίος κάτοχος ή/και ιδιοκτήτης μπορεί να παραδίδει το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του σε εξουσιοδοτημένη εγκατάσταση επεξεργασίας χωρίς κανένα κόστος ως αποτέλεσμα του γεγονότος ότι το όχημα έχει μηδενική ή αρνητική αξία· ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι, οι παραγωγοί αναλαμβάνουν όλες τις δαπάνες ή σημαντικό μέρος των δαπανών για την εφαρμογή των μέτρων αυτών· ότι δεν θα πρέπει να κωλύεται η εύρυθμη λειτουργία των δυνάμεων της αγοράς·

(8) ότι η παρούσα οδηγία θα πρέπει να καλύπτει οχήματα και οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, περιλαμβανομένων των κατασκευαστικών τους στοιχείων και υλικών, με επιφύλαξη όσον αφορά τα πρότυπα ασφαλείας, τις εκπομπές στον αέρα και τον έλεγχο του θορύβου·

(9) ότι η παρούσα οδηγία έχει δανεισθεί, οσάκις ενδείκνυται, την ορολογία που χρησιμοποιείται από ορισμένες υπάρχουσες οδηγίες, και συγκεκριμένα την οδηγία 67/548/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 1967, περί προσεγγίσεως των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων που αφορούν στην ταξινόμηση, συσκευασία και επισήμανση των επικίνδυνων ουσιών [5], την οδηγία 70/156/ΕΚ του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους [6], καθώς και την οδηγία 75/442/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 1975, περί των στερεών αποβλήτων [7]·

---

[1] ΕΕ C 337 της 7.11.1997, σ. 3 και ΕΕ C 156 της 3.6.1999, σ. 5.

[2] ΕΕ C 129 της 27.4.1998, σ. 44.

[3] Γνώμη που διατυπώθηκε στις … (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

[4] Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 1999 (ΕΕ C 150 της 28.5.1999, σ. 420)· κοινή θέση του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1999, και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της … (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

[5] ΕΕ 196 της 16.8.1967, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 1999/33/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 199 της 30.7.1999, σ. 57).

[6] ΕΕ L 42 της 23.2.1970, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 98/91/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 11 της 16.1.1999, σ. 25).

[7] ΕΕ L 194 της 25.7.1975, σ. 39· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την απόφαση 96/350/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 135 της 6.6.1996, σ. 32).

(10) ότι είναι σημαντικό να εφαρμόζονται προληπτικά μέτρα ήδη από τη φάση της αρχικής σύλληψης του οχήματος και εντεύθεν και να λαμβάνουν ιδίως τη μορφή μείωσης και ελέγχου των επικίνδυνων ουσιών στα οχήματα, προκειμένου να προλαμβάνεται η ελευθέρωσή τους στο περιβάλλον, να διευκολύνεται η ανακύκλωση και να αποφεύγεται η διάθεση επικινδύνων αποβλήτων· ότι θα πρέπει να απαγορευτεί η χρήση ιδίως μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου και εξασθενούς χρωμίου· ότι τα εν λόγω βαρέα μέταλλα θα πρέπει να χρησιμοποιούνται μόνο για ορισμένες εφαρμογές σύμφωνα με τακτικά αναθεωρούμενο κατάλογο·

(11) ότι η ανακύκλωση όλων των πλαστικών από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, θα πρέπει συνεχώς να βελτιώνεται· ότι η Επιτροπή εξετάζει τώρα τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις του PVC· ότι, με βάση εξέταση την αυτή, η Επιτροπή θα υποβάλει προτάσεις, όπως ενδείκνυται, σχετικά με τη χρήση του PVC, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης στα οχήματα·

(12) ότι οι απαιτήσεις για την αποσυναρμολόγηση, επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου της ζωής τους και των εξαρτημάτων τους θα πρέπει να είναι εντεταγμένες στο σχεδιασμό και την παραγωγή νέων οχημάτων·

(13) ότι θα πρέπει να ενθαρρύνεται η ανάπτυξη αγορών για ανακυκλωμένα υλικά·

(14) ότι, προκειμένου να διασφαλίζεται η απόρριψη των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο το περιβάλλον, θα πρέπει να δημιουργηθούν κατάλληλα συστήματα συλλογής·

(15) ότι θα πρέπει να θεσπιστεί πιστοποιητικό καταστροφής, προκειμένου να χρησιμοποιείται ως προϋπόθεση για την αποταξινόμηση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους· ότι τα κράτη μέλη χωρίς σύστημα αποταξινόμησης θα πρέπει να δημιουργήσουν ένα σύστημα σύμφωνα με το οποίο θα κοινοποιείται στην αντίστοιχη αρμόδια αρχή πιστοποιητικό καταστροφής, όταν το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του μεταφέρεται σε εγκατάσταση επεξεργασίας·

(16) ότι οι φορείς συλλογής και επεξεργασίας θα πρέπει να επιτρέπεται να λειτουργούν μόνον εφόσον έχουν λάβει άδεια ή, σε περίπτωση που χρησιμοποιείται μητρώο αντί άδειας, εφόσον πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις·

(17) ότι οι δυνατότητες ανακύκλωσης και ανάκτησης των οχημάτων θα πρέπει να ενθαρρυνθούν·

(18) ότι είναι σημαντικό να προβλεφθούν απαιτήσεις για τις εργασίες αποθήκευσης και επεξεργασίας, προκειμένου να προλαμβάνονται αρνητικές επιπτώσεις εξαιτίας αυτών στο περιβάλλον και να αποφεύγεται η δημιουργία στρεβλώσεων στο εμπόριο και στον ανταγωνισμό·

(19) ότι, προκειμένου να επιτευχθούν αποτελέσματα βραχυπρόθεσμα και να δοθούν στους φορείς, στους καταναλωτές και στις δημόσιες αρχές, οι απαραίτητες μακροπρόθεσμες προοπτικές, θα πρέπει να διατυπωθούν ποσοτικοί στόχοι για την επαναχρησιμοποίηση, ανακύκλωση και ανάκτηση που πρέπει να επιτυγχάνονται από τους οικονομικούς φορείς·

(20) ότι οι παραγωγοί θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι, τα οχήματα σχεδιάζονται και κατασκευάζονται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να επιτρέπουν την επίτευξη των ποσοτικών στόχων επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης· ότι, προς το σκοπό αυτό, η Επιτροπή θα ενθαρρύνει τη σύνταξη ευρωπαϊκών προτύπων και θα λάβει τα άλλα απαιτούμενα μέτρα προκειμένου να τροποποιήσει την αντίστοιχη ευρωπαϊκή νομοθεσία για την έγκριση τύπου των οχημάτων·

(21) ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι, κατά την εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας οδηγίας, διατηρείται ο ανταγωνισμός, ιδίως όσον αφορά την πρόσβαση μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων στην αγορά συλλογής, αποσυναρμολόγησης, επεξεργασίας και ανακύκλωσης·

(22) ότι, προκειμένου να διευκολύνεται η αποσυναρμολόγηση και ανακύκλωση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι κατασκευαστές οχημάτων θα πρέπει να παρέχουν στις εγκαταστάσεις επεξεργασίας εγχειρίδια διάλυσης·

(23) ότι οι κατασκευαστές οχημάτων και οι παραγωγοί υλικών θα πρέπει να χρησιμοποιούν πρότυπα κωδικοποίησης τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά τα οποία θα συνταχθούν από την Επιτροπή με τη συνδρομή της οικείας επιτροπής· ότι, κατά τη σύνταξη των εν λόγω προτύπων, η Επιτροπή θα λαμβάνει υπόψη τις εργασίες που διεξάγονται εν προκειμένω στα οικεία διεθνή φόρα, στις οποίες και συμβάλλει, όπως αρμόζει·

(24) ότι είναι απαραίτητο να υπάρξουν στοιχεία από το σύνολο της Κοινότητας για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, προκειμένου να παρακολουθείται η εφαρμογή των στόχων της παρούσας οδηγίας·

(25) ότι οι καταναλωτές θα πρέπει να ενημερώνονται επαρκώς, προκειμένου να προσαρμόζουν τη συμπεριφορά τους και τις στάσεις τους· ότι, προς το σκοπό αυτό, οι αντίστοιχοι οικονομικοί φορείς θα πρέπει να παρέχουν πληροφορίες·

(26) ότι τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέξουν να εφαρμόσουν ορισμένες διατάξεις μέσω συμφωνιών με τον αντίστοιχο οικονομικό τομέα, εφόσον πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις·

(27) ότι η προσαρμογή, στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο, των απαιτήσεων για τις εγκαταστάσεις επεξεργασίας και για τη χρησιμοποίηση επικίνδυνων ουσιών καθώς και η θέσπιση ελάχιστων κανόνων για το πιστοποιητικό καταστροφής, τη μορφή των βάσεων δεδομένων και τα μέτρα εφαρμογής που απαιτούνται για τον έλεγχο της συμμόρφωσης προς τους ποσοτικούς στόχους, θα πρέπει να πραγματοποιούνται από την Επιτροπή στο πλαίσιο διαδικασίας επιτροπής,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Στόχοι

Η παρούσα οδηγία καθορίζει μέτρα τα οποία αποσκοπούν, ως πρώτη προτεραιότητα, στην πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων από οχήματα και, επιπροσθέτως, στην επαναχρησιμοποίηση, ανακύκλωση και άλλες μορφές ανάκτησης οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και των κατασκευαστικών τους στοιχείων, ώστε να μειώνεται η ποσότητα των προς διάθεση αποβλήτων, καθώς και στη βελτίωση της περιβαλλοντικής επίδοσης όλων των οικονομικών φορέων που συμμετέχουν στον κύκλο ζωής των οχημάτων και κυρίως των φορέων που συμμετέχουν άμεσα στην επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοείται ως:

1) «όχημα», οποιοδήποτε όχημα χαρακτηρισμένο ως κατηγορία M_1 ή N_1, όπως ορίζεται στο παράρτημα II Α της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, καθώς και τα τρίκυκλα μηχανοκίνητα οχήματα, όπως ορίζονται στην οδηγία 92/61/ΕΟΚ, πλην των τρικύκλων μοτοσικλετών·

2) «όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του», όχημα το οποίο αποτελεί απόβλητο κατά την έννοια του άρθρου 1 στοιχείο α) της οδηγίας 75/442/ΕΟΚ·

3) «παραγωγός», ο κατασκευαστής του οχήματος ή ο επαγγελματίας εισαγωγέας του οχήματος σε κράτος μέλος·

4) «πρόληψη», μέτρα που αποσκοπούν στη μείωση της ποσότητας και της βλαπτικής επίδρασης στο περιβάλλον των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, των υλικών τους και των ουσιών τους·

5) «επεξεργασία», οποιαδήποτε δραστηριότητα, αφότου το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του παραδοθεί σε εγκατάσταση για απορρύπανση, διάλυση, κοπή, τεμαχισμό, ανάκτηση ή προετοιμασία προς διάθεση των καταλοίπων τεμαχισμού και οιεσδήποτε άλλες εργασίες διεξάγονται για την ανάκτηση ή/και την διάθεση του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του και των κατασκευαστικών του στοιχείων·

6) «επαναχρησιμοποίηση», οποιαδήποτε εργασία μέσω της οποίας κατασκευαστικά στοιχεία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους χρησιμοποιούνται για τον ίδιο σκοπό για τον οποίο είχαν αρχικά σχεδιαστεί·

7) «ανακύκλωση», η επανεπεξεργασία σε διαδικασία παραγωγής των αποβλήτων υλικών για τον αρχικό σκοπό ή για άλλους σκοπούς, πλην της ανάκτησης ενέργειας. Ως ανάκτηση ενέργειας νοείται η χρήση καυσίμου αποβλήτου ως μέσου παραγωγής ενέργειας με άμεση αποτέφρωση, με ή χωρίς άλλα απόβλητα αλλά με ανάκτηση της θερμότητας·

8) «ανάκτηση», οποιαδήποτε από τις εργασίες που προβλέπονται στο παράρτημα II Β της οδηγίας 75/442/ΕΟΚ·

9) «διάθεση», οποιαδήποτε από τις εργασίες που προβλέπονται στο παράρτημα II Α της οδηγίας 75/442/ΕΟΚ·

10) «οικονομικοί φορείς», οι παραγωγοί, διανομείς, συλλέκτες, ασφαλιστικές εταιρείες που ασφαλίζουν μηχανοκίνητα οχήματα, υπεύθυνοι διάλυσης, τεμαχισμού, ανάκτησης, ανακύκλωσης και άλλοι φορείς επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, συμπεριλαμβανομένων των κατασκευαστικών τους στοιχείων και υλικών·

11) «επικίνδυνη ουσία», οποιαδήποτε ουσία, η οποία θεωρείται επικίνδυνη δυνάμει της οδηγίας 67/548/ΕΟΚ·

12) «τεμαχιστής», οποιοδήποτε μηχάνημα που χρησιμοποιείται για την κοπή σε κομμάτια ή τον θρυμματισμό οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, μεταξύ άλλων και για τη λήψη παλιοσίδερων για άμεση επαναχρησιμοποίηση.

Άρθρο 3

Πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία καλύπτει τα οχήματα και τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, περιλαμβανομένων των κατασκευαστικών τους στοιχείων και των υλικών.

2. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται με την επιφύλαξη της ισχύουσας κοινοτικής νομοθεσίας και της σχετικής εθνικής νομοθεσίας, και ιδίως όσον αφορά τα πρότυπα ασφάλειας, τις εκπομπές στον αέρα και τους ελέγχους θορύβου, καθώς και την προστασία του εδάφους και του νερού.

3. Εφόσον ένας παραγωγός κατασκευάζει ή εισάγει μόνο οχήματα τα οποία εξαιρούνται από την οδηγία 70/156/ΕΟΚ, δυνάμει του άρθρου 8 παράγραφος 2 στοιχείο α) αυτής, τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν τον παραγωγό αυτό και τα οχήματά του από το άρθρο 7 παράγραφος 4, το άρθρο 8 και το άρθρο 9 της παρούσας οδηγίας.

4. Για τα τρίκυκλα μηχανοκίνητα οχήματα, ισχύουν μόνο το άρθρο 5 παράγραφος 1 και 2 και το άρθρο 6 της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 4

Πρόληψη

1. Προκειμένου να συμβάλουν στην πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων, τα κράτη μέλη ενθαρρύνουν, ιδίως, τα εξής:

α) οι κατασκευαστές οχημάτων, σε συνεργασία με τους κατασκευαστές υλικών και εξοπλισμού, να περιορίσουν τη χρήση

επικινδύνων ουσιών στα οχήματα και να τη μειώνουν στο μέτρο του δυνατού, ήδη από τη φάση της αρχικής σύλληψης του οχήματος και εφεξής, ιδίως προκειμένου να προλαμβάνεται η ελευθέρωσή τους στο περιβάλλον, να καθίσταται η ανακύκλωση ευκολότερη και να αποφεύγεται η ανάγκη διάθεσης επικινδύνων αποβλήτων·

β) κατά τον σχεδιασμό και την παραγωγή νέων οχημάτων, να λαμβάνονται πλήρως υπόψη και να διευκολύνονται η διάλυση, η επαναχρησιμοποίηση και η ανάκτηση, και ιδίως η ανακύκλωση, οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, των κατασκευαστικών τους στοιχείων και των υλικών τους·

γ) οι κατασκευαστές οχημάτων, σε συνεργασία με τους κατασκευαστές υλικών και εξοπλισμού, να ενσωματώνουν αυξανόμενη ποσότητα ανακυκλωμένου υλικού σε οχήματα και άλλα προϊόντα, προκειμένου να αναπτύσσονται οι αγορές για ανακυκλωμένα υλικά.

2. α) Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα υλικά και τα κατασκευαστικά στοιχεία των οχημάτων που διατίθενται στην αγορά από τις … (*) δεν περιέχουν μόλυβδο, υδράργυρο, κάδμιο και εξασθενές χρώμιο, πλην εκείνων των περιπτώσεων που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙ υπό τους όρους που προσδιορίζονται σε αυτό·

β) σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 11, η Επιτροπή, σε τακτική βάση και σύμφωνα με την τεχνική και επιστημονική πρόοδο, τροποποιεί το παράρτημα ΙΙ προκειμένου:

i) να καθορίζει, όπου απαιτείται, μέγιστες τιμές συγκέντρωσης έως τις οποίες η ύπαρξη των αναφερομένων στο σημείο α) ουσιών, σε συγκεκριμένα υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία, είναι ανεκτή,

ii) να εξαιρεί ορισμένα υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία οχημάτων από τις διατάξεις του στοιχείου α), εφόσον η χρήση των εν λόγω ουσιών είναι αναπόδραστη ανάγκη,

iii) να διαγράφει υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία οχημάτων από το παράρτημα ΙΙ, εάν η χρήση των εν λόγω ουσιών μπορεί να αποφευχθεί,

iv) να καθορίζει εκείνα τα υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία, τα οποία, σύμφωνα με τα σημεία i) και ii), μπορούν να αφαιρούνται πριν από κάθε περαιτέρω επεξεργασία· τα εν λόγω υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία επισημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα με άλλα κατάλληλα μέσα·

γ) η Επιτροπή τροποποιεί για πρώτη φορά το παράρτημα ΙΙ, το αργότερο … (**). Πάντως, καμία από τις απαριθμούμενες εξαιρέσεις δεν διαγράφεται από το παράρτημα, πριν από την 1η Ιανουαρίου 2003.

(*) 18 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.
(**) Δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 5

Συλλογή

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι:

— οι οικονομικοί φορείς δημιουργούν συστήματα για τη συλλογή όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους,

— την επαρκή διάθεση εγκαταστάσεων συλλογής στην επικράτειά τους.

2. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν επίσης τα απαραίτητα μέτρα ώστε να διασφαλίζουν ότι όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους μεταφέρονται σε εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας.

3. Τα κράτη μέλη δημιουργούν σύστημα, σύμφωνα με το οποίο η υποβολή πιστοποιητικού καταστροφής αποτελεί προϋπόθεση για την αποταξινόμηση του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του. Το πιστοποιητικό αυτό χορηγείται στον κάτοχο ή/και ιδιοκτήτη, όταν το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του μεταφέρεται σε εγκατάσταση επεξεργασίας. Πιστοποιητικό καταστροφής μπορούν να εκδίδουν οι εγκαταστάσεις επεξεργασίας οι οποίες έχουν λάβει άδεια σύμφωνα με το άρθρο 6. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν σε παραγωγούς, εμπόρους και συλλέκτες που ενεργούν για εξουσιοδοτημένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας, να εκδίδουν πιστοποιητικά καταστροφής, εφόσον εγγυώνται ότι, το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, μεταφέρεται σε εξουσιοδοτημένη εγκατάσταση επεξεργασίας.

Η έκδοση πιστοποιητικού καταστροφής από εγκαταστάσεις επεξεργασίας ή εμπόρους ή συλλέκτες που ενεργούν για εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας, δεν παρέχει στους ανωτέρω το δικαίωμα απαίτησης χρηματικής αποζημίωσης, πλην των περιπτώσεων όπου αυτό έχει ρυθμιστεί ρητώς από τα κράτη μέλη.

Τα κράτη μέλη που δεν διαθέτουν σύστημα αποταξινόμησης τη στιγμή έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας, δημιουργούν ένα σύστημα σύμφωνα με το οποίο, όταν ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του μεταφέρεται σε εγκατάσταση επεξεργασίας, διαβιβάζεται στην αρμόδια αρχή πιστοποιητικό καταστροφής, και συμμορφώνονται, εν πάση περιπτώσει, με τις διατάξεις της παρούσας παραγράφου. Τα κράτη μέλη που κάνουν χρήση του παρόντος εδαφίου, ενημερώνουν την Επιτροπή για τους σχετικούς λόγους.

4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να διασφαλίζεται ότι η παράδοση του οχήματος σε εξουσιοδοτημένη εγκατάσταση επεξεργασίας σύμφωνα με την παράγραφο 3, δεν συνεπάγεται κόστος για τον τελευταίο κάτοχο ή/και ιδιοκτήτη, ως αποτέλεσμα του γεγονότος ότι το όχημα έχει μηδενική ή αρνητική αξία στην αγορά.

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να διασφαλίζεται ότι, οι παραγωγοί καλύπτουν το σύνολο ή σημαντικό μέρος του κόστους της εφαρμογής του μέτρου αυτού ή/και παραλαμβάνουν τα οχήματα στο τέλος της ζωής τους, υπό τις ίδιες προϋποθέσεις με εκείνες που προβλέπει το πρώτο εδάφιο.

Τα κράτη μέλη μπορούν να ορίσουν ότι η παράδοση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους δεν είναι εντελώς δωρεάν, εάν τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους δεν περιέχουν τα βασικά κατασκευαστικά στοιχεία ενός οχήματος, και ιδίως τον κινητήρα και το αμάξωμα, ή περιέχουν απόβλητα που προστέθηκαν στο όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του.

Η Επιτροπή παρακολουθεί τακτικά την εφαρμογή του πρώτου εδαφίου, προκειμένου να διασφαλίζει ότι, δεν προκαλεί στρεβλώσεις της αγοράς και, εάν είναι απαραίτητο, προτείνει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετική τροποποίηση.

5. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να εξασφαλίζουν ότι οι αρμόδιες αρχές αναγνωρίζουν αμοιβαία και δέχονται τα πιστοποιητικά καταστροφής που εκδίδονται σε άλλα κράτη μέλη, σύμφωνα με την παράγραφο 3. Προς το σκοπό αυτό, η Επιτροπή, το αργότερο … (*), συντάσσει τις βασικές απαιτήσεις για το πιστοποιητικό καταστροφής.

Άρθρο 6

Επεξεργασία

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να εξασφαλίζουν ότι όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους αποθηκεύονται (έστω και προσωρινώς) και υφίστανται επεξεργασία σύμφωνα με τις γενικές απαιτήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 4 της οδηγίας 75/442/ΕΟΚ και σύμφωνα με τις βασικές τεχνικές απαιτήσεις που προβλέπονται στο παράρτημα Ι της παρούσας οδηγίας, με την επιφύλαξη των εθνικών κανόνων για την υγεία και το περιβάλλον.

2. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι κάθε εγκατάσταση ή επιχείρηση που εκτελεί εργασίες επεξεργασίας, λαμβάνει άδεια ή καταγράφεται από τις αρμόδιες αρχές, σύμφωνα με τα άρθρα 9, 10 και 11 της οδηγίας 75/442/ΕΟΚ.

Η παρέκκλιση από την απαίτηση αδείας που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 1 στοιχείο β) της οδηγίας 75/442/ΕΟΚ, μπορεί να ισχύει για εργασίες ανάκτησης που αφορούν απόβλητα από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τα οποία έχουν υποστεί επεξεργασία, σύμφωνα με το παράρτημα Ι παράγραφος 3 της παρούσας οδηγίας, εφόσον έχει προηγηθεί της καταγραφής επιθεώρηση από τις αρμόδιες αρχές. Κατά την επιθεώρηση αυτή εξακριβώνονται:

α) οι τύποι και οι ποσότητες των επεξεργαστέων αποβλήτων·

β) οι τηρητέες γενικές τεχνικές απαιτήσεις·

γ) οι ληπτέες προφυλάξεις ασφαλείας,

για την επίτευξη των στόχων του άρθρου 4 της οδηγίας 75/442/ΕΟΚ. Η επιθεώρηση αυτή διενεργείται μία φορά κατ' έτος. Τα κράτη μέλη που κάνουν χρήση της παρέκκλισης, διαβιβάζουν τα αποτελέσματα στην Επιτροπή.

3. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να διασφαλίζουν ότι οποιαδήποτε εγκατάσταση ή επιχείρηση που εκτελεί εργασίες επεξεργασίας, πληροί τουλάχιστον τις ακόλουθες υποχρεώσεις σύμφωνα με το παράρτημα Ι:

α) τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους απογυμνώνονται προτού επέλθει περαιτέρω επεξεργασία, ή λαμβάνονται άλλα ισοδύναμα μέτρα, προκειμένου να μειωθεί οποιαδήποτε επιβλαβής επίπτωση στο περιβάλλον. Κατασκευαστικά στοιχεία ή υλικά που επισημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα με άλλο τρόπο, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 αφαιρούνται πριν από περαιτέρω επεξεργασία·

β) τα επικίνδυνα υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία αφαιρούνται και απομονώνονται κατά επιλεκτικό τρόπο, ώστε να μην μολύνουν στη συνέχεια τα κατάλοιπα τεμαχισμού οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους·

γ) οι εργασίες απογύμνωσης και αποθήκευσης διεξάγονται κατά τρόπο ο οποίος διασφαλίζει την καταλληλότητα των κατασκευαστικών στοιχείων του οχήματος για επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση, και ιδίως για ανακύκλωση.

Οι εργασίες επεξεργασίας για την απορρύπανση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, όπως προβλέπεται στο παράρτημα Ι παράγραφος 3, πραγματοποιούνται το συντομότερο δυνατό.

4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να διασφαλίζουν ότι η άδεια ή η καταγραφή που αναφέρεται στην παράγραφο 2, περιλαμβάνει όλες τις απαραίτητες προϋποθέσεις για την συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις των παραγράφων 1, 2 και 3.

5. Τα κράτη μέλη μπορούν να ενθαρρύνουν τις εγκαταστάσεις ή επιχειρήσεις οι οποίες εκτελούν εργασίες επεξεργασίας, να υιοθετούν πιστοποιημένα συστήματα περιβαλλοντικής διαχείρισης.

Άρθρο 7

Επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να ενθαρρύνουν την επαναχρησιμοποίηση όσων κατασκευαστικών στοιχείων είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση, την ανάκτηση όσων κατασκευαστικών στοιχείων δεν μπορούν να επαναχρησιμοποιηθούν, και την απόδοση προτεραιότητας στην ανακύκλωση όταν είναι περιβαλλοντικά εφαρμόσιμη, με την επιφύλαξη των απαιτήσεων ασφαλείας.

2. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να διασφαλίζουν την επίτευξη των ακόλουθων στόχων από τους οικονομικούς φορείς:

(*) Δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

α) το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2005, για όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, η επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση αυξάνεται τουλάχιστον στο 85% κατά μέσο βάρος ανά όχημα και ανά έτος. Εντός του ιδίου χρονικού ορίου, η επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση αυξάνεται τουλάχιστον στο 80% κατά μέσο βάρος ανά όχημα και ανά έτος.

Για τα οχήματα που έχουν παραχθεί πριν από την 1η Ιανουαρίου 1980, τα κράτη μέλη μπορούν να καθορίσουν χαμηλότερους στόχους, αλλά όχι χαμηλότερους από το 75% για την επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση και όχι χαμηλότερους από το 70% για την επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση. Τα κράτη μέλη που κάνουν χρήση του παρόντος εδαφίου, ενημερώνουν την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη για τους σχετικούς λόγους·

β) το αργότερο την 1η Ιανουαρίου 2015, για όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, η επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση αυξάνεται τουλάχιστον στο 95% κατά μέσο βάρος ανά όχημα και ανά έτος. Εντός των ιδίων χρονικών ορίων, η επαναχρησιμοποίηση και η ανακύκλωση αυξάνεται τουλάχιστον στο 85% κατά μέσο βάρος ανά όχημα και ανά έτος.

Το αργότερο την 31η Δεκεμβρίου 2005, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο επανεξετάζουν τους στόχους που αναφέρονται στο στοιχείο β), βάσει εκθέσεως της Επιτροπής που συνοδεύεται από πρόταση. Στην έκθεσή της, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη της τις εξελίξεις όσον αφορά τη σύνθεση των υλικών των οχημάτων καθώς και τυχόν άλλες περιβαλλοντικές πτυχές συνδεόμενες με τα οχήματα.

Σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 11, η Επιτροπή ορίζει τις αναγκαίες λεπτομέρειες του ελέγχου της συμμόρφωσης των κρατών μελών με τους στόχους που ορίζονται στην παρούσα παράγραφο. Εν προκειμένω, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη όλους τους συναφείς παράγοντες, μεταξύ άλλων το κατά πόσον είναι διαθέσιμα στοιχεία και το ζήτημα των εισαγωγών/εξαγωγών οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Η Επιτροπή λαμβάνει το μέτρο αυτό το αργότερο στις … (*).

3. Βάσει προτάσεως της Επιτροπής, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο καθορίζουν στόχους επαναχρησιμοποίησης και ανάκτησης, καθώς και επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης, για τα έτη πέραν του 2015.

4. Προκειμένου να προετοιμασθεί τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, η Επιτροπή ενθαρρύνει την εκπόνηση ευρωπαϊκών προτύπων σχετικά με τη δυνατότητα αποσυναρμολόγησης, ανάκτησης και ανακύκλωσης των οχημάτων. Μόλις υπάρξει συμφωνία για τα πρότυπα, και σε κάθε περίπτωση πριν από το τέλος του 2001 το αργότερο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, βάσει πρότασης της Επιτροπής, θα τροποποιήσουν την οδηγία 70/156/ΕΟΚ, ούτως ώστε τα οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα προς την ανωτέρω οδηγία και διατίθενται στην αγορά τρία έτη μετά την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, να μπορούν να επαναχρησιμοποιηθούν ή/και να ανακυκλωθούν τουλάχιστον κατά 85% κατά βάρος ανά όχημα και να επαναχρησιμοποιηθούν και να ανακτηθούν τουλάχιστον κατά 95% κατά βάρος ανά όχημα.

(*) 24 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 8

Πρότυπα κωδικοποίησης/εγχειρίδια αποσυναρμολόγησης

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι οι παραγωγοί, σε συνεργασία με τους κατασκευαστές υλικών και εξοπλισμού, χρησιμοποιούν πρότυπα κωδικοποίησης για τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά, ιδίως για να διευκολύνουν την αναγνώριση των κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών τα οποία είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση.

2. Το αργότερο στις … (**), η Επιτροπή, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 11, ορίζει τα πρότυπα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, λαμβάνοντας υπόψη τις εργασίες που διεξάγονται εν προκειμένω στα οικεία διεθνή φόρα στις οποίες και συμβάλλει, όπως αρμόζει.

3. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι οι παραγωγοί παρέχουν εγχειρίδια αποσυναρμολόγησης για κάθε νέο τύπο οχήματος που διατίθεται στην αγορά εντός έξι μηνών από τη διάθεσή του στην αγορά. Τα εν λόγω εγχειρίδια, στο βαθμό που απαιτείται από τις εγκαταστάσεις επεξεργασίας, προκειμένου να συμμορφώνονται με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, προσδιορίζουν τα διάφορα κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά του οχήματος, καθώς και τα σημεία όπου ευρίσκονται όλες οι επικίνδυνες ουσίες στα οχήματα, ώστε να επιτυγχάνονται ιδίως οι στόχοι του άρθρου 7.

Άρθρο 9

Υποβολή εκθέσεων και πληροφόρηση

1. Κάθε τρία έτη, τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Η έκθεση καταρτίζεται βάσει ερωτηματολογίου ή σχεδίου που καταρτίζει η Επιτροπή κατά τη διαδικασία του άρθρου 6 της οδηγίας 91/692/ΕΟΚ [1], προκειμένου να δημιουργηθούν βάσεις δεδομένων για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και την επεξεργασία τους. Το ερωτηματολόγιο ή το σχέδιο διαβιβάζεται στα κράτη μέλη έξι μήνες πριν από την έναρξη της περιόδου που καλύπτεται στην έκθεση. Η έκθεση υποβάλλεται στην Επιτροπή εντός εννέα μηνών από το τέλος της τριετούς περιόδου την οποία καλύπτει.

Η πρώτη έκθεση καλύπτει περίοδο τριών ετών από την … (***).

Η Επιτροπή δημοσιεύει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, εντός εννέα μηνών από την παραλαβή των εκθέσεων από τα κράτη μέλη.

(**) Δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

(***) 18 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

([1]) ΕΕ L 377 της 31.12.1991, σ. 48.

2. Τα κράτη μέλη απαιτούν σε κάθε περίπτωση από τους σχετικούς οικονομικούς φορείς να δημοσιεύουν πληροφορίες σχετικά με:

— το σχεδιασμό των οχημάτων και των κατασκευαστικών στοιχείων τους προκειμένου να μπορούν να ανακτηθούν και να ανακυκλωθούν,

— την ορθή από περιβαλλοντική άποψη επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ειδικότερα όσον αφορά την αφαίρεση όλων των υγρών και την αποσυναρμολόγηση,

— την ανάπτυξη και βελτιστοποίηση τρόπων για την επαναχρησιμοποίηση, την ανακύκλωση και την ανάκτηση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής των και των κατασκευαστικών τους στοιχείων,

— την επιτευχθείσα πρόοδο όσον αφορά την ανάκτηση και ανακύκλωση προκειμένου να μειωθούν τα προς διάθεση απόβλητα και να αυξηθούν τα ποσοστά ανάκτησης και ανακύκλωσης.

Ο παραγωγός οφείλει να διαθέτει τις πληροφορίες αυτές στους μελλοντικούς αγοραστές οχημάτων και να τις περιλαμβάνει στο διαφημιστικό υλικό για την εμπορική προώθηση του νέου οχήματος.

Άρθρο 10

Εφαρμογή

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία μέχρι τις … (*). Πληροφορούν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των κυριοτέρων διατάξεων εσωτερικού δικαίου που εκδίδουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

3. Υπό την προϋπόθεση ότι επιτυγχάνονται τα επιδιωκόμενα από την παρούσα οδηγία αποτελέσματα, τα κράτη μέλη μπορούν να μεταφέρουν στην εθνική τους νομοθεσία τις διατάξεις των άρθρων 4 παράγραφος 1, 5 παράγραφος 1, 7 παράγραφος 1, 8 παράγραφος 1, 8 παράγραφος 3 και 9 παράγραφος 2 και να διευκρινίζουν τις λεπτομέρειες εφαρμογής του άρθρου 5 παράγραφος 4, μέσω συμφωνιών μεταξύ των αρμοδίων αρχών και των ενδιαφερομένων οικονομικών τομέων. Οι συμφωνίες αυτές πρέπει να πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

α) οι συμφωνίες είναι εκτελεστές·

β) οι συμφωνίες πρέπει να καθορίζουν στόχους με αντίστοιχες προθεσμίες·

γ) οι συμφωνίες δημοσιεύονται στην εθνική επίσημη εφημερίδα ή σε δημόσιο έγγραφο εξίσου προσιτό στο κοινό, και διαβιβάζονται στην Επιτροπή·

δ) τα αποτελέσματα που προκύπτουν δυνάμει της συμφωνίας παρακολουθούνται τακτικά, αναφέρονται στις αρμόδιες αρχές και την Επιτροπή και καθίστανται διαθέσιμα στο κοινό υπό τις προϋποθέσεις που ορίζει η συμφωνία·

ε) οι αρμόδιες αρχές μεριμνούν για την εξέταση της προόδου που επιτυγχάνεται δυνάμει της συμφωνίας·

στ) σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τη συμφωνία, τα κράτη μέλη οφείλουν να εφαρμόζουν τις σχετικές διατάξεις της παρούσας οδηγίας μέσω νομοθετικών, κανονιστικών ή διοικητικών μέτρων.

Άρθρο 11

Διαδικασία επιτροπής

Η Επιτροπή, επικουρούμενη από την επιτροπή που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 18 της οδηγίας 75/442/ΕΟΚ, θεσπίζει, σύμφωνα με τη διαδικασία του ιδίου άρθρου:

α) τις τροποποιήσεις που είναι αναγκαίες για την προσαρμογή των παραρτημάτων της παρούσας οδηγίας στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο·

β) τις βασικές απαιτήσεις για το πιστοποιητικό καταστροφής, που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 5·

γ) τα έντυπα που σχετίζονται με το σύστημα βάσεως δεδομένων το οποίο αναφέρεται στο άρθρο 9·

δ) τις λεπτομέρειες εφαρμογής που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 2 τρίτο εδάφιο.

Άρθρο 12

Έναρξη ισχύος

1. Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

(*) 18 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

2. Το άρθρο 5 παράγραφος 4 εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2003.

3. Στο παράρτημα II σημείο 11, μια μέγιστη τιμή 5 g ανά όχημα, μπορεί να εφαρμόζεται μέχρι τις … (*).

Άρθρο 13

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

…

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Ο Πρόεδρος	*Ο Πρόεδρος*

(*) 30 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Βασικές τεχνικές απαιτήσεις για την επεξεργασία σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφοι 1 και 3

1. Τοποθεσίες αποθήκευσης (περιλαμβανομένης προσωρινής αποθήκευσης) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους πριν από την επεξεργασία τους:

   — αδιαπέραστες επιφάνειες για κατάλληλους χώρους με πρόβλεψη εγκαταστάσεων συλλογής διαρροών, δοχείων μετάγγισης και μέσων καθαρισμού-απολίπανσης,

   — εξοπλισμός για την επεξεργασία υδάτων, περιλαμβανομένων των ομβρίων υδάτων, σε συμμόρφωση με κανονισμούς που αφορούν την υγεία και το περιβάλλον.

2. Τοποθεσίες επεξεργασίας:

   — αδιαπέραστες επιφάνειες για κατάλληλους χώρους, με πρόβλεψη εγκαταστάσεων συλλογής διαρροών, δοχείων μετάγγισης και μέσω καθαρισμού-απολίπανσης,

   — κατάλληλη αποθήκευση για εξαρτήματα τα οποία έχουν αποσυναρμολογηθεί, περιλαμβανομένης της αδιαπέραστης αποθήκευσης για εξαρτήματα που έχουν μολυνθεί από έλαια,

   — κατάλληλα κιβώτια αποθήκευσης μπαταριών (με εξουδετέρωση ηλεκτρολυτών επί τόπου ή αλλού), φίλτρων και πυκνωτών που περιέχουν pcb/pct,

   — κατάλληλα δοχεία για την ξεχωριστή αποθήκευση υγρών από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους: καυσίμων, ελαίου κινητήρος, ελαίου κιβωτίου ταχυτήτων, ελαίου διαφορικού, υδραυλικού ελαίου, υγρών ψύξεως, αντιψυκτικών, υγρών φρένων, οξέων μπαταρίας, υγρών συστημάτων κλιματισμού και οποιουδήποτε άλλου υγρού που υπάρχει σε όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του,

   — εξοπλισμός για την επεξεργασία υδάτων, περιλαμβανομένων των ομβρίων υδάτων, σε συμμόρφωση με κανονισμούς σχετικούς με την υγεία και το περιβάλλον,

   — κατάλληλη αποθήκευση μεταχειρισμένων ελαστικών, περιλαμβανομένης της πρόληψης κινδύνων πυρκαγιάς και υπερβολικού στοιβάγματος.

3. Δραστηριότητες επεξεργασίας για την απορρύπανση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους:

   — αφαίρεση των συσσωρευτών και των δοχείων υγροποιημένου αερίου,

   — αφαίρεση ή εξουδετέρωση των δυνάμει εκρηκτικών στοιχείων (π.χ. αερόσακκων),

   — αφαίρεση και ξεχωριστή συλλογή και αποθήκευση καυσίμων, ελαίων κινητήρος, ελαίου διαφορικού, ελαίου κιβωτίου ταχυτήτων, υδραυλικού ελαίου, υγρών ψύξεως, αντιψυκτικών, υγρών φρένων, υγρών συστημάτων κλιματισμού και κάθε άλλου υγρού που περιέχεται σε οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, εκτός εάν χρειάζονται για την επαναχρησιμοποίηση των συγκεκριμένων συστατικών μερών.

4. Δραστηριότητες επεξεργασίας για την προώθηση της ανακύκλωσης:

   — αφαίρεση των καταλυτών,

   — αφαίρεση του χαλκού, του αλουμινίου και του μαγνησίου που περιέχονται σε στοιχεία μετάλλου, εάν τα εν λόγω μέταλλα δεν διαχωρίζονται κατά τη διαδικασία τεμαχισμού καταλοίπων,

   — αφαίρεση των ελαστικών και των μεγάλων πλαστικών κατασκευαστικών στοιχείων (π.χ. προφυλακτήρες, ταμπλώ οργάνων, δοχεία υγρών, κ.λπ.),

   — αφαίρεση των υαλοπινάκων.

5. Οι δραστηριότητες αποθήκευσης πρέπει να διεξάγονται κατά τρόπον ώστε να αποφεύγονται ζημίες σε κατασκευαστικά στοιχεία που περιέχουν ρευστά ή σε δυνάμενα να ανακτηθούν κατασκευαστικά στοιχεία και ανταλλακτικά.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία που εξαιρούνται από το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α)

Υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία	Επισημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) σημείο iv)
Μόλυβδος ως συστατικό κραμάτων	
1. Χάλυβας με περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 0,3 % κ.β.	
2. Αλουμίνιο με περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 0,4 % κ.β.	
3. Μοχλοί παραθύρων και σώτρα τροχών με περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 4 % κ.β.	x
4. Κράματα χαλκού με περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 4 % κ.β.	
Μόλυβδος ως μέταλλο σε κατασκευαστικά στοιχεία	
5. Συσσωρευτές	x
6. Εσωτερική επίστρωση δεξαμενών βενζίνης	x
7. Αποσβεστήρες δονήσεων	x
8. Βουλκανιστικό μέσο για εύκαμπτους αγωγούς καυσίμων ή υψηλής πίεσης	
9. Σταθεροποιητικό μέσο σε προστατευτικές βαφές	
10. Συγκολλητικό μέσο σε πλακίδια ηλεκτρονικών κυκλωμάτων και άλλες εφαρμογές	
Εξασθενές χρώμιο	
11. Αντιδιαβρωτική επίστρωση σε πολλά κατασκευαστικά στοιχεία καίριας σημασίας (2 g ανά όχημα κατ' ανώτατο όριο)	
Υδράργυρος	
12. Λαμπτήρες	x

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Στις 25 Σεπτεμβρίου 1997, η Επιτροπή υπέβαλε στο Συμβούλιο πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος της ζωής τους, με βάση το άρθρο 130 Σ παράγραφος 1 της συνθήκης.

2. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή γνωμοδότησαν αντίστοιχα στις 11 Φεβρουαρίου 1999 και στις 25 Φεβρουαρίου 1998. Η Επιτροπή των Περιφερειών, της οποίας το Συμβούλιο ζήτησε τη γνώμη στις 28 Μαΐου 1999, αποφάσισε να μην γνωμοδοτήσει.

3. Στις 30 Απριλίου 1999, η Επιτροπή υπέβαλε στο Συμβούλιο την τροποποιημένη πρότασή της. Μετά την έναρξη ισχύος της συνθήκης του Άμστερνταμ, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο επιβεβαίωσε τη γνώμη του στις 6 Μαΐου 1999.

4. Στις 29 Ιουλίου 1999, το Συμβούλιο καθόρισε την κοινή θέση του, σύμφωνα με το άρθρο 251 παράγραφος 2 της συνθήκης.

II. ΣΤΟΧΟΣ

Η μελλοντική οδηγία αποσκοπεί στην πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων από οχήματα και στην επαναχρησιμοποίηση, ανακύκλωση και άλλες μορφές ανάκτησης οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και των κατασκευαστικών τους στοιχείων, ώστε να μειώνεται η διάθεση αποβλήτων, καθώς και στη βελτίωση της περιβαλλοντικής επίθεσης όλων των οικονομικών φορέων που συμμετέχουν στον κύκλο ζωής των οχημάτων και κυρίως των φορέων που συμμετέχουν άμεσα στην επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Προς το σκοπό αυτό, η οδηγία περιλαμβάνει μέτρα για την ελαχιστοποίηση της χρήσης επικίνδυνων ουσιών στα οχήματα, τη συλλογή και την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους με τρόπους ορθούς από περιβαλλοντικής άποψης καθώς και για την παράδοση των οχημάτων χωρίς κόστος για τον τελευταίο κάτοχο ή ιδιοκτήτη τους όταν τα οχήματα έχουν μηδενική ή αρνητική αξία στην αγορά.

III. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ

Γενικά

Το Συμβούλιο κατέστησε σαφέστερες τις απαιτήσεις όσον αφορά τη χρήση επικίνδυνων ουσιών, προσάρμοσε το σύστημα για τη δωρεάν ανάκτηση προκειμένου να υπάρξει πρακτικότερη λύση και προέβλεψε τη δυνατότητα εθελοντικών συμφωνιών ως μέσο για τη μεταφορά στην εθνική νομοθεσία διάφορων διατάξεων.

Άρθρα

(το κείμενο αναφοράς είναι η κοινή θέση και οι τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου)

Άρθρο 1

Το Συμβούλιο δεν θεώρησε σκόπιμη την αναφορά του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (τροπολογία 13) στη διάχυση ρύπων από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους αλλά τόνισε τη βελτίωση της περιβαλλοντικής επίδοσης όλων των οικονομικών φορέων και όχι μόνο των ασχολούμενων με την επεξεργασία.

Άρθρο 2

Το Συμβούλιο εξαίρεσε από την έννοια του «οχήματος» στην παράγραφο 1 — και συνεπώς από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας — τα δίκυκλα οχήματα με κινητήρα για οικονομικούς και τεχνικούς λόγους.

Το Συμβούλιο δεν προέβλεψε την εξαίρεση των «ιστορικών οχημάτων» (βλέπε άρθρο 3) (τροπολογίες 14 και 17 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου) και συνεπώς δεν περιέλαβε ορισμό των «ιστορικών οχημάτων». Το Συμβούλιο έκρινε ότι είναι ανώφελη η εξαίρεση των ιστορικών οχημάτων, δεδομένου ότι η οδηγία αφορά μόνον τα οχήματα τα οποία έχουν ήδη καταστεί απόβλητα.

Όσον αφορά τον ορισμό της «ανακύκλωσης» στην παράγραφο 7 (τροπολογία 15 του ΕΚ), το Συμβούλιο προτίμησε την προσέγγιση της Επιτροπής στην οδηγία 94/62/ΕΚ περί συσκευασιών, όπως είχε ζητήσει και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, με τη διαφορά ότι το Συμβούλιο διέγραψε την αναφορά στην οργανική ανακύκλωση (που δεν αφορά τα οχήματα).

Όσον αφορά τον όρο «πληροφορίες διάλυσης» (τροπολογία 16 του ΕΚ), το Συμβούλιο τον θεώρησε περιττό δεδομένου ότι δεν χρησιμοποιείται στα επόμενα άρθρα ή παραρτήματα. Το άρθρο 8 παράγραφος 3, το οποίο διευκρινίστηκε περαιτέρω, θεωρήθηκε επαρκές αναφορικά με τις πληροφορίες που πρέπει να παρέχουν οι κατασκευαστές στα εγχειρίδια διάλυσης.

Άρθρο 3

Όσον αφορά τα κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά οχημάτων στην παράγραφο 1 (τροπολογίες 17 και 18 του ΕΚ), το Συμβούλιο θεώρησε περιττή την αναφορά στη συντήρηση και επισκευή καθώς και στα κατασκευαστικά στοιχεία πλην εκείνων που παραδίδει ο κατασκευαστής.

Επιπλέον, όπως προαναφέρθηκε, θεώρησε αδικαιολόγητη την εξαίρεση «ιστορικών οχημάτων» από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.

Όσον αφορά τα «τρίκυκλα» οχήματα με κινητήρα, το Συμβούλιο συμφώνησε για πρακτικούς λόγους να εφαρμόσει σε αυτά μόνο το άρθρο 5 παράγραφοι 1 και 2 και το άρθρο 6.

Άρθρο 4

Παράγραφος 2

Το Συμβούλιο επέλεξε μια αναλυτικότερη και πρακτικότερη λύση σε σχέση με την πρόταση της Επιτροπής πηγαίνοντας, κατά κάποιο τρόπο, μακρύτερα και από την τροπολογία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου:

— τα υλικά και τα κατασκευαστικά στοιχεία που διατίθενται στην αγορά 18 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας (και όχι από το 2005) δεν θα πρέπει να περιέχουν τις εν λόγω επικίνδυνες ουσίες· κατόπιν τούτου, η αναφορά στον τεμαχισμό και την ταφή εγκαταλείφθηκε,

— το νέο παράρτημα ΙΙ περιέχει οριακές τιμές για προσωρινές εξαιρέσεις (που αντιστοιχούν περίπου στα αιτήματα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου),

— οι εξαιρέσεις αυτές πρέπει να ελέγχονται τακτικά· ο πρώτος έλεγχος θα γίνει νωρίτερα απ' ό,τι ζήτησε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, δηλαδή το αργότερο ένα έτος (αντί δύο) μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας,

— ειδικά όμως για το εξασθενές χρώμιο, μια υψηλότερη τιμή μπορεί να ισχύσει επί 30 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας, για τεχνικούς λόγους.

Άρθρο 5

Παράγραφος 1

Για πρακτικούς και οικονομικούς λόγους, το Συμβούλιο δεν περιέλαβε τα μεταχειρισμένα εξαρτήματα στην απαίτηση της συλλογής των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Παράγραφος 2

Το Συμβούλιο εγκατέλειψε την ημερομηνία της 1ης Ιανουαρίου 2000 δεδομένου ότι η μεταφορά των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους μπορεί να εφαρμοστεί μόνο μετά την εφαρμογή της οδηγίας, δηλαδή 18 μήνες μετά τη δημοσίευσή της (άρθρο 11 παράγραφος 1).

Δεν έκανε αναφορά στους παραγωγούς, όπως θα επιθυμούσε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (τροπολογία 23 του ΕΚ), αφού η παράγραφος 1 σαφώς προβλέπει τη δημιουργία συστημάτων συλλογής από οικονομικούς φορείς.

Παράγραφος 3

Όσον αφορά την έκδοση πιστοποιητικών καταστροφής από φορείς πλην της εγκατάστασης επεξεργασίας, το Συμβούλιο κατέληξε σε ένα σαφέστερο και πρακτικότερο κείμενο.

Στο σημείο αυτό, αφαιρέθηκε η αναφορά στην προσωρινή αποταξινόμηση.

Το Συμβούλιο θεώρησε ότι χρειαζόταν ειδική διάταξη (βλέπε δύο τελευταίες υποπαραγράφους) για το ζήτημα των απαιτήσεων χρηματικής επιστροφής και για την περίπτωση των κρατών μελών που δεν διαθέτουν σύστημα αποταξινόμησης τη στιγμή της θέσπισης της οδηγίας.

Παράγραφος 4

Το Συμβούλιο συμφώνησε σε μια πιο διαφοροποιημένη λύση, σύμφωνα με την οποία:

— η παράδοση του οχήματος σε εξουσιοδοτημένη εγκατάσταση δεν συνεπάγεται κόστος για τον τελευταίο κάτοχο ή/και ιδιοκτήτη όταν το όχημα έχει μηδενική ή αρνητική αξία στην αγορά,

— ο παραγωγός αναλαμβάνει όλο το κόστος ή σημαντικό μέρος του,

— η παράδοση δεν είναι εντελώς δωρεάν εάν το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του δεν περιέχει βασικά κατασκευαστικά στοιχεία,

— η δωρεάν ανάκτηση γίνεται σύμφωνα με το άρθρο 12 (από το 2001 για τα νέα οχήματα και από το 2006 για οχήματα που ευρίσκονται ήδη στην αγορά). Το Συμβούλιο επέλεξε τη λύση αυτή έπειτα από επίπονη συζήτηση συνεκτιμώντας τα ειδικά προβλήματα που αναφέρθηκαν κατά τις τελικές διαπραγματεύσεις.

Άρθρο 6

Παράγραφος 2 (τροπολογία 28)

Το Συμβούλιο κατέληξε σε μια πιο διαφοροποιημένη λύση που αναφέρεται σε έκδοση αδειών και εγγραφή στο μητρώο και η οποία επιλύει το ζήτημα των παρεκκλίσεων με αναφορά στην επιθεώρηση από τις αρμόδιες αρχές.

Παράγραφος 3 (τροπολογίες 29, 30, 31)

Το Συμβούλιο συμφώνησε ως προς τις ελάχιστες υποχρεώσεις των επιχειρήσεων επεξεργασίας ειδικότερα προσθέτοντας στο παράρτημα Ι όρους που πρέπει να πληρούν οι επιχειρήσεις επεξεργασίας και όρους για την προώθηση της ανακύκλωσης, ακολουθώντας έτσι σε μεγάλο βαθμό τα αιτήματα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Άρθρο 7

Παράγραφος 1 (τροπολογίες 32, 33)

Το Συμβούλιο δεν περιέλαβε ειδική αναφορά στην εκπομπή καυσαερίων και θορύβου ούτε ρητή αναφορά στις πληροφορίες για την αποθήκευση και τη δοκιμή των κατασκευαστικών στοιχείων. Θεώρησε ότι οι πληροφορίες αυτές καλύπτονται στο άρθρο 8 παράγραφος 4 περί εγχειριδίων διάλυσης.

Το ζήτημα της επαναχρησιμοποίησης κατασκευαστικών στοιχείων (τα οποία δεν ενέχουν κινδύνους) δεν αντιμετωπίστηκε από το Συμβούλιο.

Παράγραφος 2 (τροπολογία 34)

Το Συμβούλιο συμφώνησε ως προς τους στόχους που προτάθηκαν από την Επιτροπή και υποστηρίχτηκαν από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αλλά προτίμησε τις προθεσμίες της Επιτροπής από εκείνες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Περιέλαβε διάταξη για την επανεξέταση των στόχων το αργότερο το 2005 προκειμένου να συνεκτιμηθεί η εξέλιξη της υλικής σύνθεσης των οχημάτων και άλλες περιβαλλοντικές πτυχές συνδεόμενες με τα οχήματα.

Ενίσχυσε επίσης το κείμενο προσθέτοντας διάταξη για τον έλεγχο της συμμόρφωσης των κρατών μελών προς τους στόχους.

Παράγραφος 4 (τροπολογία 36)

Το Συμβούλιο προτίμησε να διακρίνει σαφέστερα την προετοιμασία της τροποποίησης της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ για την έγκριση τύπου και της ανάπτυξης ευρωπαϊκών προτύπων. Προκειμένου να αποφευχθεί καθυστέρηση, προέβλεψε το 2001 ως προθεσμία για την τροποποίηση της εν λόγω οδηγίας.

Άρθρο 8 (τροπολογία 37)

Το Συμβούλιο συμφώνησε ευρέως με την πρόταση της Επιτροπής και διατήρησε την έννοια των εγχειριδίων διάλυσης (αντί των πληροφοριών περί διάλυσης).

Άρθρο 9 (τροπολογίες 39, 40)

Το Συμβούλιο προσάρμοσε το κείμενο στις συνήθεις απαιτήσεις των κρατών μελών περί ενημέρωσης και υποβολής εκθέσεων και διεύρυνε τις απαιτήσεις περί ενημέρωσης για τους οικονομικούς φορείς.

Άρθρο 10 (τροπολογία 41)

Παράγραφος 1

Το Συμβούλιο προτίμησε, κατά τα ειωθότα, να καθορίσει (18μηνη) προθεσμία από τη δημοσίευση της οδηγίας στην Επίσημη Εφημερίδα από το να καθορίσει συγκεκριμένη ημερομηνία.

Άρθρο 2 (τροπολογία 42)

Μια από τις μείζονες αλλαγές της πρότασης της Επιτροπής έγινε εδώ· λαμβάνοντας υπόψη τις θετικές εθνικές εμπειρίες, το Συμβούλιο θεώρησε ότι πρέπει να επιτραπεί στα κράτη μέλη να μεταφέρουν στην εθνική νομοθεσία διάφορες διατάξεις μέσω εθελοντικών συμφωνιών.

Συνέδεσε τη δυνατότητα αυτή με διάφορες προϋποθέσεις και με το σαφή όρο ότι τα επιδιωκόμενα από την οδηγία αποτελέσματα θα επιτευχθούν.

Άρθρο 12

Για την προθεσμία 2001/2006 βλέπε τις παρατηρήσεις στο άρθρο 5 παράγραφος 4.

Για τις προθεσμίες σχετικά με το εξασθενές χρώμιο βλέπε τις παρατηρήσεις στο άρθρο 4 παράγραφος 2.

Νέο παράρτημα I

Βλέπε τις παρατηρήσεις στο άρθρο 6.

Νέο παράρτημα II

Βλέπε τις παρατηρήσεις στο άρθρο 4 παράγραφος 2.

Το Συμβούλιο ενέκρινε το προοίμιο στο συμφωνημένο κείμενο των άρθρων, λαμβάνοντας υπόψη τις διοργανικές συμφωνίες για τη διατύπωση της κοινοτικής νομοθεσίας (σημείο 10).