

Този документ е средство за документиране и не обвързва институциите

► В **ДИРЕКТИВА 2000/53/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**
от 18 септември 2000 година
относно излезлите от употреба превозни средства
(ОВ L 269, 21.10.2000 г., стр. 34)

Изменена със:

		Официален вестник		
		№	страница	дата
► <u>M1</u>	Commission Decision 2002/525/EC of 27 June 2002 (*)	L 170	81	29.6.2002 г.
► <u>M2</u>	Commission Decision 2005/63/EC of 24 January 2005 (*)	L 25	73	28.1.2005 г.
► <u>M3</u>	Commission Decision 2005/438/EC of 10 June 2005 (*)	L 152	19	15.6.2005 г.
► <u>M4</u>	Решение 2005/673/ЕО на Съвета от 20 септември 2005 година	L 254	69	30.9.2005 г.
► <u>M5</u>	Директива 2008/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2008 година	L 81	62	20.3.2008 г.
► <u>M6</u>	Решение 2008/689/ЕО на Комисията от 1 август 2008 година	L 225	10	23.8.2008 г.
► <u>M7</u>	Директива 2008/112/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 2008 година	L 345	68	23.12.2008 г.
► <u>M8</u>	Решение 2010/115/ЕС на Комисията от 23 февруари 2010 година	L 48	12	25.2.2010 г.
► <u>M9</u>	Директива 2011/37/ЕС на Комисията от 30 март 2011 година	L 85	3	31.3.2011 г.
► <u>M10</u>	Директива 2013/28/ЕС на Комисията от 17 май 2013 година	L 135	14	22.5.2013 г.
► <u>M11</u>	Директива (ЕС) 2016/774 на Комисията от 18 май 2016 година	L 128	4	19.5.2016 г.

(*) Настоящият акт никога не е публикуван на български език



ДИРЕКТИВА 2000/53/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 18 септември 2000 година

относно излезлите от употреба превозни средства

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 175, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията ⁽¹⁾,

като взеха предвид мнението на Икономическия и социален комитет ⁽²⁾,

след консултация с Комитета на регионите,

действайки в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора в светлината на съвместния текст, одобрен от Помирителния комитет на 23 май 2000 година ⁽³⁾,

като имат предвид, че

- (1) Различните национални мерки, засягащи излезлите от употреба превозни средства, трябва да бъдат хармонизирани с оглед на това първо да се минимизира въздействието на излезлите от употреба превозни средства върху околната среда, допринасяйки по този начин за защитата, опазването и подобряването на качеството на околната среда и запазване на енергията и второ, да се осигури гладкото функциониране на вътрешния пазар и да се избегнат нарушенията на конкуренцията в Общността.
- (2) Необходима е общностна рамка, за да се осигури съгласуваност между националните подходи за постигането на изтъкнатите по-горе цели, особено с оглед предназначението на превозните средства за рециклиране и възстановяване към изискванията на съоръженията за събиране и третиране и постигането на целите за повторна употреба, рециклиране и възстановяване, вземайки предвид принципа за субсидиарност и принципа „замърсителят плаща“.
- (3) Всяка година излезлите от употреба превозни средства в Общността генерират между 8 и 9 милиона тона отпадъци, които трябва да се управляват правилно.
- (4) С оглед прилагането на принципите на предпазливост и превенция и в съответствие със стратегията на Общността за управление на отпадъците, генерирането на отпадъци трябва да се избягва колкото е възможно.
- (5) Друг фундаментален принцип е, че отпадъците трябва да се употребяват повторно и да се възстановяват, и че следва да се отдава предпочитание на повторната употреба и рециклирането.

⁽¹⁾ ОВ С 337, 7.11.1997 г., стр. 3 и

ОВ С 156, 3.6.1999 г., стр. 5.

⁽²⁾ ОВ С 129, 27.4.1998 г., стр. 44.

⁽³⁾ Становище на Европейския парламент от 11 февруари 1999 г. (ОВ С 150, 28.5.1999 г., стр. 420), Обща позиция на Съвета от 29 юли 1999 г. (ОВ С 317, 4.11.1999 г., стр. 19) и Решение на Европейския парламент от 3 февруари 2000 г. (все още непубликувано в *Официалния вестник*). Решение на Съвета от 20 юли 2000 г. и Решение на Европейския парламент от 7 септември 2000 г.

▼B

- (6) Държавите-членки трябва да вземат мерки, за да осигурят икономическите оператори да създадат системи за събиране, третиране и възстановяване на излезлите от употреба превозни средства.
- (7) Държавите-членки трябва да осигурят последният държател и/или собственик да може да предаде безплатно излязлото от употреба превозното средство на оправомощено предприятие за третиране, тъй като превозното средство няма никаква, или пък има отрицателна пазарна стойност. Държавите-членки трябва да осигурят производителите да посрещат всички, или значителна част от разходите за изпълнението на тези мерки; нормалното функциониране на пазарните сили не трябва да бъде спъвано.
- (8) Настоящата директива следва да се отнася за превозни средства и излезлите от употреба превозни средства, включително техни компоненти и материали, както и резервни и заместващи части, без да се нарушават стандартите за безопасност, емисиите във въздуха и контрола на шума.
- (9) Следва да се разбира, че настоящата директива е заимствала, където е подходящо, терминологията използвана от няколко съществуващи директиви, и по-специално Директива 67/548/ЕИО на Съвета от 27 юни 1967 г. за сближаването на законовите, подзаконовите и административните разпоредби относно класификацията, опаковането и етикетирването на опасни вещества ⁽¹⁾, Директива 70/156/ЕИО на Съвета от 6 февруари 1970 г. за сближаването на законовите, подзаконовите и административните разпоредби относно типовото одобрение на моторни превозни средства и техните ремаркета ⁽²⁾, и Директива 75/442/ЕИО на Съвета от 15 юли 1975 г. относно отпадъците ⁽³⁾.
- (10) Стари превозни средства с историческо значение, или превозни средства с колекционерска стойност или предназначени за музеи, поддържани по надлежния и екологично съобразен начин, било в готовност за движение или разглобени на части, не попадат в дефиницията за отпадък, съдържаща се в Директива 75/442/ЕИО и не попадат в обхвата на настоящата директива.
- (11) Важно е да се приемат превантивни мерки, които да се прилагат още в концептуалната фаза на превозното средство и в последствие особено под формата на намаляване и контрол на опасните вещества в превозните средства, с оглед предотвратяване на изпускането им в околната среда, облекчаване на рециклирането и избягване на обезвреждането на опасни отпадъци. По-специално, употребата на олово, живак, кадмий и хексавалентен хром следва да бъде забранена. Тези тежки метали следва да се използват само в някои приложения, в съответствие със списък, който подлежи на редовно преразглеждане. Това ще спомогне за осигуряването определени материали и компоненти да не се превърнат в стружкови остатъци и да не бъдат изгаряни или депонирани в сметищата.

⁽¹⁾ ОВ 196, 16.8.1967 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 98/98/ЕО на Комисията (ОВ L 355, 30.12.1998 г., стр. 1).

⁽²⁾ ОВ L 42, 23.2.1970 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 98/91/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 11, 16.1.1999 г., стр. 25).

⁽³⁾ ОВ L 194, 25.7.1975 г., стр. 39. Директива, последно изменена с Решение 96/350/ЕО на Комисията (ОВ L 135, 6.6.1996 г., стр. 32).

▼B

- (12) Рециклирането на всички пластмаси от излезлите от употреба превозни средства трябва постоянно да се подобрява. Комисията понастоящем проучва екологичното въздействие на PVC. На основата на тези проучвания, Комисията ще направи подходящи предложения за употребата на PVC, включително и съображения за превозните средства.
- (13) Изискванията за разкомплектоване, повторна употреба и рециклиране на излезлите от употреба превозни средства и техните компоненти следва да бъдат интегрирани при проектирането и производството на нови превозни средства.
- (14) Развитието на пазари за рециклирани материали следва да се поощрява.
- (15) С оглед осигуряване излезлите от употреба превозни средства да бъдат изхвърляни без заплахата за околната среда, следва да се създадат подходящи системи за събиране.
- (16) Следва да се въведе сертификат за унищожаване, който да се използва като условие за deregистрация на излезлите от употреба превозни средства. Държавите-членки без deregистрационна система следва да въведат такава система, в съответствие с която сертификатът за унищожаване се съобщава на съответния компетентен орган когато излязлото от употреба превозно средство се прехвърля в съоръжение за третиране.
- (17) Настоящата директива не пречи държавите-членки да предоставят, когато е подходящо, временна де-регистрация на превозни средства.
- (18) На операторите по събирането и третирането трябва да бъде позволено да действат само след като са получили разрешително или, в случай че регистрацията се използва и като разрешително — когато са били спазени специфичните условия.
- (19) Възможността за рециклиране и повторно възстановяване на превозните средства трябва да бъдат поощрявани.
- (20) Важно е да се предвидят изисквания за операциите по складирането и третирането с оглед предотвратяване на отрицателните въздействия върху околната среда и избягване появата на изкривявания в търговията и конкуренцията.
- (21) С оглед постигането на краткосрочни резултати и предоставянето на операторите, потребителите и публичните власти необходимата дългосрочна перспектива, трябва да бъдат поставени количествени цели за повторна употреба, рециклиране и възстановяване, които да се постигнат от икономическите оператори.
- (22) Производителите следва да осигурят превозните средства да се проектират и произвеждат по такъв начин, че да може количествените цели за повторна употреба, рециклиране и възстановяване да бъдат постигнати. Затова Комисията поощрява изготвянето на Европейски стандарти и предприема необходимите мерки за изменение на съответното европейско законодателство за типово одобрение на превозните средства.

▼B

- (23) Държавите-членки трябва да осигурят запазването на конкуренцията при изпълнението на разпоредбите на настоящата директива, особено по отношение на достъпа на малки и средни предприятия до пазара за събирането, разкомплектоването, третирането и рециклирането.
- (24) С оглед улесняване на разкомплектоването и възстановяването, и по-специално рециклирането на излезлите от употреба превозни средства, производителите на превозни средства следва да осигурят оправомощени съоръжения за третиране с цялата необходима информация за разкомплектоването, особено за опасните материали.
- (25) Изготвянето на Европейски стандарти, когато е подходящо, трябва да бъде поощрявано. Производителите на превозни средства и на материали следва да използват за компонентите и материалите кодиращи стандарти, които ще се определят от Комисията, подпомагана от съответния комитет. При подготовката на тези стандарти, Комисията отчита, когато е подходящо, работата на съответните международни форуми в тази област.
- (26) Данни за излезлите от употреба превозни средства в рамките на цялата Общност са необходими с оглед наблюдението на изпълнението на целите на настоящата директива.
- (27) Консуматорите следва да бъдат адекватно информирани, за да приспособят своето поведение и отношение; за тази цел, трябва да бъде предоставена информация на съответните икономически оператори.
- (28) Държавите-членки могат да изберат да изпълняват някои от разпоредбите посредством споразумения със съответния икономически сектор, стига да са спазени някои условия.
- (29) Приспособяването към научния и технически прогрес на изискванията за съоръженията за третиране и за употребата на опасни вещества, както и приемането на минимални стандарти за сертификата за унищожаване, формата за базата данни и мерките, необходими за контрол на спазването на количествените цели следва да се извършва от Комисията в съответствие с процедурата на комитета.
- (30) Мерките, които ще се вземат за изпълнението на настоящата директива, трябва да се приемат в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г., определящо процедурите за упражняването на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията ⁽¹⁾.
- (31) Държавите-членки могат да прилагат разпоредбите на настоящата директива преди датата, определена в нея, стига такива мерки да са съвместими с Договора,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

⁽¹⁾ ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.



Член 1

Цели

Настоящата директива определя мерките, които имат за цел като първи приоритет, предотвратяването на отпадъци от превозни средства и освен това, повторната употреба, рециклирането и други форми за възстановяване на излезлите от употреба превозни средства и на техните компоненти, както и намаляване на депонирането на отпадъци, подобряването на екологичните резултати от поведението на всички икономически оператори, участващи в жизнения цикъл на превозните средства, и особено операторите, пряко участващи в третирането на излезлите от употреба превозни средства.

Член 2

Определения

За целите на настоящата директива:

1. „превозно средство“ означава всяко превозно средство, определено като категория M1 или N1, дефинирани в приложение IIА към Директива 70/156/ЕИО, и триколесни моторни превозни средства, така както са определени в Директива 92/61/ЕИО, но без триколесни мотоциклети;
2. „излязло от употреба превозно средство“ означава превозно средство, което представлява отпадък по смисъла на член 1, буква а) на Директива 75/442/ЕИО;
3. „производител“ означава производителят на превозното средство, или професионалният вносител на превозно средство в държава-членка;
4. „превенция“ означава мерките, целящи намаляването на количеството и вредността за околната среда от излезлите от употреба превозни средства, техните материали и вещества;
5. „третиране“ означава всяка дейност след като излязлото от употреба превозно средство е било предадено на съоръжение за премахване на замърсяването, разкомплектоване, разрязване, надробяване, оползотворяване или подготовка за обезвреждане на стружкови отпадъци, и всяка друга операция за оползотворяване и/или обезвреждане на излязлото от употреба превозно средство и компонентите му;
6. „повторна употреба“ означава всяка операция, чрез която компоненти на излязлото от употреба превозно средство се използват за същата цел, за която са били предназначени;
7. „рециклиране“ означава повторната преработка в производствен процес на отпадъчните материали за първоначалното им предназначение или за други цели, но без възстановяването за енергия. Възстановяването за енергия означава употребата на горими отпадъци като средство за генериране на енергия чрез пряко горене със или без друг отпадък, но с възстановяване на топлината;
8. „оползотворяване“ означава всяка от приложимите операции, предвидени в приложение IIБ на Директива 75/442/ЕИО;
9. „обезвреждане“ означава всяка от приложимите операции, предвидени в приложение IIА на Директива 75/442/ЕИО;

▼B

10. „икономически оператори“ означава производители, дистрибутори, събирачи, застрахователни компании за моторни превозни средства, разкомплектовачи, раздробители, възстановители, рециклатори и други оператори по третирането на излезлите от употреба превозни средства, включително компонентите и материалите им;

▼M7

11. „опасно вещество“ означава всяко вещество, което отговаря на критериите на някой от следните класове или категории на опасност, определени в приложение I към Регламент (ЕО) № 1272/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 2008 г. относно класифицирането, етикетирането и опаковането на вещества и смеси ⁽¹⁾:

- а) класове на опасност 2.1—2.4, 2.6 и 2.7, 2.8 типове А и В, 2.9, 2.10, 2.12, 2.13 категории 1 и 2, 2.14 категории 1 и 2, 2.15 типове А—F;
- б) класове на опасност 3.1—3.6, 3.7 вредни ефекти върху половата функция и оплодителната способност или върху развитието, 3.8 ефекти, различни от наркотичните ефекти, 3.9 и 3.10;
- в) клас на опасност 4.1;
- г) клас на опасност 5.1;

▼B

12. „раздробител“ означава всяко съоръжение, използвано за нарязване на парчета или фрагментиране на превозни средства с изтекла годност, включително за целите на получаването на метален скрап за директна повторна употреба;
13. „информация за разкомплектоването“ означава цялата информация, която е необходима за правилното и екологично съобразно третиране на излезлите от употреба превозни средства. Тя ще се предоставя на разрешените съоръжения за третиране от страна на производителите на превозни средства и на компоненти под формата на ръководства, или чрез електронните медии (напр. CD-ROM, „онлайн“ услуги).

*Член 3***Обхват**

1. Настоящата директива се отнася за превозни средства и излезлите от употреба превозни средства, включително техните компоненти и материали. Без да се накърнява член 5, параграф 4, трета алинея, настоящето се прилага независимо от извършен сервис или поправка на превозното средство по време на употребата и независимо дали е съоръжено с компоненти, доставени от производителя или с други компоненти, чието монтиране като резервни или заместващи части е в съответствие със съответните общностни или национални разпоредби.

2. Настоящата директива се прилага, без да се накърнява съществуващото общностно и съответното национално законодателство и по-специално, стандартите за безопасност, за емисиите във въздуха, контрола на шума и защита на почвата и водата.

⁽¹⁾ ОВ L 353, 31.12.2008 г., стр. 1.

▼B

3. Когато даден производител произвежда или внася само превозни средства, които са изключени от обхвата на Директива 70/156/ЕИО по силата на член 8, параграф 2, буква а) от последната, държавите-членки могат да изключат този производител и превозните му средства от член 7, параграф 4, членове 8 и 9 на настоящата директива.

4. Превозни средства със специално предназначение, така както са определени в втората алинея на член 4, параграф 1, буква а) на Директива 70/156/ЕИО, се изключват от разпоредбите на член 7 на настоящата директива.

5. За триколесни превозни средства се прилагат само член 5, параграф 1, член 5 параграф 2 и член 6 на настоящата директива.

*Член 4***Превенция**

1. С оглед подпомагане превенцията на отпадъци държавите-членки поощряват, по-специално:

а) производителите на превозни средства, заедно с производителите на материали и съоръжения, да ограничат употребата на опасни вещества в превозните средства и да ги намалят, доколкото е възможно през целия период още от създаването на превозното средство, с оглед да се предотврати изпускането им в околната среда, да направят рециклирането им по-лесно и да избегнат необходимостта от обезвреждане на опасни отпадъци;

б) проектирането и производството на нови превозни средства, което отчита изцяло и облекчава разкомплектоването, повторната употреба и оползотворяването, и по-специално рециклирането на излезли от употреба превозни средства, техните компоненти и материали;

в) производителите на превозни средства, заедно с производителите на материали и съоръжения, да интегрират увеличаващо се количество рециклиран материал в превозните средства и в други продукти, с оглед развитие на пазарите на рециклирани материали.

2. а) Държавите-членки осигуряват материалите и компонентите на превозните средства, пуснати на пазара след 1 юли 2003 година, да не съдържат олово, живак, кадмий или хексавалентен хром, освен в случаите, изброени в приложение II при уточнените там условия;

б) ► **M5** Приложение II се изменя редовно в съответствие с научно-техническия прогрес, с оглед: ◀

i) установяване според необходимостта на максимални стойности на концентрация, до които съществуването на веществата, споменати в буква а) в специфични материали и компоненти на превозните средства, се допускат;

ii) изключването на определени материали и компоненти на превозните средства от разпоредбите на буква а), ако употребата на тези вещества не може да бъде избегната;

iii) изключване на материали и компоненти на превозни средства от приложение II, ако употребата на тези вещества може да бъде избегната;

▼B

iv) в съответствие с точки i) и ii), определянето на тези материали и компоненти на превозни средства, които могат да бъдат отделени преди по-нататъшното третиране; те се етикетират или идентифицират по друг подходящ начин;

▼M5

Мерките, посочени в подточки i)–iv), предназначени да изменят несъществени елементи от настоящата директива, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 11, параграф 3.

▼B

в) Комисията внася първите изменения в приложение II не по-късно от 21 октомври 2001 година. Във всеки случай никое от изключенията, посочени в него, няма да се снемат от приложението преди 1 януари 2003 година.

*Член 5***Събиране**

1. Държавите-членки предприемат необходимите мерки за осигуряване:

— икономическите оператори да създадат системи за събирането на всички излезли от употреба превозни средства и, доколкото е технически възможно, на отпадъчните използвани части, снети при ремонт,

— адекватната наличност на съоръжения за събиране на своята територия.

2. Държавите-членки вземат също така и необходимите мерки за осигуряване излезлите от употреба превозни средства да бъдат прехвърлени в разрешени съоръжения за третиране.

3. Държавите-членки създават система, в съответствие с която представянето на сертификат за унищожаване е условие за deregистрация на излязлото от употреба превозно средство. Този сертификат се издава на държателя и/или собственика, когато излязлото от употреба превозно средство се прехвърля в съоръжение за третиране. Съоръженията за третиране, които са получили разрешително в съответствие с член 6, имат право да издават сертификат за унищожаване. Държавите-членки могат да разрешат производители, търговци и събиратели да издават сертификат за унищожаване от името на разрешено съоръжение за третиране, стига да гарантират, че излязлото от употреба превозно средство е прехвърлено в разрешено съоръжение за третиране и стига те да са регистрирани при публичните власти.

Издаването на сертификат за унищожаване от съоръжения за третиране, търговци или събиратели от името на разрешено съоръжение за третиране не им дава право да претендират за възстановяване на изразходваните суми, освен в случаите, когато това е било изрично уредено от държавите-членки.

▼B

Държавите-членки, които нямат дерегистрационна система към датата на влизането в сила на настоящата директива, създават система, в съответствие с която съответният компетентен орган се уведомява за сертификата за унищожаване, когато излязлото от употреба превозно средство се прехвърля в съоръжение за третиране и във всяко друго отношение се спазват условията на настоящия параграф. Държавите-членки, които се възползват от настоящата алинея, информират Комисията за причините за това.

4. Държавите-членки вземат необходимите мерки, за да гарантират, че доставянето на превозното средство на разрешено съоръжение за третиране в съответствие с параграф 3 става без разходи за последния държател и/или собственика поради факта, че превозното средство няма никаква или има отрицателна пазарна стойност.

Държавите-членки вземат необходимите мерки, за да гарантират, че производителите ще посрещат всички, или значителна част от разходите по прилагането на тази мярка и/или приемат обратно излезлите от употреба превозни средства при същите условия, като тези, посочени в първата алинея.

Държавите-членки могат да предвидят доставката на излезлите от употреба превозни средства да не е напълно безплатна, ако излязлото от употреба превозно средство не съдържа необходимите компоненти на превозно средство, и по-специално мотора и шасито; или пък съдържа отпадъци, които са били добавени към излязлото от употреба превозно средство.

Комисията редовно следи за изпълнението на първата алинея, за да гарантира, че това няма да доведе до нарушения на пазара и ако е необходимо, предлага на Европейския парламент и на Съвета съответно изменение.

▼M5

5. Държавите-членки вземат всички необходими мерки, за да гарантират, че компетентните органи взаимно признават и приемат сертификатите за унищожаване, издадени в други държави-членки, в съответствие с параграф 3.

За тази цел се определят минимални изисквания за сертификата за унищожаване. Тази мярка, предназначена да измени несъществени елементи от настоящата директива чрез допълването ѝ, се приема в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 11, параграф 3.

▼B*Член 6***Третиране**

1. Държавите-членки вземат необходимите мерки, за да гарантират, че всички излезли от употреба превозни средства се складира (дори временно) и се третират в съответствие с общите изисквания, посочени в член 4 на Директива 75/442/ЕИО, и в съответствие с минималните технически изисквания, посочени в приложение I към тази директива, без да се нарушават националните здравни и екологични наредби.

2. Държавите-членки вземат необходимите мерки, за да гарантират, че всяко заведение или предприятие, осъществяващо операции за третиране, получава разрешително или се регистрира при компетентните органи, в съответствие с членове 9, 10 и 11 на Директива 75/442/ЕИО.

▼B

Частичният отказ от изискванията за разрешителното, посочени в член 11, параграф 1, буква б) на Директива 75/442/ЕИО, може да се отнася за операции по възстановяване на отпадъци от излезлите от употреба превозни средства, след като са били третираны в съответствие с приложение I, параграф 3 към тази директива, ако е предвидена инспекция от компетентните органи преди регистрацията. Тази инспекция проверява:

- а) типа и количествата отпадъци, които ще се третират;
- б) общите технически изисквания, които следва да се спазват;
- в) предпазните мерки, които следва да се вземат,

с оглед постигане на целите, посочени в член 4 на Директива 75/442/ЕИО. Тази инспекция се извършва веднъж годишно. Държавите-членки, възползващи се от този частичен отказ, изпращат резултатите на Комисията.

3. Държавите-членки вземат необходимите мерки, за да гарантират, че всяко заведение или предприятие, осъществяващо операции по третиране, изпълнява поне следните задължения в съответствие с приложение I:

- а) излезлите от употреба превозни средства да се разкомплектоват преди по-нататъшно третиране или да се предприемат други еквивалентни действия с оглед намаляване всяко негативно въздействие върху околната среда. Етикетиранияте или идентифицираните по друг начин компоненти в съответствие с член 4, параграф 2 се разкомплектоват преди по-нататъшно третиране;
- б) опасните материали и компоненти се премахват и отделят селективно, за да не замърсяват последващ надробен отпадък от излезлите от употреба превозни средства;
- в) разкомплектовачи операции и складиране се извършват по начин, който осигурява годността на компонентите на превозното средство за повторна употреба и оползотворяване, и особено за рециклиране.

Посочените в приложение I, параграф 3 третиращи операции за отстраняване на замърсяването на излезлите от употреба превозни средства се извършват възможно най-скоро.

4. Държавите-членки вземат необходимите мерки, за да гарантират, че разрешителното или регистрацията, посочени в параграф 2, включва всички условия, необходими за спазване на изискванията на параграфи 1, 2 и 3.

5. Държавите-членки поощряват заведения или предприятия, които осъществяват третиращи операции, да въведат сертифицирани системи за екологично управление.

▼M5

6. Приложение I се изменя в съответствие с научно-техническия прогрес. Тази мярка, предназначена да измени несъществени елементи от настоящата директива, се приема в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 11, параграф 3.



Член 7

Повторна употреба и оползотворяване

1. Държавите-членки вземат необходимите мерки за поощряване на повторната употреба на компоненти, които са подходящи за повторна употреба, за оползотворяване на компоненти, които не могат да бъдат употребени повторно и за отдаване на предпочитание на рециклирането когато е екосъобразно, без за се нарушават изискванията относно безопасността на превозните средства и екологичните изисквания като емисиите във въздуха и контрола на шума.

2. Държавите-членки вземат необходимите мерки, за да гарантират, че следните цели ще бъдат постигнати от икономическите оператори:

а) не по-късно от 1 януари 2006 г., повторната употреба и оползотворяването на всички излезли от употреба превозни средства да се увеличи до минимум 85 % от средното тегло на превозно средство и за година. В рамките на същия срок, повторната употреба и рециклирането да се увеличи до минимум 80 % от средното тегло на превозно средство и за година;

за превозни средства, произведени преди 1 януари 1980 г., държавите-членки могат да поставят по-ниски цели, но не по-ниски от 75 % за повторна употреба и възстановяване и не по-ниски от 70 % за повторна употреба и рециклиране. Държавите-членки, които се възползват от настоящата алинея, информират Комисията и другите държави-членки за причините;

б) не по-късно от 1 януари 2015 г. повторната употреба и възстановяването за всички излезли от употреба превозни средства да се увеличи до минимум 95 % от средното тегло на превозно средство и за година. В рамките на същия срок, повторната употреба и рециклирането да се увеличи до минимум 85 % от средното тегло на превозно средство и за година.

Най-късно до 31 декември 2005 г. Европейският парламент и Съветът преразглеждат целите, посочени в буква б) въз основа на доклад на Комисията, придружен с предложение. В своя доклад Комисията взема предвид развитието на материалния състав на превозните средства и всякакви други релевантни екологични аспекти, свързани с превозните средства.



Определят се подробни правила, необходими за контрол на спазването от страна на държавите-членки на целите, посочени в първата алинея. Когато предлага такива правила, Комисията взема предвид всички относими фактори, *inter alia*, наличността на данни и въпроса за износа и вноса на излезли от употреба превозни средства. Тези подробни правила, предназначени да изменят несъществени елементи от настоящата директива чрез допълването ѝ, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 11, параграф 3.



3. Въз основа на предложение на Комисията, Европейският парламент и Съветът определят цели за повторна употреба и възстановяване и за повторна употреба и рециклиране за годините след 2015 г.

▼B

4. С оглед подготвянето на изменение на Директива 70/156/ЕИО Комисията поощрява разработването на Европейски стандарти за възможностите за разкомплектоване, възстановяване и рециклиране на превозните средства. След като е постигнато съгласие по стандартите, но не по-късно от края на 2001 г., Европейският парламент и Съветът, въз основа на предложение от Комисията, изменят Директива 70/156/ЕИО с оглед превозните средства, типово одобрени в съответствие с тази директива и пуснати на пазара три години след изменението на Директива 70/156/ЕИО, да могат да бъдат повторно употребявани и/или рециклируеми до минимално 85 % от теглото на превозно средство и да могат да бъдат повторно употребявани и/или възстановими до минимално 95 % от теглото на превозно средство.

5. Предлагайки изменението на Директива 70/156/ЕИО относно способността за разкомплектоване, възстановяване и рециклиране на превозните средства, Комисията, според необходимостта, взема предвид нуждата да се осигури повторната употреба на компоненти да не поражда заплахи за безопасността и околната среда.

*Член 8***Стандарти за кодиране/информация за демонтиране**

1. Държавите-членки вземат необходимите мерки, за да гарантират, че производителите, съвместно с производителите на материали и апаратура, използват стандарти за кодиране на компонентите и материалите, особено с оглед облекчаване идентифицирането на тези компоненти и материали, които са подходящи за повторна употреба и възстановяване.

▼M5

2. Определят се стандартите, посочени в параграф 1. Когато предлага такива стандарти, Комисията взема предвид дейността, осъществявана в тази област на съответните международни форуми, и ако е подходящо, дава приноса си за тази дейност. Тази мярка, предназначена да измени несъществени елементи от настоящата директива чрез допълването ѝ, се приема в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 11, параграф 3.

▼B

3. Държавите-членки вземат необходимите мерки, за да гарантират, че производителите предоставят информация за разкомплектоването за всеки тип ново превозно средство, което се пуска на пазара в рамките на шест месеца, след като превозното средство е било пуснато на пазара. Тази информация идентифицира, доколкото това е необходимо за съоръженията за третиране, различните компоненти и материали на превозното средство с оглед спазването на разпоредбите на тази директива, както и месторазположението на всички опасни вещества в превозното средство, особено с оглед постигането на целите, посочени в член 7.

4. Без да се засяга търговската и промишлена поверителност, държавите-членки вземат необходимите мерки, за да гарантират, че производителите на компоненти, използвани в превозните средства, предоставят на оправомощените съоръжения за третиране, доколкото това се изисква от тези съоръжения, необходимата информация за разкомплектоването, складирането и изпробването на компонентите, които могат да бъдат използвани повторно.

▼B*Член 9***Докладване и информация**

1. На тригодишни интервали държавите-членки изпращат доклад до Комисията относно прилагането на настоящата директива. Докладът се изготвя на основата на въпросник или образец, разработени от Комисията в съответствие с процедурата, предвидена в член 6 на Директива 91/692/ЕИО ⁽¹⁾ с оглед създаването на бази данни за излезлите от употреба превозни средства и тяхното третиране. Този доклад съдържа релевантната информация за възможните промени в структурата на търговията с превозни средства и за предприятията за събиране, разкомплектоване, надробяване, възстановяване и рециклиране, водещи до нарушаване на конкуренцията между или вътре в държавите-членки. Въпросникът или образецът се изпращат на държавите-членки шест месеца преди започването на периода, разглеждан от доклада. Докладът се представя на Комисията в рамките на девет месеца от края на тригодишния период, за който се отнася.

Първият доклад се отнася за периода от три години, започващ на 21 април 2002 г.

На основата на горепосочената информация, Комисията публикува доклад за прилагането на настоящата директива в рамките на девет месеца от получаването на докладите от държавите-членки.

▼M5

Форматите, свързани с базата данни, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 11, параграф 2.

▼B

2. Държавите-членки изискват във всеки релевантен случай икономическите оператори да публикуват информация за:

- проектирането на превозните средства и техните компоненти с оглед тяхната способност за възстановяване и рециклиране,
- екосъобразното третиране на излезлите от употреба превозни средства, и по-специално за отстраняването на всички течности и за разкомплектоването,
- разработването и оптимизирането на способите за повторна употреба, рециклиране и възстановяване на излезлите от употреба превозни средства и техните компоненти,
- постигнатия напредък по отношение на възстановяването и рециклирането с оглед намаляването на отпадъците за обезвреждане и увеличаването на темповете на оползотворяване и рециклиране.

Производителят трябва да направи тази информация достъпна за евентуалните купувачи на превозни средства. Тя се включва в рекламната литература, използвана при маркетинга на новото превозно средство.

⁽¹⁾ ОВ L 377, 31.12.1991 г., стр. 48.

▼B*Член 10***Изпълнение**

1. Държавите-членки приемат законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива до 21 април 2002 година. Те незабавно информират Комисията за това.

Когато държавите-членки приемат тези мерки, те съдържат позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът за позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от вътрешното право, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

3. Ако целите, посочени в настоящата директива са постигнати, държавите-членки могат да въведат разпоредбите, съдържащи се в член 4, параграф 1, член 5, параграф 1, член 7, параграф 1, член 8, параграф 1, член 8, параграф 3 и член 9, параграф 2 и да уточнят подробните правила за изпълнението на член 5, параграф 4 чрез споразумения между компетентните органи и засегнатите икономически сектори. Подобни споразумения трябва да отговарят на следните изисквания:

- а) да може да бъде осигурено изпълнението на споразуменията;
- б) споразуменията следва да уточняват целите със съответните крайни срокове;
- в) споразуменията се публикуват в националния официален вестник или в официален документ, еднакво достъпен за обществеността и се изпращат на Комисията;
- г) постигнатите резултати в рамките на споразумението се наблюдават редовно, докладват се на компетентните органи и на Комисията и са достъпни за обществеността при условията, посочени в споразуменията;
- д) компетентните органи предвиждат разглеждането на напредъка, постигнат по споразумението;
- е) в случай на неспазване на споразумението, държавите-членки следва да изпълнят релевантните разпоредби на настоящата директива посредством закони, подзаконови или административни мерки.

▼M5*Член 11***Процедура на комитета**

1. Комисията се подпомага от комитет, създаден по силата на член 18 от Директива 75/442/ЕИО.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

Срокът, предвиден в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, се определя на три месеца.

▼M5

3. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1—4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

▼B*Член 12***Влизане в сила**

1. Настоящата директива влиза в сила в деня на нейното публикуването в *Официален вестник на Европейските общности*.
2. Член 5, параграф 4 се прилага:
 - от 1 юли 2001 година за превозни средства, пуснати на пазара от тази дата,
 - от 1 януари 2007 година за превозни средства, пуснати на пазара преди датата, посочена в първото тире.
3. Държавите-членки могат да прилагат член 5, параграф 4 преди датите, посочени в параграф 2.

*Член 13***Адресати**

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.



ПРИЛОЖЕНИЕ I

Минимални технически изисквания за третирането в съответствие с член 6, параграфи 1 и 3

1. Места за складиране (включително временно складиране) на излезлите от употреба превозни средства преди тяхното третиране:
 - непромокаеми повърхности за подходящи площи с предвиждане на съоръжения за събиране на течове, резервоари и почистватели-обезмазнители,
 - апаратура за третирането на водата, включително дъждовната вода, в съответствие със здравните и екологични регламенти,
2. Места за третиране:
 - непромокаеми повърхности за подходящи площи с предвиждане на съоръжения за събиране на течове, резервоари и почистватели-обезмазнители,
 - подходящи складове за разкомплектовани резервни части, включително непромокаеми складове за замърсени с нефт резервни части,
 - подходящи контейнери за складирането на акумулатори (с електролизна неутрализация на място или другаде), филтри и кондензатори, съдържащи РСВ/РСТ,
 - подходящи складови резервоари за разделно складиране на течности от излезлите от употреба превозни средства: гориво, моторно масло, масло от скоростната кутия, трансмисионно масло, хидравлично масло, охлаждащи течности, антифриз, спирачни течности, акумулаторни киселини, течности от климатичната система и всякакви други течности, съдържащи се в излязлото от употреба превозно средство,
 - апаратура за третиране на водата, включително дъждовната вода, в съответствие със здравните и екологични регламенти,
 - подходящи складове за използваните гуми, включително предотвратяване на опасност от пожар и прекомерно натрупване на запаси,
3. Третиращи операции за премахване на замърсяването на излезлите от употреба превозни средства:
 - отстраняване на акумулатори и резервоари за втечен газ,
 - отстраняване или неутрализация на потенциално експлозивни компоненти, (напр. въздушни възглавници),
 - отстраняване и разделно събиране и складиране на гориво, моторно масло, масло от скоростната кутия, трансмисионно масло, хидравлично масло, охлаждащи течности, антифриз, спирачни течности, акумулаторни киселини, течности от климатичната система и всякакви други течности, съдържащи се в излязлото от употреба превозно средство, освен ако те са необходими за повторната употреба на съответните части,
 - отстраняване, доколкото е осъществимо, на всички компоненти, идентифицирани като съдържащи живак.
4. Третиращи операции, с оглед подпомагане на рециклирането:
 - отстраняване на катализатори,
 - отстраняване на метални компоненти, съдържащи мед, алуминий и магнезий, ако тези метали не са отделени при раздробяващия процес,

▼B

- отстраняване на гуми и големи пластмасови компоненти (калници, арматурно табло, контейнери за течности, и т.н.) ако тези материали не са отделени при раздробяващия процес по такъв начин, че да могат да бъдат ефективно рециклирани като материали,
 - отстраняване на стъкло.
5. Складови операции следва да се извършват като се избягва увреждането на компонентите, съдържащи течности, или до възстановими компоненти и резервни части.

▼ M11

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Материали и компоненти, освободени от разпоредбите на член 4, параграф 2, буква а)

Материали и компоненти	Обхват и дата на изтичане на освобождаването	Да се етикетират или направят идентифицируеми в съответствие с член 4, параграф 2, буква б), iv)
------------------------	--	--

Олово като легиращ елемент

1 а). Стомана за механична обработка и стоманени детайли, обработени с последващо горещо цинкуване, с тегловно съдържание на олово до 0,35 %		
1 б). Цинкувани при непрекъснат процес стоманени листове с тегловно съдържание на олово до 0,35 %	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2016 г., и резервни части за тези превозни средства	
2 а). Алюминий за механична обработка с тегловно съдържание на олово до 2 %	Като резервни части за превозни средства, пуснати на пазара преди 1 юли 2005 г.	
2 б). Алюминий с тегловно съдържание на олово до 1,5 %	Като резервни части за превозни средства, пуснати на пазара преди 1 юли 2008 г.	
2 в). Алюминий с тегловно съдържание на олово до 0,4 %	(¹)	
3. Медна сплав с тегловно съдържание на олово до 4 %.	(¹)	
4 а). Лагерни черупки и втулки	Като резервни части за превозни средства, пуснати на пазара преди 1 юли 2008 г.	
4 б). Лагерни черупки и втулки в двигатели, предавателни механизми и компресори за климатични инсталации	Като резервни части за превозни средства, пуснати на пазара преди 1 юли 2011 г.	

Олово и оловни съединения в компоненти

5. Акумулаторни батерии	(¹)	X
6. Виброгасители (амортизатори)	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2016 г., и резервни части за тези превозни средства	X
7 а). Вулканизиращи вещества и стабилизатори за еластomers в спирални маркучи, горивни маркучи, вентилационни маркучи, еластомерни/метални части в приложения за ходовата част, както и за опорни тампони за двигатели	Като резервни части за превозни средства, пуснати на пазара преди 1 юли 2005 г.	

▼ M11

Материали и компоненти	Обхват и дата на изтичане на освобождаването	Да се етикетират или направят идентифицируеми в съответствие с член 4, параграф 2, буква б), iv)
7 б). Вулканизиращи вещества и стабилизатори за еластomers в спирачни маркучи, горивни маркучи, вентилационни маркучи, еластомерни/метални части в приложения за ходовата част, както и за опорни тампони за двигатели, с тегловно съдържание на олово до 0,5 %	Като резервни части за превозни средства, пуснати на пазара преди 1 юли 2006 г.	
7 в). Свързващи вещества за еластomers за силови предавателни механизми, с тегловно съдържание на олово до 0,5 %	Като резервни части за превозни средства, пуснати на пазара преди 1 юли 2009 г.	
8 а). Олово в припой за прикрепване на електрически и електронни компоненти към печатни платки и олово в покритието на крачетата на компонентите, различни от електролитни алуминиеви кондензатори, в изводите на компонентите и в електронните печатни платки	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2016 г., и резервни части за тези превозни средства	X ⁽³⁾
8 б). Олово в припой за електрически приложения, различни от запояване върху електронни печатни платки или върху стъкло	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2011 г., и резервни части за тези превозни средства	X ⁽³⁾
8 в). Олово в покритието на изводите на електролитни алуминиеви кондензатори	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2013 г., и резервни части за тези превозни средства	X ⁽³⁾
8 г). Олово, използвано при запояване върху стъкло в дебитомерите за масов дебит на въздух	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2015 г., и резервни части за тези превозни средства	X ⁽³⁾
8 д). Олово в припой за висока температура на топене (т.е. сплави на оловото с 85 % или повече тегловно съдържание на олово)	(²)	X ⁽³⁾
8 е)а). Олово, използвано в съвместими щифтови съединителни системи	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2017 г. и резервни части за тези превозни средства	X ⁽³⁾
8 е)б). Олово, използвано в съвместими щифтови съединителни системи, различни от свързващата повърхност на електрическите съединители в токопроводящата система на превозни средства	(²)	X ⁽³⁾
8 ж). Олово в припой за създаване на надеждна електрическа връзка между полупроводниковия кристал и носещата част в корпусите на интегрални схеми от типа Flip-Chip	(²)	X ⁽³⁾

▼ M11

Материали и компоненти	Обхват и дата на изтичане на освобождаването	Да се етикетират или направят идентифицируеми в съответствие с член 4, параграф 2, буква б), iv)
8 з). Олово в припой за прикрепване на топлоотвеждащи пластини към радиатора на силови полупроводникови блокове с размер на интегралната схема от поне 1 cm ² излъчваща зона и номинална плътност от поне 1 A/mm ² на силициевата зона на интегралната схема	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2016 г. и резервни части за тези превозни средства	X ⁽³⁾
8 и). Олово в припой за запояване при приложения в стъкла с вграден електрически проводник, с изключение на запояване в многослонови стъкла	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2016 г. и резервни части за тези превозни средства	X ⁽³⁾
8 й). Олово в припой за запояване на многослонови стъкла	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2020 г. и резервни части за тези превозни средства	X ⁽³⁾
9. Легла на клапани	Като резервни части за типове двигатели, разработени преди 1 юли 2003 г.	
10 а). Електрически и електронни компоненти, съдържащи олово в стъкло или керамика, в стъклена или керамична матрична съставка на композитен материал, в стъклено-керамичен материал или в стъклено-керамична матрична съставка на композитен материал. Това освобождаване не важи за използването на олово във: — стъкло в лампови колби и глазура на запалителни свещи, — диелектрични керамични материали за компонентите, изброени в 10 б), 10 в) и 10 г).		X ⁽⁴⁾ (за компоненти, различни от пиезо-керамиките в двигателите)
10 б). Олово в диелектрични керамични материали на основата на цирконат-титанат на оловото, използвани в кондензатори, които са част от интегрални схеми или дискретни полупроводникови елементи		
10 в). Олово в диелектрични керамични материали на кондензатори за номинално напрежение, което е по-ниско от 125 V~ или 250 V=	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2016 г., и резервни части за тези превозни средства	
10 г). Олово в диелектрични керамични материали на кондензатори за компенсация на свързаните с температурата отклонения на датчиците в ултразвуковите хидроакустични системи	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2017 г. и резервни части за тези превозни средства	
11. Пиротехнически задействащи устройства	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 юли 2006 г., и резервни части за тези превозни средства	
12. Съдържащи олово термоелектрични материали за електротехнически приложения в автомобила с цел намаляване на емисиите на CO ₂ чрез оползотворяване на топлината на отработилите газове	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2019 г., и резервни части за тези превозни средства	X

▼ M11

Материали и компоненти	Обхват и дата на изтичане на освобождаването	Да се етикетират или направят идентифицируеми в съответствие с член 4, параграф 2, буква б), iv)
<i>Шествалентен хром</i>		
13 а). Покрития против корозия	Като резервни части за превозни средства, пуснати на пазара преди 1 юли 2007 г.	
13 б). Покрития против корозия, използвани за сглобките с болтове и гайки за ходовата част	Като резервни части за превозни средства, пуснати на пазара преди 1 юли 2008 г.	
14. Като антикорозионен агент за охладителната система от въглеродна стомана на абсорбиционни хладилници в моторните каравани до 0,75 тегловни % в охлаждащия разтвор, освен ако е възможно използването на други технологии за охлаждане (т.е. на разположение на пазара за приложение в моторни каравани) и не води до отрицателни въздействия върху околната среда, здравето и/или безопасността на потребителите		X
<i>Живак</i>		
15 а). Газоразрядни лампи за фарове	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 юли 2012 г., и резервни части за тези превозни средства	X
15 б). Луминесцентни лампи, използвани в дисплеите на арматурните табла	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 юли 2012 г., и резервни части за тези превозни средства	X
<i>Кадмий</i>		
16. Аккумулятори за електрически превозни средства	Като резервни части за превозни средства, пуснати на пазара преди 31 декември 2008 г.	

(¹) Настоящото освобождаване ще бъде преразгледано през 2015 г.
(²) Настоящото освобождаване ще бъде преразгледано през 2019 г.
(³) Демонтаж, ако във връзка с точка 10, буква а) е надвишен средният праг от 60 грама за превозно средство. За прилагането на тази клауза няма да се вземат предвид електронни устройства, които не са монтирани на производствената линия от производителя.
(⁴) Демонтаж, ако във връзка с точки 8. а) — 8. й) е надвишен средният праг от 60 грама за превозно средство. За прилагането на тази клауза няма да се вземат предвид електронни устройства, които не са монтирани на производствената линия от производителя.

Забележки:

При хомогенен материал, за олово, шествалентен хром и живак се допуска максимална тегловна концентрация до 0,1 %, а за кадмий — 0,01 %.

Разрешава се без ограничения повторната употреба на части от превозни средства, които вече са били на пазара към датата на изтичане на освобождаването, тъй като употребата им не попада в обхвата на член 4, параграф 2, буква а).

Резервните части, пуснати на пазара след 1 юли 2003 г., които се използват за превозни средства, пуснати на пазара преди 1 юли 2003 г., се освобождават от разпоредбите на член 4, параграф 2, буква а) (*).

(*) Тази клауза не се прилага за тежестите за балансиране на колела, въгленовите четки за електродвигатели и спирачните накладки.