



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 11.3.2004
COM(2004) 162 τελικό

2004/0053 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**σχετικά με την έγκριση τύπου οχημάτων με κινητήρα όσον αφορά τη δυνατότητα
επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησής τους, καθώς και για την
τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου**

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η παρούσα πρόταση οδηγίας ορίζει τις αναγκαίες διατάξεις για να εξασφαλιστεί ότι ο σχεδιασμός των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και των ελαφρών φορτηγών οχημάτων έως 3 500 kg¹ συμμορφώνεται με τα απαιτούμενα ελάχιστα ποσοστά όσον αφορά τη «δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης», τη «δυνατότητα ανακύκλωσης» και τη «δυνατότητα ανάκτησής» τους.

Οι διατάξεις αυτές θα περιληφθούν στο κοινοτικό σύστημα έγκρισης τύπου. Όσον αφορά τα επιβατικά αυτοκίνητα, οι διατάξεις θα αποτελέσουν μέρος της διαδικασίας για την έγκριση τύπου ολόκληρων οχημάτων, η οποία είναι υποχρεωτική για όλα τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα, δεδομένου ότι η οδηγία 70/156/ΕΟΚ² του Συμβουλίου τροποποιήθηκε με την οδηγία 92/53/ΕΚ³ του Συμβουλίου της 18ης Ιουνίου 1992.

Η οδηγία 70/156/ΕΟΚ αναμορφώνεται αυτή την περίοδο με σκοπό, μεταξύ άλλων, την επέκταση του κοινοτικού συστήματος έγκρισης τύπου και σε οχήματα πέραν των επιβατικών αυτοκινήτων. Στο μεταξύ, θα ζητηθεί από τα κράτη μέλη να εφαρμόσουν τις διατάξεις αυτής της οδηγίας στα ελαφρά φορτηγά οχήματα μέσω των εθνικών διαδικασιών τους για την έγκριση τύπου.

1.1. Απαιτούμενα ελάχιστα ποσοστά

Τα σχετικά κατώτατα όρια έχουν οριστεί με την οδηγία 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Σεπτεμβρίου 2000, για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους⁴. Κατ' εφαρμογή του άρθρου 7 παράγραφος 4 της εν λόγω οδηγίας, τα καινούργια οχήματα που διατίθενται στην αγορά τρία έτη μετά την έγκριση της τροποποίησης της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχεδιάζονται και κατασκευάζονται έτσι ώστε να μπορούν:

- να επαναχρησιμοποιηθούν ή/και να ανακυκλωθούν τουλάχιστον κατά 85 % κατά μάζα⁵.
- να επαναχρησιμοποιηθούν ή/και να ανακτηθούν τουλάχιστον κατά 95 % κατά μάζα.

¹ Σε όλο το κείμενο της παρούσας αιτιολογικής έκθεσης θα χρησιμοποιείται ο όρος «επιβατικά αυτοκίνητα» αντί για «οχήματα M₁» και ο όρος «ελαφρά φορτηγά οχήματα» αντί για «οχήματα N₁» (η κατηγορία M₁ περιλαμβάνει επιβατικά αυτοκίνητα, οχήματα ελεύθερου χρόνου, πολυμορφικά οχήματα και μικρά λεωφορεία – η κατηγορία N₁ περιλαμβάνει ελαφρά φορτηγά οχήματα έως 3 500 kg).

² Οδηγία του Συμβουλίου της 6ης Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους (ΕΕ L 42 της 23.2.1970, σ. 1).

³ ΕΕ L 225 της 10.8.1992, σ 1.

⁴ ΕΕ L 269 της 21.10.2000, σ. 34.

⁵ Στην παρούσα πρόταση χρησιμοποιείται ο όρος «μάζα» αντί του βάρους. Οι μάζες εκφράζονται σε χιλιόγραμμα.

Οι διατάξεις αυτές θα ισχύσουν για τους νέους τύπους οχημάτων που πρόκειται να εγκριθούν και για τα καινούργια οχήματα που καλύπτονται ήδη με σχετική έγκριση, τα οποία θα διατεθούν στην αγορά τρία έτη μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

1.2. Τροποποιήσεις στην οδηγία 70/156/ΕΟΚ

Δεύτερο χαρακτηριστικό της πρότασης είναι ότι διαμορφώνει τις αναγκαίες δεσμευτικές συνδέσεις με την οδηγία 70/156/ΕΟΚ και ειδικότερα ότι περιλαμβάνονται στο παράρτημα Ι της οδηγίας αυτής όλες οι σχετικές τεχνικές πληροφορίες που είναι αναγκαίες για τις αιτήσεις έγκρισης τύπου.

1.3. Επισημάνση των κατασκευαστικών στοιχείων

Στο στάδιο της αποσυναρμολόγησης είναι σημαντικό να αναγνωρίζονται τα υλικά που αποτελούν τα πολυμερή ή ελαστομερή κατασκευαστικά στοιχεία προκειμένου να αποφεύγεται η ανάμειξη ασύμβατων προϊόντων. Τα κατασκευαστικά στοιχεία που αφορά η παρούσα οδηγία απαριθμούνται στον κατάλογο αποσυναρμολόγησης, τον οποίο υποχρεούται ο κατασκευαστής να υποβάλει στην αρμόδια για την έγκριση αρχή.

Οι κατάλληλες επισημάνσεις πρέπει να γίνονται σύμφωνα με την απόφαση 2003/138/ΕΚ της Επιτροπής της 27ης Φεβρουαρίου 2003 ⁶.

1.4. Επαναχρησιμοποίηση των κατασκευαστικών στοιχείων

Τέλος, σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 5 της οδηγίας 2000/53/ΕΚ, η πρόταση περιλαμβάνει κατάλογο κατασκευαστικών στοιχείων που δεν πρέπει να επαναχρησιμοποιούνται στην κατασκευή οχημάτων επειδή μπορεί να ενέχουν κινδύνους για την ασφάλεια ή το περιβάλλον.

Αυτές οι διατάξεις θα ισχύσουν 12 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

Τα προτεινόμενα μέτρα βασίζονται στην παραδοχή ότι όσο μεγαλύτερη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης έχουν τα καινούργια οχήματα, τόσο ευκολότερη θα καταστεί η επίτευξη των στόχων που ορίζονται στο άρθρο 7 παράγραφος 2 της οδηγίας 2000/53/ΕΚ, όταν τα οχήματα αυτά φθάνουν στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Το άρθρο 7 παράγραφος 4 της ίδιας οδηγίας προβλέπει κατώτατα όρια όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης για τα καινούργια οχήματα.

Το άρθρο 7 παράγραφος 4 της οδηγίας 2000/53/ΕΚ απαιτεί την ενσωμάτωση των μέτρων που πρόκειται να θεσπιστούν μέσα στη διαδικασία έγκρισης τύπου ολόκληρων οχημάτων.

⁶ Απόφαση 2003/138/ΕΚ της Επιτροπής, της 27ης Φεβρουαρίου 2003, για τη θέσπιση προτύπων κωδικοποίησης για τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά, δυνάμει της οδηγίας 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους (ΕΕ L 53 της 28.2.2003, σ. 58).

Ευθύς εξαρχής, το κοινοτικό σύστημα έγκρισης τύπου είναι σταθερά προσκολλημένο στην αρχή ότι μόνο η ολική εναρμόνιση των νομοθεσιών των κρατών μελών μπορεί να εγγυηθεί την ελεύθερη κυκλοφορία των αγαθών. Επομένως τα προτεινόμενα μέτρα, τα οποία θα έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην κατασκευή οχημάτων, μπορούν να εφαρμοστούν μόνον μέσω ενός ενιαίου δεσμευτικού συνόλου κοινοτικών κανόνων.

Ως εκ τούτου το άρθρο 95 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας πρέπει να αποτελέσει τη νομική βάση όσον αφορά την παρούσα πρόταση νέας οδηγίας.

3. ΠΛΑΙΣΙΟ

3.1. Στόχοι για την ανακύκλωση

Το άρθρο 7 παράγραφος 2 της οδηγίας 2000/53/EK υποχρεώνει τα κράτη μέλη να θεσπίσουν κατάλληλα μέτρα σε εθνικό επίπεδο προκειμένου να εξασφαλίσουν την επίτευξη των καθορισμένων στόχων όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Σε πρώτη φάση, οι αναφερόμενοι στόχοι πρέπει να εκπληρωθούν το αργότερο έως την 1η Ιανουαρίου 2006. Η δεύτερη φάση θα ξεκινήσει τον Ιανουάριο του 2015 και θα απαιτήσει συμμόρφωση με αυστηρότερους στόχους.

Με σκοπό την επίτευξη αυτών των στόχων, οι κατασκευαστές θα αναπτύσσουν και θα διαθέτουν στην αγορά καινούργια οχήματα, τα οποία θα ανταποκρίνονται σε επαρκώς αυστηρές απαιτήσεις ώστε να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική εκπλήρωση των στόχων όταν αυτά τα οχήματα θα φθάνουν στο τέλος του κύκλου ζωής τους⁷. Αυτός είναι ο σκοπός του άρθρου 7 παράγραφος 4 της οδηγίας 2000/53/EK, όπου προβλέπονται τα κατάλληλα κατώτατα όρια όσον αφορά την κατασκευή καινούργιων οχημάτων.

3.1.1. Κίνδυνοι για την ασφάλεια ή για το περιβάλλον

Ένας από τους κύριους στόχους της οδηγίας 2000/53/EK είναι να αποφευχθεί η τελική διάθεση αποβλήτων με την προώθηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακύκλωσης και της ανάκτησης των κατασκευαστικών στοιχείων των οχημάτων. Το άρθρο 7 παράγραφος 1 της οδηγίας αυτής ορίζει, εντούτοις, ότι η διαδικασία επαναχρησιμοποίησης δεν πρέπει να αποβαίνει σε βάρος των απαιτήσεων σχετικά με την ασφάλεια των οχημάτων και των απαιτήσεων σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος.

Το άρθρο 7 παράγραφος 5 της οδηγίας 2000/53/EK αναθέτει στην Επιτροπή «να λάβει δεόντως υπόψη την ανάγκη να διασφαλισθεί ότι η επαναχρησιμοποίηση των κατασκευαστικών στοιχείων δεν δημιουργεί κινδύνους για την ασφάλεια και το περιβάλλον κατά την υποβολή της πρότασης τροποποίησης της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.»

⁷ Στο Βέλγιο η μέση ηλικία των επεξεργασμένων οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους υπολογίστηκε στα 13,3 έτη για το 2002 – Πηγή: Febelauto στην ετήσια έκθεση 2002.

Δεδομένου ότι η οδηγία 70/156/ΕΟΚ αφορά την έγκριση τύπου μόνον των καινούργιων οχημάτων, η Επιτροπή σχημάτισε την άποψη ότι ορισμένα κατασκευαστικά στοιχεία των οχημάτων δεν πρέπει να επαναχρησιμοποιούνται στην κατασκευή οχημάτων.

4. ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ

Έχουν ληφθεί υπόψη οι αρχές της «επικουρικότητας» και της «αναλογικότητας», τις οποίες διαφυλάσσει το άρθρο 5 της Συνθήκης.

Ο κύριος στόχος της παρούσας πρότασης, σε σχέση και με την οδηγία 2000/53/ΕΚ, είναι η προστασία του περιβάλλοντος και της υγείας των ανθρώπων με τη μείωση, στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, της τελικής διάθεσης αποβλήτων από οχήματα που βρίσκονται στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Στο πλαίσιο της επίτευξης της εσωτερικής αγοράς πρέπει να ληφθούν μέτρα σχετικά με την κατασκευή οχημάτων προκειμένου να εκπληρωθούν οι στόχοι που ανατίθενται στα κράτη μέλη, πράγμα που συνεπάγεται την αποφυγή φραγμών στο ενδοκοινοτικό εμπόριο. Η πείρα έχει δείξει ότι οι στόχοι αυτού του είδους δεν μπορούν να επιτευχθούν καταλλήλως από τα κράτη μέλη εξαιτίας της κλίμακας και του αντίκτυπου των ενεργειών και επομένως μπορεί να επιτευχθούν αποτελεσματικότερα σε κοινοτικό επίπεδο.

Η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.

5. ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

5.1. Η θέση των κρατών μελών

Οι εκπρόσωποι των κρατών μελών έχουν ενημερωθεί σχετικά με το περιεχόμενο της παρούσας πρότασης σε διάφορες ευκαιρίες μέσω της συμβουλευτικής ομάδας της Επιτροπής, δηλαδή της ομάδας εργασίας για τα οχήματα με κινητήρα, η οποία αποτελείται από εκπροσώπους των κρατών μελών, του σχετικού βιομηχανικού κλάδου και των μη κυβερνητικών οργανώσεων.

Η πλειονότητα των κρατών μελών υποστηρίζει την πρόταση, αλλά ένα κράτος μέλος μπορεί να υποστηρίξει την εφαρμογή της οδηγίας μόνον στους νέους τύπους οχημάτων και όχι στα οχήματα που βρίσκονται ήδη στο στάδιο της παραγωγής.

Ένα άλλο κράτος μέλος έχει δηλώσει ότι προτιμά μια σφαιρική προσέγγιση όσον αφορά τις πτυχές του σχεδιασμού καινούργιων οχημάτων σε αυτό τον τομέα. Πρότείνει να περιληφθούν, στην παρούσα πρόταση οδηγίας, απαιτήσεις για την έγκριση τύπου προς εφαρμογή ορισμένων από τις διατάξεις που έχουν ήδη προβλεφθεί στην οδηγία 2000/53/ΕΚ, όπως η απαγόρευση των βαρέων μετάλλων, οι επιτρεπόμενες εξαιρέσεις της απαγόρευσης και η επισήμανση των πολυμερών υλικών.

5.2. Η θέση του βιομηχανικού κλάδου

Οι ενώσεις των κατασκευαστών εξέφρασαν επιφύλαξη για το γεγονός ότι οι διατάξεις που αφορούν τα χαρακτηριστικά του σχεδιασμού σε σχέση με τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους μπορεί να περιληφθούν στην κοινοτική διαδικασία έγκρισης τύπου. Θα προτιμούσαν να απαιτηθεί μόνον μια απλή αξιολόγηση της ικανότητας των κατασκευαστών να συγκεντρώνουν τα στοιχεία που παραλαμβάνουν από τους προμηθευτές και να τα διαχειρίζονται κατά τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις στο στάδιο της ανάπτυξης ενός νέου οχήματος.

Υποστήριξαν ότι η διαδικασία έγκρισης τύπου θα απαιτήσει τη συλλογή και υποβολή στις αρμόδιες για την έγκριση αρχές ενός τεράστιου όγκου στοιχείων.

Αντιτίθενται στην εφαρμογή της οδηγίας για τους τύπους οχημάτων που βρίσκονται ήδη στο στάδιο της παραγωγής. Υποστηρίζουν ότι θα απαιτούνταν σημαντικές αλλαγές στο σχέδιο των οχημάτων αυτών με στόχο να διευκολυνθεί η αποσυναρμολόγηση των κατασκευαστικών στοιχείων και να περιληφθούν νέα υλικά. Εάν τα θεσμικά όργανα εγκρίνουν την οδηγία όπως την προτείνει η Επιτροπή, θα είναι αναγκαία μια μεγαλύτερη περίοδος ανοχής προκειμένου οι προμηθευτές και οι κατασκευαστές να λάβουν υπόψη τις τεχνικές αλλαγές αυτού του είδους πριν τις ενσωματώσουν στα προγράμματα παραγωγής τους.

Η ένωση των προμηθευτών υποστηρίζει την πρόταση. Εντούτοις, εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι το άρθρο 7 παράγραφος 5 της οδηγίας 2000/53/EK δεν έχει ληφθεί διεξοδικά υπόψη. Η ένωση πρότεινε να περιλάβει η Επιτροπή κατάλληλες διατάξεις προκειμένου τα αποσυναρμολογημένα κατασκευαστικά στοιχεία να υποβάλλονται σε ελέγχους ποιότητας πριν από την επαναχρησιμοποίησή τους σε οχήματα που κυκλοφορούν. Αυτοί οι έλεγχοι ποιότητας πρέπει να ενσωματωθούν στην κοινοτική νομοθεσία, λαμβάνοντας υπόψη ότι δεν υπάρχει κανένα διεθνές πρότυπο που να καλύπτει αυτό τον τομέα.

6. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

6.1. Η έγκριση τύπου ολόκληρου οχήματος

Από το 1998, η οδηγία 70/156/ΕΟΚ έχει επιβάλει επιτυχώς την κοινοτική έγκριση τύπου ολόκληρων οχημάτων ως τη μοναδική διαδικασία που μπορεί να εξασφαλίζει ότι τα οχήματα συμμορφώνονται με τους εναρμονισμένους τεχνικούς κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επιτρέποντας κατά συνέπεια τη δημιουργία της ενιαίας αγοράς στον τομέα του αυτοκινήτου.

Αυτές οι εναρμονισμένες διαδικασίες αφορούν σήμερα όλα τα επιβατικά αυτοκίνητα.

Με την ευκαιρία της αναμόρφωσης της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, η αρχή του ενός και μοναδικού κοινοτικού συστήματος έγκρισης τύπου θα επεκταθεί και στα επαγγελματικά οχήματα και στα ελαφρά φορτηγά οχήματα ειδικότερα. Η λειτουργία αυτού του συστήματος προγραμματίζεται για το 2006.

Η κοινοτική έγκριση τύπου ολόκληρου οχήματος χαρακτηρίζεται από τα ακόλουθα στοιχεία:

- εναρμονισμένη εφαρμογή εντός των κρατών μελών·
- αποτελεσματικοί έλεγχοι διενεργούμενοι από κρατικές αρχές στα πρωτότυπα μοντέλα των οχημάτων·
- χορήγηση εγκρίσεων τύπου όταν πληρούνται οι απαιτήσεις, ανάκληση της έγκρισης τύπου όταν δεν πληρούνται πλέον οι απαιτήσεις·
- έλεγχοι διενεργούμενοι κατά τη διάρκεια της διαδικασίας παραγωγής.

Το σύστημα είναι αξιόπιστο μόνον εφόσον ο κατασκευαστής μπορεί να αποδείξει στις αρχές ότι κατασκευάζει κάθε όχημα σύμφωνα με τον εγκεκριμένο τύπο. Οι τακτικοί έλεγχοι που διοργανώνονται στις εγκαταστάσεις κατασκευής είναι ο καθοριστικός παράγοντας που εγγυάται την εμπιστοσύνη στο σύστημα έγκρισης τύπου.

Για τους σκοπούς αυτούς, η διαδικασία κοινοτικής έγκρισης τύπου συνεπάγεται μια «αρχική αξιολόγηση» της συμμόρφωσης των μέτρων που εφαρμόζει στην παραγωγή ο κατασκευαστής για να εξασφαλίζεται αποτελεσματικός έλεγχος της συμμόρφωσης των οχημάτων με τον εγκεκριμένο τύπο κατά τη διάρκεια της διαδικασίας παραγωγής.

Η κοινοτική έγκριση τύπου ολόκληρου οχήματος χορηγείται σε τύπο οχήματος αφού πρώτα η αρμόδια για την έγκριση αρχή διαπιστώσει ότι ο τύπος πληροί τις απαιτήσεις όλων των εφαρμοστέων χωριστών οδηγιών που απαριθμούνται στο παράρτημα IV ή στο παράρτημα XI της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

Μόλις εγκριθεί η παρούσα οδηγία, θα περιληφθεί στον κατάλογο των απαιτούμενων χωριστών οδηγιών και θα φέρει τον αριθμό αναφοράς «59». Συνεπώς δεν θα χορηγείται κοινοτική έγκριση τύπου ολόκληρου οχήματος σε τύπο οχήματος που δεν συμμορφώνεται με αυτή την προτεινόμενη οδηγία.

6.2. Συγκεκριμένες απαιτήσεις για την έγκριση τύπου σύμφωνα με την προτεινόμενη οδηγία

6.2.1. Προκαταρκτική αξιολόγηση του κατασκευαστή

Η πρόταση προβλέπει την εκπόνηση προκαταρκτικής αξιολόγησης από την αρμόδια αρχή που ορίζει το κράτος μέλος πριν χορηγηθεί οποιαδήποτε έγκριση τύπου.

Ο σκοπός αυτής της αξιολόγησης είναι να εξασφαλιστεί ότι ο κατασκευαστής ασκεί πράγματι έλεγχο στα σχετικά στοιχεία που παραλαμβάνει από τους προμηθευτές του όσον αφορά τα υλικά και είναι σε θέση να παρακολουθεί τις πληροφορίες. Στο πλαίσιο της διαδικασίας προκαταρκτικής αξιολόγησης, ο κατασκευαστής πρέπει να αποδείξει ότι διαχειρίζεται σωστά τη συλλογή των σχετικών στοιχείων που παραλαμβάνει από τους προμηθευτές του με σκοπό τον υπολογισμό των ποσοστών που αφορούν τη δυνατότητα ανακύκλωσης και τη δυνατότητα ανάκτησης για κάθε έκδοση ενός τύπου οχήματος που πρόκειται να παραχθεί.

Στο πλαίσιο της προκαταρκτικής αξιολόγησης, ο κατασκευαστής θα συμβουλεύει την αρμόδια αρχή σχετικά με τη στρατηγική που συνιστά ο ίδιος στον τομέα της επαναχρησιμοποίησης, της ανακύκλωσης και της ανάκτησης. Ωστόσο, η καταλληλότητα της διαδικασίας που συνιστά ο κατασκευαστής δεν χρειάζεται να αξιολογηθεί από την αρμόδια αρχή.

Η αρμόδια αρχή θα ολοκληρώνει όλους τους απαραίτητους ελέγχους και στη συνέχεια θα εκδίδει σχετικό πιστοποιητικό με το οποίο θα βεβαιώνει ότι ο κατασκευαστής ανταποκρίνεται στις υποχρεώσεις του όσον αφορά την παρούσα οδηγία. Το πιστοποιητικό αυτό ονομάζεται *«πιστοποιητικό συμμόρφωσης με το παράρτημα IV»*.

Η αρμόδια αρχή πρέπει να έχει εξειδικευμένη πείρα στον τομέα των συστημάτων για τη διαχείριση της πιστοποίησης της ποιότητας. Αυτή η αρχή μπορεί να είναι η ίδια η αρχή έγκρισης τύπου, αλλά μπορεί επίσης να είναι ένας ειδικευμένος φορέας. Αυτά τα μέτρα είναι σύμφωνα με την απόφαση 93/465/ΕΟΚ του Συμβουλίου, η οποία ορίζει τις ενότητες για την αξιολόγηση της πιστότητας.

6.2.2. Εφαρμοστέα διαδικασία όσον αφορά την έγκριση τύπου

Η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας πρέπει να βεβαιώνεται σύμφωνα με τους γενικούς κανόνες που διέπουν την έγκριση τύπου ενός οχήματος.

Ο κατασκευαστής πρέπει να αποδείξει με τρόπο ικανοποιητικό για την αρμόδια για την έγκριση αρχή ότι ο τύπος του οχήματος έχει σχεδιαστεί και κατασκευαστεί έτσι ώστε να ανταποκρίνεται στα κατώτατα όρια της δυνατότητας ανακύκλωσης και της δυνατότητας ανάκτησης που θεσπίζει η προτεινόμενη οδηγία.

Όσον αφορά τον υπολογισμό των ποσοστών για τη δυνατότητα ανακύκλωσης και ανάκτησης, πρέπει να υποβάλλονται στην αρμόδια για την έγκριση αρχή ή στην καθορισμένη τεχνική υπηρεσία της σχετικά φύλλα υπολογισμού, τα οποία να είναι σύμφωνα με το πρότυπο ISO 22628: 2002, πριν χορηγηθεί έγκριση τύπου στο όχημα. Δεδομένου ότι ο υπολογισμός των ποσοστών επηρεάζεται έντονα από την κατανομή των υλικών στις διάφορες κατηγορίες που προβλέπονται στο φύλλο υπολογισμού, η κατανομή των υλικών πρέπει να αποτελεί μέρος των προς υποβολή πληροφοριών.

Η αρμόδια για την έγκριση αρχή πρέπει στη συνέχεια να επικυρώσει τον υπολογισμό με γνώμονα τη στρατηγική που συνέστησε ο κατασκευαστής στον τομέα της πρόληψης των αποβλήτων από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, η οποία τεκμηριώνεται δεόντως στα συνημμένα του πιστοποιητικού συμμόρφωσης.

Χάριν απλοποίησης, και μόνον για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου, οι λεπτομερείς υπολογισμοί θα περιορίζονται σε ένα ή σε ορισμένα οχήματα – τα αποκαλούμενα οχήματα αναφοράς. Θα επιλέγονται μεταξύ των εκδόσεων του τύπου που θα παρουσιάζουν τις μεγαλύτερες δυσκολίες στον τομέα της «δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης», της «δυνατότητας ανακύκλωσης» και της «δυνατότητας ανάκτησης».

Τέλος, η αρμόδια αρχή ή η καθορισμένη τεχνική υπηρεσία θα διενεργεί φυσικούς ελέγχους στα πρωτότυπα μοντέλα των οχημάτων για να επαληθεύει τις πληροφορίες που υποβάλλει ο κατασκευαστής και οι προμηθευτές του όσον αφορά τις επισημάνσεις, τη φύση των υλικών, τις μάζες των κατασκευαστικών στοιχείων, π.χ. των προφυλακτήρων, του αφρώδους υλικού καθισμάτων, τον όγκο της δεξαμενής καυσίμου, τον όγκο των βοηθητικών δεξαμενών κ.λπ., συμπεριλαμβανομένης της μάζας του οχήματος.

6.2.3. Η έννοια του «οχήματος αναφοράς»

Ο τύπος οχήματος που ανήκει στην κατηγορία M₁ περιλαμβάνει συνήθως μια σειρά από τεχνικές παραλλαγές – έως 100 ή και περισσότερες στην περίπτωση των οχημάτων κατηγορίας N₁ – ενώ και η κάθε παραλλαγή υποδιαιρείται σε επιμέρους εκδόσεις.

Μέχρι σήμερα, το επίπεδο του φινιρίσματος (δηλ. η διαρρύθμιση του εσωτερικού χώρου και ο προτεινόμενος προαιρετικός εξοπλισμός για τον ανταγωνισμό στην αγορά) δεν έχει ληφθεί ποτέ υπόψη επισήμως για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου. Πιο συγκεκριμένα, το φινίρισμα δεν περιλαμβάνεται στα κριτήρια καθορισμού των εκδόσεων. Ωστόσο, στην περίπτωση του υπολογισμού των ποσοστών για τη δυνατότητα ανακύκλωσης και ανάκτησης, θα διαδραματίσει αναμφίβολα ένα σημαντικό ρόλο.

Έπειτα από σχετική έρευνα προέκυψε το συμπέρασμα ότι η ρητή ενσωμάτωση της «εμπορικής» έκδοσης ενός οχήματος στα κριτήρια για τον καθορισμό των εκδόσεων θα συνεπαγόταν τρομερή διοικητική επιβάρυνση τόσο για τους κατασκευαστές όσο και για τις αρμόδιες αρχές έγκρισης τύπου.

Ως εκ τούτου οι λεπτομερείς υπολογισμοί θα περιοριστούν στα οχήματα εκείνα – τα οχήματα αναφοράς – που θα παρουσιάζουν τις μεγαλύτερες δυσκολίες στον τομέα της «δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης», της «δυνατότητας ανακύκλωσης» και της «δυνατότητας ανάκτησης».

Τα οχήματα αυτά θα επιλέγονται από την αρμόδια για την έγκριση αρχή μεταξύ των διαφορετικών εκδόσεων του εκάστοτε τύπου σε συμφωνία με τον κατασκευαστή. Θα λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα κριτήρια:

- το είδος του αμαξώματος⁸
- τα διαθέσιμα επίπεδα φινιρίσματος
- ο διαθέσιμος προαιρετικός εξοπλισμός που μπορεί να τοποθετηθεί με ευθύνη του κατασκευαστή.

⁸ Όπως ορίζεται στο παράρτημα II σημείο Γ της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2001/116/ΕΚ.

6.3. Επαναχρησιμοποίηση των κατασκευαστικών στοιχείων

6.3.1. Γενικά

Προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι η επαναχρησιμοποίηση των κατασκευαστικών στοιχείων δεν παραβιάζει την οδική ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος, έχει καταρτιστεί κατάλογος των κατασκευαστικών στοιχείων τα οποία δεν επιτρέπεται να επαναχρησιμοποιούνται στην κατασκευή καινούργιων οχημάτων⁹. Αυτά τα κατασκευαστικά στοιχεία απαριθμούνται στο παράρτημα V.

Τα εν λόγω στοιχεία διαδραματίζουν καίριο ρόλο στην προστασία των επιβαινόντων των οχημάτων και στην ασφαλή χρήση των οχημάτων. Η επαναχρησιμοποίησή τους σε άλλο όχημα μετά την αποσυναρμολόγησή τους από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους ενέχει σοβαρούς κινδύνους για τους ακόλουθους λόγους:

- έχουν σχεδιαστεί για συγκεκριμένο τύπο οχήματος και η χρήση τους σε άλλο τύπο μπορεί να προκαλέσει προβλήματα συμβατότητας ή,
- ενδέχεται να αφαιρεθούν από οχήματα που ενεπλάκησαν σε ατυχήματα στα οποία, π.χ., μπορεί να είχαν ενεργοποιηθεί οι πυροτεχνικοί ενεργοποιητές τους ή,
- η εντατική χρήση τους κατά τη διάρκεια του κύκλου ζωής του οχήματος μπορεί να τα καταστήσει ακατάλληλα για ασφαλή επαναχρησιμοποίηση.

Μέχρι σήμερα, δεν υπάρχει ιδιαίτερη εναρμονισμένη νομοθεσία που να εξασφαλίζει ότι τα επαναχρησιμοποιούμενα κατασκευαστικά στοιχεία εξακολουθούν να έχουν το ίδιο επίπεδο απόδοσης που απαιτείται για την απόκτηση έγκρισης τύπου. Συνεπώς για τους σκοπούς αυτούς εφαρμόζονται οι σχετικές χωριστές οδηγίες. Από αυτή την άποψη, πρέπει να υπογραμμιστεί ότι τα περισσότερα κατασκευαστικά στοιχεία που απαριθμούνται στο παράρτημα V δεν μπορούν να δοκιμαστούν σε νέους τύπους οχημάτων επειδή οι σχετικές διαδικασίες απαιτούν τη διεξαγωγή δοκιμών καταστροφής ή δοκιμών ανθεκτικότητας σε αρκετά δείγματα.

6.3.2. Ζητήματα σχετικά με το περιβάλλον

Για κατασκευαστικά στοιχεία όπως οι καταλυτικοί μετατροπείς και οι σιγαστήρες εξάτμισης, τα οποία έχουν αποσυναρμολογηθεί από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, δεν μπορούν να δοθούν εγγυήσεις για τη λειτουργία τους στο απαιτούμενο επίπεδο περιβαλλοντικής προστασίας. Είναι πράγματι εξαιρετικά δύσκολο να ελεγχθεί εάν τα αποσυναρμολογημένα στοιχεία από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους θα ανταποκριθούν στις απαιτήσεις ανθεκτικότητας όπως προβλέπεται στις σχετικές χωριστές οδηγίες.

Οι καταλυτικοί μετατροπείς, όπως κάθε εξάρτημα ελέγχου των εκπομπών, καλύπτονται από τις απαιτήσεις συμμόρφωσης της παραγωγής που περιλαμβάνονται στην οδηγία 98/69/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της

⁹ Δεν πρέπει να λησμονάται ότι η κοινοτική έγκριση τύπου ισχύει μόνον για την κατασκευή καινούργιων οχημάτων.

13ης Οκτωβρίου 1998¹⁰ για την τροποποίηση της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ¹¹ του Συμβουλίου της 20ής Μαρτίου 1970 που αφορά τις εκπομπές. Το σημείο 7 της εν λόγω οδηγίας προβλέπει απαιτήσεις ανθεκτικότητας για μια περίοδο 80 000 km ή 100 000 km, ανάλογα με το εάν εφαρμόζονται οι απαιτήσεις Euro III ή Euro IV.

Οι σιγαστήρες εξάτμισης δοκιμάζονται στα οχήματα κατά τη διάρκεια δοκιμών εν κινήσει σύμφωνα με την οδηγία 70/157/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 6ης Φεβρουαρίου 1970¹² όπως τροποποιήθηκε την τελευταία φορά με την οδηγία 1999/101/ΕΚ της Επιτροπής της 15ης Δεκεμβρίου 1999¹³. Οι δοκιμές θορύβου διενεργούνται αρχικά σε οχήματα στα οποία έχουν τοποθετηθεί καινούργιοι σιγαστήρες και στη συνέχεια έπειτα από χρήση κατά τη διάρκεια κύκλου ζωής 10 000 km. Οι δοκιμές αυτού του είδους δεν μπορούν εκ φύσεως να διενεργηθούν με επαναχρησιμοποιημένους σιγαστήρες.

6.3.3. Ζητήματα σχετικά με την ασφάλεια

Οι κατάλληλες χωριστές οδηγίες προβλέπουν διαδικασίες δοκιμών για να εξασφαλιστεί ότι τα κατασκευαστικά στοιχεία, όπως οι ζώνες ασφαλείας και οι αερόσακοι, θα λειτουργήσουν με ασφαλή τρόπο σε περίπτωση ατυχήματος. Οι σχετικές διαδικασίες περιλαμβάνουν δοκιμές αντοχής στην έλξη καθώς και δοκιμές ανθεκτικότητας για συσπειρωτήρες, οι οποίες μπορούν να διενεργηθούν μόνον σε πρωτότυπα στοιχεία αντιπροσωπευτικά των στοιχείων παραγωγής. Η διενέργεια δοκιμών αυτού του είδους σε επαναχρησιμοποιήσιμα κατασκευαστικά στοιχεία θα τα καθιστούσε ακατάλληλα για χρήση.

Τα σύνολα ζωνών ασφαλείας καλύπτονται από την οδηγία 77/541/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1977¹⁴, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2000/3/ΕΚ¹⁵ της Επιτροπής της 22ας Φεβρουαρίου 2000.

Στα περισσότερα επιβατικά αυτοκίνητα πρόσφατης παραγωγής οι ζώνες ασφαλείας είναι στερεωμένες με κοχλίες σε σημεία αγκύρωσης που είναι τοποθετημένα στα εμπρόσθια καθίσματα. Η εσωτερική αγκύρωση εξασφαλίζεται συνήθως με ένα

¹⁰ Οδηγία 98/69/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Οκτωβρίου 1998 σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις εκπομπές των οχημάτων με κινητήρα και με την τροποποίηση της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ του Συμβουλίου *ΕΕ L 350 της 28.12.1998, σ.1*.

¹¹ Οδηγία 70/220/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 20ής Μαρτίου 1970 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών οι οποίες αφορούν στα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της μόλυνσης του αέρος από τα αέρια που προέρχονται από κινητήρες με επιβαλλόμενη ανάφλεξη με τους οποίους είναι εφοδιασμένα τα οχήματα με κινητήρα *ΕΕ L 76 της 6.4.1970, σ.1*.

¹² Οδηγία 70/157/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 6ης Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αναφέρονται στο αποδεκτό ηχητικό επίπεδο και στη διάταξη εξάτμισεως των οχημάτων με κινητήρα *ΕΕ L 42 της 23.2.1970, σ.16*.

¹³ Οδηγία 1999/101/ΕΚ της Επιτροπής, της 15ης Δεκεμβρίου 1999, για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 70/157/ΕΟΚ του Συμβουλίου περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αναφέρονται στο αποδεκτό ηχητικό επίπεδο και στη διάταξη εξάτμισεως των οχημάτων με κινητήρα *ΕΕ L 334 της 28.12.1999, σ. 41*.

¹⁴ Οδηγία 77/541/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1977 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στις ζώνες ασφαλείας και στα συστήματα συγκρατήσεως των οχημάτων με κινητήρα *ΕΕ L 220 της 29.8.1977, σ. 95*.

¹⁵ Οδηγία 2000/3/ΕΚ της Επιτροπής, της 22ας Φεβρουαρίου 2000, για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 77/541/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις ζώνες ασφαλείας και τα συστήματα συγκράτησης των μηχανοκίνητων οχημάτων *ΕΕ L 53 της 25.2.2000, σ. 1*.

«σύστημα προεντατήρα», το οποίο σε περίπτωση κρούσης ενεργοποιείται από ένα πυροτεχνικό ενεργοποιητή. Αυτό το σύστημα συγκράτησης, μετά την προσαρμογή του στο κάθισμα, πρέπει να δοκιμαστεί σε προσομοιωμένες συνθήκες κρούσης. Σε αυτές τις περιπτώσεις, οι δυνάμεις εφελκυσμού επιδρούν τόσο στις ζώνες ασφαλείας και στις αγκυρώσεις τους όσο και στις ράγες στήριξης των καθισμάτων.

Η οδηγία 74/408/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 22ας Ιουλίου 1974¹⁶, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 96/37/ΕΚ¹⁷ της Επιτροπής, ορίζει τις αναγκαίες δοκιμές που πρέπει να διενεργούνται. Όπως αναφέρθηκε και στις προηγούμενες παραγράφους, η διενέργεια των δοκιμών αυτών σε τοποθετημένες σε καθίσματα επαναχρησιμοποιήσιμες ζώνες ασφαλείας, καθώς και στα ίδια τα καθίσματα, θα τα καθιστούσε άχρηστα.

Όσον αφορά τους αερόσακους, το σύστημα αποτελείται από θαλάμους αερόσακων που βρίσκονται στο τιμόνι και στον πίνακα οργάνων χειρισμού (στη θέση του συνοδηγού), αισθητήρες επιβράδυνσης και διαγνωστική μονάδα. Οι πρόσφατες εξελίξεις έχουν οδηγήσει στην ανάπτυξη πλευρικών αερόσακων που ξεδιπλώνουν στο χώρο μεταξύ του άνω τμήματος του κορμού και της επένδυσης της θύρας σε περίπτωση πλευρικής κρούσης. Οι εμπρόσθιοι πλευρικοί αερόσακοι (και οι οπίσθιοι, εφόσον έχουν τοποθετηθεί) είναι ενσωματωμένοι στα ερεισίνωτα των καθισμάτων.

Τα συστήματα αερόσακων δοκιμάζονται κατά τη διάρκεια δοκιμών κρούσης που διενεργούνται σε ολόκληρα οχήματα. Η οδηγία 96/79/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 1996¹⁸ για τη μετωπική κρούση και η οδηγία 96/27/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Μαΐου 1996¹⁹ για την πλευρική κρούση προβλέπουν τις διαδικασίες των δοκιμών. Όπως αναφέρθηκε ήδη για τα σύνολα ζωνών ασφαλείας και για τα καθίσματα, οι δοκιμές που διενεργούνται στα οχήματα θα καθιστούσαν τους επαναχρησιμοποιήσιμους αερόσακους ακατάλληλους για χρήση.

Οι μονάδες μανδάλωσης του συστήματος διεύθυνσης, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων ακινητοποίησης, υπόκεινται σε έγκριση τύπου σύμφωνα με την οδηγία 74/61/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 17ης Δεκεμβρίου 1973²⁰, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 95/56/ΕΚ της Επιτροπής της 8ης Νοεμβρίου 1995²¹. Η μονάδα μανδάλωσης του συστήματος διεύθυνσης που είναι τοποθετημένη στην κολόνα

¹⁶ Οδηγία 74/408/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 22ας Ιουλίου 1974 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στην εσωτερική διαρρύθμιση των οχημάτων με κινητήρα (αντοχή των καθισμάτων και της αγκυρώσεώς τους) *ΕΕ L 221 της 12.8.1974, σ.1.*

¹⁷ Οδηγία 96/37/ΕΚ της Επιτροπής της 17ης Ιουνίου 1996 για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 74/408/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με τον εσωτερικό εξοπλισμό των μηχανοκίνητων οχημάτων (αντοχή των καθισμάτων και των αγκυρώσεών τους) *ΕΕ L 186 της 25.7.1996, σ.28.*

¹⁸ Οδηγία 96/79/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 1996 σχετικά με την προστασία των επιβαινόντων των οχημάτων με κινητήρα σε περίπτωση μετωπικής κρούσης και την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, *ΕΕ L 18 της 21.1.1997, σ.7.*

¹⁹ Οδηγία 96/27/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Μαΐου 1996 σχετικά με την προστασία των επιβαινόντων μηχανοκίνητων οχημάτων σε πλευρικές συγκρούσεις και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ *ΕΕ L 169 της 8.7.1996, σ.1.*

²⁰ Οδηγία 74/61/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 17ης Δεκεμβρίου 1973 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στις διατάξεις προστασίας των οχημάτων με κινητήρα κατά μιας μη επιτρεπομένης χρήσεως *ΕΕ L 38 της 11.2.1974, σ.22.*

²¹ Οδηγία 95/56/ΕΚ, Ευρατόμ της Επιτροπής της 8ης Νοεμβρίου 1995 για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 74/61/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με την παράνομη χρήση των μηχανοκίνητων οχημάτων (αντικλεπτικά συστήματα) *ΕΕ L 286 της 29.11.1995, σ.1.*

διεύθυνσης του οχήματος πρέπει να υποβληθεί σε δοκιμές ανθεκτικότητας κατά τη διάρκεια 2 500 κύκλων μανδάλωσης προς κάθε κατεύθυνση πριν χορηγηθεί η έγκριση. Και σε αυτή την περίπτωση, η επαναχρησιμοποίηση των ανωτέρω κατασκευαστικών στοιχείων δεν μπορεί να υπόκειται σε έγκριση τύπου.

6.4. Εφαρμογή

Τα μέτρα σχετικά με τη «δυνατότητα ανακύκλωσης» και τη «δυνατότητα ανάκτησης» πρέπει να ισχύουν για όλα τα καινούργια οχήματα που διατίθενται στην αγορά 36 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 4 της οδηγίας 2000/53/ΕΚ, τα μέτρα αυτά ισχύουν μόνον για τα οχήματα που καλύπτονται από διαδικασίες κοινοτικής έγκρισης τύπου. Θα ισχύουν για τα επιβατικά αυτοκίνητα μέσω του κοινοτικού συστήματος έγκρισης τύπου ολόκληρου οχήματος, δεδομένου ότι η κοινοτική έγκριση τύπου είναι υποχρεωτική μόνον για αυτή την κατηγορία οχημάτων. Εντούτοις, τα ελαφρά φορτηγά οχήματα θα συμπεριληφθούν στις διαδικασίες κοινοτικής έγκρισης τύπου μόλις εγκριθεί η αναδιαμόρφωση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ. Επομένως προτείνεται να είναι η οδηγία υποχρεωτική ακόμη και στην περίπτωση που αυτά τα οχήματα καλύπτονται από εθνική έγκριση τύπου.

Το προτεινόμενο χρονοδιάγραμμα για τις διάφορες κατηγορίες οχημάτων έχει ως εξής:

Τύπος οχήματος	Σχετικές κατηγορίες	Νέοι τύποι	Υπάρχοντες τύποι
Επιβατικά αυτοκίνητα Πλήρη ελαφρά φορτηγά οχήματα κατασκευασμένα σε ένα στάδιο	M ₁ N ₁	Υποχρεωτικά 36 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της οδηγίας	Υποχρεωτικά 36 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της οδηγίας
Οχήματα ειδικής χρήσεως	M ₁ , N ₁	Εξαιρούνται	Εξαιρούνται
Ελαφρά φορτηγά οχήματα κατασκευασμένα σε δύο ή περισσότερα στάδια	N ₁	Εξαιρούνται (Εκτός του βασικού οχήματος)	Εξαιρούνται (Εκτός του βασικού οχήματος)

Οι διατάξεις που αφορούν τα επαναχρησιμοποιημένα στοιχεία πρέπει να ισχύουν αμέσως μετά τη μεταφορά της οδηγίας στο δίκαιο κάθε κράτους μέλους.

6.5. Περιεχόμενο της πρότασης

6.5.1. Γενικά

Η πρόταση περιλαμβάνει 13 άρθρα και έξι παραρτήματα.

6.5.2. Άρθρα 1 έως 7

Τα άρθρα αυτά περιέχουν τις γενικές απαιτήσεις, οι οποίες εκτίθενται λεπτομερέστερα στα παραρτήματα.

6.5.3. Εξαιρέσεις (άρθρο 3)

6.5.3.1. Οχήματα ειδικής χρήσεως

Τα οχήματα ειδικής χρήσεως εξαιρούνται με ειδική μνεία από τις διατάξεις του άρθρου 7 της οδηγίας 2000/53/EK δυνάμει του άρθρου 3 της ίδιας οδηγίας.

Ο ορισμός των οχημάτων αυτών δίνεται στο παράρτημα II της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2001/116/EK. Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει, κατά γενικό κανόνα, οχήματα σχεδιασμένα για την εκτέλεση ειδικής λειτουργίας όπως «μηχανοκίνητα τροχόσπιτα», «θωρακισμένα οχήματα», «ασθενοφόρα», «νεκροφόρες» κ.λπ..

Πολλά από τα οχήματα ειδικής χρήσεως που ανήκουν στην ομάδα των ελαφρών φορτηγών οχημάτων είναι οχήματα κατασκευασμένα σε πολλαπλά στάδια. Αυτό σημαίνει ότι υποβάλλονται σε ειδική διαρρύθμιση του αμαξώματος κατά το τελικό στάδιο της κατασκευής τους, έξω από τις εγκαταστάσεις του κατασκευαστή. Επειδή ο κατασκευαστής του βασικού οχήματος δεν γνωρίζει κατά το χρόνο ανάπτυξης του το είδος του αμαξώματος που θα τοποθετηθεί στο όχημα, είναι εύλογη η εξαίρεσή τους από την παρούσα οδηγία.

6.5.3.2. «Ολοκληρωμένα» ελαφρά φορτηγά οχήματα

Πολλά ελαφρά φορτηγά οχήματα είναι οχήματα ενιαίας κατασκευής αμαξώματος-πλασίου, αλλά οι κατασκευαστές παράγουν επίσης οχήματα με πλαίσιο και θάλαμο οδήγησης (χωρίς καρότσα) που αποτελούνται από πλήρη θάλαμο με τοποθετημένα στοιχεία τον κινητήρα, τους άξονες και το σύστημα αναρτήσεως, και είναι εφοδιασμένα με τμήματα του πλαισίου. Αυτά τα αποκαλούμενα βασικά οχήματα ολοκληρώνονται κατά τη διάρκεια μιας διαδικασίας κατασκευής πολλαπλών σταδίων, με την προσθήκη κατασκευαστικών στοιχείων και αμαξώματος.

Το ποσοστό των οχημάτων με πλαίσιο και θάλαμο οδήγησης διαφέρει από κατασκευαστή σε κατασκευαστή. Εντούτοις, στην παραγωγή ελαφρών φορτηγών οχημάτων παρατηρείται συνήθως ένα ποσοστό 40 %, ως μέση τιμή για κάθε ίδιο τύπο οχήματος.

Για τους ίδιους λόγους που αναφέρονται στην τρίτη περίπτωση της παραγράφου 6.5.3.1. ανωτέρω, τα ολοκληρωμένα οχήματα πρέπει να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

Εντούτοις τα οχήματα με πλαίσιο και θάλαμο οδήγησης δεν εξαιρούνται από τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας και πρέπει να συμμορφώνονται με όλες τις απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των απαιτούμενων ελάχιστων ποσοστών.

6.5.3.3. Οχήματα παραγόμενα σε «μικρή σειρά»

Με τον όρο «οχήματα μικρής σειράς» πρέπει να νοείται η ομάδα τύπων οχημάτων που εισέρχονται στην κυκλοφορία με μέγιστη ποσότητα 500 οχημάτων ετησίως, σε κάθε κράτος μέλος.

Δυνάμει του άρθρου 8 παράγραφος 2 στοιχείο α) της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν τα οχήματα που παράγονται σε μικρή σειρά από μία ή περισσότερες διατάξεις των χωριστών οδηγιών. Αυτό επιβεβαιώνεται επίσης με το άρθρο 3 παράγραφος 3 της οδηγίας 2000/53/ΕΚ που ορίζει ότι τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν τα οχήματα που παράγονται σε μικρή σειρά από τις διατάξεις του άρθρου 7 παράγραφος 4.

Ενώ τα επιβατικά αυτοκίνητα που κατασκευάζονται σε μικρή σειρά υπάγονται στο κοινοτικό σύστημα έγκρισης τύπου ολόκληρου οχήματος, τα ελαφρά φορτηγά οχήματα που κατασκευάζονται σε μικρή σειρά λαμβάνουν έγκριση τύπου σε εθνικό επίπεδο.

Συνεπώς, έως ότου θεσπιστούν εναρμονισμένες διατάξεις για την παραγωγή μικρών σειρών, προτείνεται να εξαιρεθούν αυτοδικαίως τα οχήματα αυτά από τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας.

Εντούτοις, για λόγους σχετικούς με την ασφάλεια και το περιβάλλον, δεν θα τοποθετούνται στα εν λόγω οχήματα τα επαναχρησιμοποιούμενα στοιχεία που απαριθμούνται στο παράρτημα V.

6.5.4. Προκαταρκτική αξιολόγηση του κατασκευαστή (άρθρο 6)

Το άρθρο 6 περιέχει γενικές διατάξεις σχετικά με την προκαταρκτική αξιολόγηση του κατασκευαστή.

Η προκαταρκτική αξιολόγηση του κατασκευαστή είναι η καταλληλότερη μέθοδος για να εξασφαλιστεί ότι οι υπολογισμοί γίνονται σωστά σύμφωνα με το πρότυπο ISO 22628 : 2002. Δεδομένου ότι ένα όχημα αποτελείται από 10 000 έως 20 000 κατασκευαστικά στοιχεία, οι υπολογισμοί δεν μπορούν να ελεγχθούν λεπτομερώς κατά το στάδιο της έγκρισης τύπου του οχήματος. Για αυτό το λόγο, είναι σαφώς προτιμότερο να διενεργείται αξιολόγηση του συστήματος που εφαρμόζει ο κατασκευαστής για να εξασφαλίζει ότι η όλη διαδικασία υπολογισμού λειτουργεί ομαλά και μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τους σκοπούς της έγκρισης κάθε τύπου οχήματος.

Το παράρτημα IV, στο οποίο αναφέρεται το άρθρο 6, εξηγεί λεπτομερώς τις πρακτικές ρυθμίσεις στις οποίες πρέπει να προβεί ο κατασκευαστής για να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του. Οι ρυθμίσεις αυτές πρέπει να αξιολογηθούν από την αρμόδια αρχή που ορίζει το κράτος μέλος σύμφωνα με ειδικά κριτήρια. Η αρμόδια αρχή θα διενεργεί την προκαταρκτική αξιολόγηση και στη συνέχεια θα χορηγεί πιστοποιητικό συμμόρφωσης με το παράρτημα IV της παρούσας οδηγίας.

Το άρθρο 6 θεσπίζει επίσης διατάξεις σχετικά με το περιεχόμενο αυτού του πιστοποιητικού, την ισχύ του και την ακολουθητέα διαδικασία για την ανανέωση ή την επέκταση πριν από τη λήξη του. Στο προσάρτημα 1 του παραρτήματος IV παρατίθεται το υπόδειγμα που πρέπει να χρησιμοποιεί η αρμόδια αρχή.

6.5.5. Επαναχρησιμοποίηση των κατασκευαστικών στοιχείων (άρθρο 7)

Το άρθρο αυτό αφορά την απαγόρευση της επαναχρησιμοποίησης ορισμένων κατασκευαστικών στοιχείων. Τα κατασκευαστικά στοιχεία που απαριθμούνται στο παράρτημα V δεν μπορούν να επαναχρησιμοποιηθούν στην κατασκευή νέων οχημάτων.

6.5.6. Τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ (άρθρο 8)

Το άρθρο αυτό αναφέρεται στο παράρτημα VI, το οποίο περιλαμβάνει όλες τις διοικητικές προσαρμογές που είναι αναγκαίες για τη δημιουργία δεσμευτικής σύνδεσης μεταξύ των διαδικασιών έγκρισης τύπου που περιγράφονται στην οδηγία 70/156/ΕΟΚ και της προτεινόμενης οδηγίας.

6.5.7. Άρθρα 9 έως 13

Τα άρθρα αυτά αφορούν τα μέτρα εφαρμογής και την ακολουθητέα διαδικασία για την προσαρμογή της παρούσας οδηγίας στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο.

6.5.8. Παράρτημα I

Το παράρτημα I περιέχει τις τεχνικές διατάξεις που πρέπει να πληρούνται προκειμένου να χορηγηθεί έγκριση τύπου.

6.5.9. Παράρτημα II και παράρτημα III

Το παράρτημα II παραθέτει τα δελτία που απαιτούνται για την υποβολή των αιτήσεων, ενώ το παράρτημα III παρουσιάζει το υπόδειγμα του πιστοποιητικού έγκρισης, το οποίο πρέπει να χρησιμοποιείται για τη χορήγηση έγκρισης.

6.5.10. Παράρτημα IV

Το παράρτημα IV περιγράφει λεπτομερώς τις αναγκαίες ρυθμίσεις στις οποίες πρέπει να προβεί ο κατασκευαστής προκειμένου να λάβει πιστοποιητικό συμμόρφωσης και να μπορεί έτσι στη συνέχεια να υποβάλει αιτήσεις για εγκρίσεις τύπου.

6.5.11. Παράρτημα V

Το παράρτημα αυτό απαριθμεί τα κατασκευαστικά στοιχεία τα οποία δεν πρέπει να επαναχρησιμοποιούνται. Το φάσμα του παραρτήματος αυτού περιορίζεται στην επαναχρησιμοποίηση κατά την κατασκευή οχημάτων, δεδομένου ότι το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας περιορίζεται στην έγκριση οχημάτων.

6.5.12. Παράρτημα VI

Σύμφωνα με την οδηγία 70/156/ΕΟΚ, ο κατασκευαστής μπορεί να υποβάλει αίτηση για κοινοτική έγκριση τύπου οχήματος χωρίς να είναι υποχρεωμένος να υποβάλει αίτηση για το σύνολο των χωριστών οδηγιών που απαριθμούνται στο παράρτημα IV της οδηγίας αυτής. Επομένως τα λεπτομερή στοιχεία που απαριθμούνται στο παράρτημα II της παρούσας οδηγίας πρέπει απαραιτήτως να συμπεριληφθούν στο δελτίο πληροφοριών που θα χρησιμοποιείται για την έγκριση τύπου ολόκληρου οχήματος.

7. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΠΤΥΧΕΣ

7.1. Αντίκτυπος στην αυτοκινητοβιομηχανία

Ο αντίκτυπος στην αυτοκινητοβιομηχανία είναι σημαντικός. Το 2002 διατέθηκαν στην ευρωπαϊκή αγορά περίπου 15,7 εκατομμύρια καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και καινούργια ελαφρά φορτηγά οχήματα ²².

Από τις μακροπρόθεσμες ποσοτικές προβλέψεις δεν προκύπτει απολύτως καμία ένδειξη στασιμότητας. Όσον αφορά το στόλο των οχημάτων, πρέπει να αναμένεται ότι ο αριθμός των επιβατικών αυτοκινήτων και των ελαφρών φορτηγών οχημάτων που είναι στην κυκλοφορία θα αυξηθεί κατά 18 % την περίοδο 2000-2014, δηλ. από 174 εκατομμύρια επιβατικά αυτοκίνητα το 2000 σε 206 εκατομμύρια επιβατικά αυτοκίνητα το 2014 ²³.

Κάθε έτος 9 έως 10 εκατομμύρια οχήματα φθάνουν στο στάδιο των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Αυτό σημαίνει ότι τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους θα παράγουν στην Κοινότητα 8 έως 9 εκατομμύρια τόνους αποβλήτων ετησίως.

Στη Γαλλία, όπου εδώ και περισσότερα από 20 έτη υπάρχουν συμφωνίες μεταξύ των αρμόδιων αρχών και των ενδιαφερόμενων οικονομικών κλάδων για την προώθηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακύκλωσης και της ανάκτησης, 1,2 εκατομμύρια οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους παρήγαν, πριν από την εφαρμογή της οδηγίας 2000/53/ΕΚ, 400 000 τόνους αποβλήτων ²⁴ ετησίως.

7.2. Τάσεις στην κατασκευή όσον αφορά την επεξεργασία στο τέλος του κύκλου ζωής

Ο περιβαλλοντικός και οικονομικός αντίκτυπος της επεξεργασίας στο τέλος του κύκλου ζωής προκύπτει από την ποιότητα των υλικών που επικρατεί στην παραγωγή καθώς και από τις μεθόδους σχεδιασμού και συναρμολόγησης που επηρεάζουν την αναλογία και την ποσότητα των ανακτήσιμων υλικών.

²² 14 007 798 επιβατικά αυτοκίνητα και 1 741 397 ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (Πηγή: Association Auxiliaire de l'Automobile στην ACEA, http://www.acea.be/ACEA/auto_data.html).

²³ Η εταιρεία JD Power-LMC προβλέπει ότι το 2004 πρόκειται να παραχθούν στη Δυτική Ευρώπη 14 397 000 επιβατικά αυτοκίνητα και 1 512 000 ελαφρά φορτηγά

²⁴ Πηγή: Environnement & Automobile (Περιβάλλον & Αυτοκίνητο) – Έκθεση 2001 της PSA Peugeot Citroën

Τα περισσότερα οχήματα που φθάνουν τώρα στο τέλος του κύκλου ζωής τους σχεδιάστηκαν στα τέλη της δεκαετίας του 1980 και στις αρχές της δεκαετίας του 1990, σε μια εποχή κατά την οποία οι συνεχιζόμενες εξελίξεις στην πολιτική για την ανακύκλωση μπορεί να μην επηρέασαν σημαντικά το σχεδιασμό τους. Ενδέχεται να διαθέτουν μεγάλο ποσοστό υλικών με μικρή δυνατότητα ανακύκλωσης.

Κατά τα τελευταία έτη έχουν σημειωθεί σημαντικές αλλαγές στην ποιότητα των υλικών, οι οποίες βασίζονται στη στροφή προς υλικά που είναι ελαφρύτερα και μπορούν να ανακυκλωθούν εύκολα. Στον ακόλουθο πίνακα εμφανίζεται η σύγκριση της μέσης σύνθεσης των υλικών σε ποσοστό κατά μάζα μεταξύ των επιβατικών αυτοκινήτων που παρήχθησαν στο πρώτο μισό της δεκαετίας του 1990 και των σύγχρονων επιβατικών αυτοκινήτων που παρήχθησαν στις αρχές του 2001.

Ομάδα υλικών	1990 / 1994 ⁽⁺⁾	2001 ⁽⁺⁺⁾	
Μέταλλα, συμπεριλαμβανομένου του αλουμινίου	70,5 – 75,5 %	68,7 %	71,9 %
Πολυμερή (εκτός των ελαστομερών)	9,1 - 10 %	11,6 %	14,3 %
Ελαστομερή	5,5 - 6 %	4,7 %	2,9 %
Γυαλί	(δεν προσδιορίζεται)	2,8 %	2,8 %
Λοιπά	9,5 - 14 %	12,2 %	8,1 %

Πηγή:

(⁺): Montedison για τα στοιχεία του 1990, APME για τα στοιχεία του 1994 στο Regulation and Innovation in the Area of ELV's (Ρύθμιση και καινοτομία στον τομέα των ΟΤΚΖ) – Σχέδιο τελικής έκθεσης Μαρτίου 2000 (IDSE-CNR, Μιλάνο).

(⁺⁺): Όμιλος BMW και OPEL.

Πιθανώς στις αρχές της δεκαετίας του 1990 έγινε για πρώτη φορά αντιληπτή η ανάγκη να ενταχθούν στο σχεδιασμό καινούργιων οχημάτων μέτρα για το τέλος του κύκλου ζωής τους. Την εποχή εκείνη συνάφθηκαν διμερείς συμφωνίες μεταξύ κατασκευαστών και κυβερνήσεων, πρώτα στη Γαλλία και στις Κάτω Χώρες και αργότερα σε άλλα κράτη μέλη, με σκοπό τον καθορισμό ρεαλιστικών στόχων για την ανακύκλωση και την ανάκτηση.

Η έννοια «ανακυκλώσιμος σχεδιασμός» έκανε πολύ σύντομα την εμφάνισή της στα χαρακτηριστικά του σχεδιασμού των ευρωπαϊκών οχημάτων. Είναι γεγονός ότι εδώ και αρκετά έτη οι Ευρωπαίοι κατασκευαστές αναπτύσσουν ερευνητικό έργο, ενώ έχει ήδη συσσωρευτεί και αξιολογηθεί πείρα στον τομέα των διεργασιών ανακύκλωσης.

Όσον αφορά τη «δυνατότητα ανακύκλωσης», οι βασικοί παράγοντες είναι η επιλογή των υλικών, η κατάλληλη επισήμανση των εξαρτημάτων και οι τεχνικές συναρμολόγησης. Μόνον οι τελευταίες μπορούν να εξασφαλίσουν το σωστό διαχωρισμό και την ανάκτηση των κατασκευαστικών στοιχείων.

Αντί να εστιάζονται στα μέταλλα που χρησιμοποιούνται στην κατασκευή, οι κατασκευαστές προτιμούν γενικά να αυξάνουν την αναλογία των πλαστικών και των οργανικών φυσικών υλικών για να μειώνεται η μάζα του οχήματος και συνεπώς η κατανάλωση καυσίμου. Καθώς τα υλικά αυτά χρησιμοποιούνται όλο και

περισσότερο, το ζήτημα της δυνατότητας ανακύκλωσής τους έχει λάβει σοβαρότερες διαστάσεις σε σχέση με το παρελθόν. Σήμερα σχεδόν το 15 % των πλαστικών κατασκευαστικών στοιχείων παράγεται από «ανακυκλώσιμα υλικά» και αυτή η αναλογία μάλλον θα αυξηθεί καθώς εξελίσσονται οι συνθήκες της αγοράς και οι τεχνικές δυνατότητες.

Όλο και περισσότερο χρησιμοποιούνται επίσης οι φυσικές ίνες και άλλες ανανεώσιμες πρώτες ύλες, κυρίως για ηχομόνωση. Η προοπτική περαιτέρω ανάπτυξης αυτών των υλικών είναι πολύ ευοίωνη επειδή είναι ελαφρά, έχουν θετικό περιβαλλοντικό ισοζύγιο και είναι φθηνότερα από άλλα υλικά.

Πρέπει να υπογραμμιστεί ότι ορισμένοι κατασκευαστές οχημάτων έχουν ανακοινώσει ότι ανταποκρίνονται ήδη στους στόχους που θα καθοριστούν με την παρούσα οδηγία.

7.3. Εκτίμηση κόστους

7.3.1. Γενικά

Για τον οικονομικό αντίκτυπο στην ανάπτυξη νέων οχημάτων προκειμένου να εκπληρωθούν οι στόχοι που καθορίζονται στην παρούσα πρόταση πρέπει να ληφθούν υπόψη αρκετά στάδια:

- ανάπτυξη νέων οχημάτων·
- συναρμολόγηση των οχημάτων αυτών·
- επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους·
- έγκριση τύπου.

7.3.2. Αντίκτυπος στην ανάπτυξη οχημάτων

Τα προβλεπόμενα μέτρα απαιτούν πλήρη έλεγχο της σύνθεσης των υλικών, ο οποίος περιλαμβάνει συνεχή εισαγωγή στοιχείων από βάση δεδομένων για τα υλικά σε κάθε στάδιο της ανάπτυξης του πρωτοτύπου. Τα υλικά πρέπει να επιλέγονται βάσει και των ιδιοτήτων ανακύκλωσης καθώς και βάσει μιας καθαρά τεχνικής ανάλυσης, η οποία μπορεί να αυξήσει το κόστος.

Για τα νέα υλικά θα χρειαστούν κατάλληλες διαδικασίες επικύρωσης, οι οποίες είναι πολύ δαπανηρές.

Ωστόσο, η διαθεσιμότητα ανακυκλώσιμων υλικών υψηλής ποιότητας θα οδηγήσει ασφαλώς σε πτώση των τιμών ορισμένων κατασκευαστικών στοιχείων.

7.3.3. Αντίκτυπος στη συναρμολόγηση

Ο σχεδιασμός με γνώμονα την αποσυναρμολόγηση θα οδηγήσει σε μεγαλύτερο κόστος λόγω αναδιατάξεων στη γραμμή παραγωγής. Η επιτακτική ανάγκη για οικονομική ανακύκλωση θα σημάνει στην πράξη επανασχεδιασμό των σταδίων συναρμολόγησης με πιο «μονολιθικό» τρόπο προκειμένου να διευκολυνθεί η αποσυναρμολόγηση.

Για παράδειγμα, οι πίνακες οργάνων χειρισμού θα πρέπει να συναρμολογούνται κατά προτίμηση ως ενιαίο τεμάχιο που θα στερεώνεται με κοχλίες στο όχημα.

7.3.4. Αντίκτυπος στην επεξεργασία

Θα πρέπει να εφαρμοστούν νέες τεχνολογίες για να μειωθεί το κόστος της μετέπειτα επεξεργασίας. Υπάρχουν ήδη τεχνολογίες που έχουν αποδειχθεί αποδοτικές. Εντούτοις θα χρειαστούν πολυδάπανες επενδύσεις για μεγάλης κλίμακας έργο με σκοπό να μειωθεί το κόστος και να προωθηθεί η χρήση «ανακυκλώσιμων υλικών».

7.3.5. Αντίκτυπος στην έγκριση τύπου

Το κόστος για την έγκριση τύπου θα αυξηθεί σημαντικά επειδή θα πρέπει να κατασκευάζονται αντιπροσωπευτικά οχήματα για τους ελέγχους της αρμόδιας αρχής. Στο στάδιο ανάπτυξης του πρωτότυπου μοντέλου δεν υπάρχουν συνήθως οχήματα που να ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές της παραγωγής. Αυτά είναι διαθέσιμα μόνον στο στάδιο πριν από την εν σειρά παραγωγή, ακριβώς πριν από τη διάθεση ενός νέου τύπου οχήματος.

Η κατάσταση είναι παρόμοια όσον αφορά τους προμηθευτές. Για αυτό το λόγο τα κατασκευαστικά στοιχεία, όπως οι πλήρεις πίνακες οργάνων χειρισμού, τα καθίσματα κ.λπ., θα πρέπει να προετοιμάζονται ειδικά για την υποβολή τους σε έλεγχο υλικών και μάζας από τις αρμόδιες αρχές.

Οι έλεγχοι του υπολογισμού και η προκαταρκτική αξιολόγηση της ικανότητας του κατασκευαστή να παρακολουθεί όλα τα στοιχεία θα απαιτούν συγκεκριμένη εξέταση στις εγκαταστάσεις του κατασκευαστή. Αν και η παρακολούθηση δοκιμών στις εγκαταστάσεις του κατασκευαστή δεν αποτελεί εξαίρεση για τους ασχολούμενους με την έγκριση τύπου, η παρούσα πρόταση νέας οδηγίας θα την αναγάγει σε κανόνα. Θα απαιτηθούν ειδικές ρυθμίσεις, στις οποίες περιλαμβάνονται εργαστήρια και μέσα διερεύνησης.

7.4. Ανάλυση κόστους-οφέλους

7.4.1. Κόστος για τον κατασκευαστή

Επειδή στα τεχνικά συγγράμματα δεν αναφέρονται τα στοιχεία που είναι απαραίτητα για τη λεπτομερή ανάλυση κόστους-οφέλους, είναι εξαιρετικά δύσκολο να προβλεφθεί το είδος των επενδύσεων στις οποίες πρέπει να προβούν οι κατασκευαστές για να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

Η Ένωση Ευρωπαϊών Κατασκευαστών Αυτοκινήτων έχει διαβιβάσει στην Επιτροπή προσωρινή εκτίμηση, η οποία μπορεί να συνοψιστεί ως εξής, όσον αφορά όχημα μεσαίου μεγέθους της ευρωπαϊκής κατηγορίας C ²⁵:

- κόστος παραγωγής και ανάπτυξης: αυξημένο κατά 11 έως 55 ευρώ ανά όχημα·
- μείωση κόστους λόγω επεξεργασίας «ΟΤΚΖ»: κυμαινόμενη μεταξύ 5 και 25 ευρώ ανά όχημα.

²⁵ Κατώτερη μεσαία κατηγορία οχημάτων.

Η εν λόγω Ένωση εκτιμά ότι το ισοζύγιο κυμαίνεται από όφελος 14 ευρώ έως πρόσθετο κόστος 50 ευρώ ανά όχημα.

Εάν υποτεθεί ότι η μέση τιμή κόστους είναι 30 ευρώ ανά όχημα, η μονάδα παραγωγής που κατασκευάζει 280 000 επιβατικά αυτοκίνητα ετησίως θα εμφανίσει ετήσια αύξηση στο κόστος ύψους 8 400 000 ευρώ.

Πρόσθετο στοιχείο αποτελεί η διαδικασία έγκρισης τύπου που πρέπει να εφαρμοστεί. Το κόστος της έγκρισης τύπου υπολογίζεται κυρίως βάσει των τελών λόγω τεχνικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των διοικητικών εξόδων. Πρέπει να αναμένεται ότι η διαδικασία της προκαταρκτικής αξιολόγησης και οι έλεγχοι που πρόκειται να διενεργούνται στα οχήματα θα διαρκούν έως και 5 ημέρες για τη διερεύνηση των στοιχείων του κατασκευαστή. Με βάση ωριαία αποζημίωση 135 ευρώ, το κόστος των δοκιμών για την έγκριση τύπου μπορεί να ανέλθει σε περίπου 7 500 ευρώ ανά τύπο οχήματος.

Επί πλέον, η διαδικασία έγκρισης τύπου θα προκαλέσει εσωτερικό κόστος, όπως επενδύσεις σε νέα ηλεκτρονικά εργαλεία και σε συστήματα οργάνωσης. Το εφάπαξ κόστος συμμόρφωσης και οι δαπάνες τεχνικής μελέτης πρέπει επίσης να περιληφθούν στο συνολικό κόστος που καλύπτει τις δραστηριότητες έγκρισης τύπου.

Όλα αυτά τα στοιχεία κόστους εξαρτώνται από τη δομή της επιχείρησης και δεν μπορούν να περιγραφούν εύκολα με ποιοτικούς όρους. Για παράδειγμα, ένας μεγάλος ευρωπαϊός κατασκευαστής έχει υπολογίσει ότι η έγκριση τύπου για ένα μόνον τύπο οχήματος θα κοστίζει κατά μέσο όρο 11 650 ευρώ ²⁶.

Χαρακτηριστική περίπτωση αποτελεί ο ένας και μόνον τύπος δημοφιλούς επιβατικού αυτοκινήτου που παρήχθη σε 2 777 962 μονάδες κατά τη διάρκεια μιας περιόδου 10 ετών. Το κόστος ανά όχημα που προκύπτει από την έγκριση τύπου είναι επομένως ασήμαντο. Όσον αφορά τα ελαφρά φορτηγά οχήματα, τα μοντέλα με μεγάλη ζήτηση παράγονται με ρυθμό 75 000 οχημάτων ετησίως. Εάν υποτεθεί ότι για τέσσερα είδη αμαξώματος θα απαιτηθεί διεξοδική εξέταση για τη χορήγηση έγκρισης τύπου, τότε το κόστος ανά όχημα μπορεί να είναι λιγότερο από 1 ευρώ, το οποίο είναι ασήμαντο, εάν ο τύπος παραμείνει αμετάβλητος για περισσότερα από 10 έτη.

7.4.2. Οφέλη

Τα οφέλη πρέπει να εξεταστούν από την άποψη της πολιτικής για το περιβάλλον και πρέπει να εκτιμηθούν στο συνολικό πλαίσιο της οδηγίας για τα «οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους», τα οποία δεν αποτελούν αντικείμενο της παρούσας οδηγίας.

²⁶

Δεν περιλαμβάνεται το κόστος ανάπτυξης των πρωτότυπων οχημάτων που απαιτούνται για τις επιθεωρήσεις.

8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η Επιτροπή φρονεί ότι τα μέτρα που προτείνει θα εγγυώνται ότι οι κατασκευαστές αναπτύσσουν και διαθέτουν στην αγορά καινούργια οχήματα που θα δίνουν τη δυνατότητα να επιτευχθεί ο κύριος στόχος της οδηγίας 2000/53/EK, δηλαδή η πρόληψη των αποβλήτων από οχήματα με την προώθηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακύκλωσης και της ανάκτησης κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών.

Είναι επίσης πεπεισμένη ότι η απαγόρευση της επαναχρησιμοποίησης ορισμένων στοιχείων στην κατασκευή οχημάτων θα είναι προς όφελος της οδικής ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την έγκριση τύπου οχημάτων με κινητήρα όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησής τους, καθώς και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 95,

την πρόταση της Επιτροπής²⁷,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής²⁸,

αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης²⁹,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 4 της οδηγίας 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Σεπτεμβρίου 2000 για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους³⁰, πρέπει να θεσπιστούν οι αναγκαίες διατάξεις για να εξασφαλιστεί ότι τα οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου και ανήκουν στην κατηγορία M₁, καθώς και τα οχήματα που ανήκουν στην κατηγορία N₁, επιτρέπεται να διατεθούν στην αγορά μόνον εφόσον μπορούν να επαναχρησιμοποιηθούν ή/και να ανακυκλωθούν σε ποσοστό τουλάχιστον 85 % κατά μάζα και μπορούν να επαναχρησιμοποιηθούν ή/και να ανακτηθούν σε ποσοστό τουλάχιστον 95 % κατά μάζα.
- (2) Η παρούσα οδηγία αποτελεί μία από τις ειδικές οδηγίες στο πλαίσιο της κοινοτικής έγκρισης τύπου ολόκληρου οχήματος που θεσπίστηκε με την οδηγία 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 6ης Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους³¹.

²⁷ ΕΕ C ..., ..., σ. ...

²⁸ ΕΕ C ..., ..., σ. ...

²⁹ ΕΕ C ..., ..., σ. ...

³⁰ ΕΕ L 269 της 21.10.2000, σ. 34. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 2002/525/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 170 της 29.6.2002, σ. 81).

³¹ ΕΕ L 42 της 23.2.1970, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε την τελευταία φορά με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 807/2003 του Συμβουλίου (ΕΕ L 122 της 16.5.2003, σ. 36).

- (3) Η εν λόγω έγκριση τύπου ολόκληρου οχήματος είναι σήμερα υποχρεωτική για οχήματα που ανήκουν στην κατηγορία M_1 και θα επεκταθεί, στο προσεχές μέλλον, σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων. Είναι επομένως αναγκαίο να περιληφθούν στην έγκριση τύπου ολόκληρου οχήματος αυτά τα μέτρα για τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης των οχημάτων.
- (4) Συνεπώς, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν διατάξεις προκειμένου να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι τα οχήματα κατηγορίας N_1 δεν καλύπτονται ακόμη από το σύστημα έγκρισης τύπου ολόκληρου οχήματος.
- (5) Ο κατασκευαστής πρέπει να παρέχει στην αρμόδια για την έγκριση αρχή όλες τις σχετικές τεχνικές πληροφορίες όσον αφορά τα κατασκευαστικά υλικά και τις αντίστοιχες μάζες του προκειμένου να καταστεί δυνατή η επαλήθευση των υπολογισμών του κατασκευαστή σύμφωνα με το πρότυπο ISO 22628 : 2002.
- (6) Οι υπολογισμοί του κατασκευαστή μπορούν να επικυρωθούν δεόντως κατά τη διάρκεια της έγκρισης τύπου οχήματος μόνον εφόσον ο κατασκευαστής έχει εφαρμόσει ικανοποιητικές ρυθμίσεις και διαδικασίες για να διαχειρίζεται όλες τις πληροφορίες που λαμβάνει από τους προμηθευτές του. Πριν χορηγηθεί η έγκριση τύπου, η αρμόδια αρχή πρέπει να διενεργήσει προκαταρκτική αξιολόγηση αυτών των ρυθμίσεων και διαδικασιών και πρέπει να εκδώσει πιστοποιητικό που θα βεβαιώνει ότι είναι ικανοποιητικές.
- (7) Η συνάφεια των διαφόρων στοιχείων στους υπολογισμούς των ποσοστών της δυνατότητας ανακύκλωσης και ανάκτησης πρέπει να εκτιμάται σύμφωνα με τις διεργασίες για την επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ο κατασκευαστής πρέπει επομένως να συνιστά στρατηγική για την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και πρέπει να παρέχει στην αρμόδια αρχή λεπτομερή στοιχεία επ' αυτής. Η στρατηγική αυτή πρέπει να βασίζεται σε αποδεδειγμένες τεχνολογίες, οι οποίες είναι διαθέσιμες ή στη φάση της ανάπτυξης κατά το χρόνο υποβολής της αίτησης για έγκριση οχήματος.
- (8) Τα οχήματα ειδικής χρήσεως σχεδιάζονται για να εκτελούν ειδική λειτουργία και απαιτούν ειδική διάταξη στο αμάξωμα, η οποία δεν ελέγχεται εξ ολοκλήρου από τον κατασκευαστή. Κατά συνέπεια, τα ποσοστά της δυνατότητας ανακύκλωσης και ανάκτησης δεν μπορούν να υπολογιστούν με σωστό τρόπο. Τα οχήματα αυτά πρέπει επομένως να εξαιρεθούν από τις απαιτήσεις σχετικά με τον υπολογισμό.
- (9) Τα ημιτελή οχήματα αποτελούν σημαντική μερίδα των οχημάτων N_1 . Ο κατασκευαστής του βασικού οχήματος δεν είναι σε θέση να υπολογίσει τα ποσοστά της δυνατότητας ανακύκλωσης και ανάκτησης για τα ολοκληρωμένα οχήματα επειδή τα στοιχεία που αφορούν τα μεταγενέστερα στάδια της κατασκευής δεν είναι διαθέσιμα στο στάδιο του σχεδιασμού των βασικών οχημάτων. Κρίνεται επομένως σκόπιμο να απαιτηθεί συμμόρφωση με την παρούσα οδηγία μόνον για το βασικό όχημα.
- (10) Τα μερίδια αγοράς των οχημάτων που παράγονται σε μικρή σειρά είναι πολύ περιορισμένα και έτσι η ωφέλεια για το περιβάλλον θα είναι μικρή εάν πρέπει να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία. Κρίνεται επομένως σκόπιμο να εξαιρεθούν από ορισμένες διατάξεις της παρούσας οδηγίας.

- (11) Σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 5 της οδηγίας 2000/53/EK, πρέπει να ληφθούν τα αναγκαία μέτρα, προς όφελος της οδικής ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος, για να αποτραπεί η επαναχρησιμοποίηση ορισμένων κατασκευαστικών στοιχείων που έχουν αφαιρεθεί από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Τα μέτρα αυτά πρέπει να περιοριστούν στην επαναχρησιμοποίηση στοιχείων κατά την κατασκευή καινούργιων οχημάτων.
- (12) Οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας θα επιβάλουν στους κατασκευαστές να παρέχουν νέα στοιχεία σχετικά με τη έγκριση τύπου και επομένως αυτά τα λεπτομερή στοιχεία πρέπει να αναφέρονται στην οδηγία 70/156/ΕΟΚ, η οποία θεσπίζει τον πλήρη κατάλογο στοιχείων που πρέπει να υποβάλλεται για την έγκριση τύπου. Είναι επομένως αναγκαίο να τροποποιηθεί αναλόγως η οδηγία αυτή.
- (13) Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την προσαρμογή της παρούσας οδηγίας στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο πρέπει να εγκριθούν σύμφωνα με το άρθρο 13 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.
- (14) Δεδομένου ότι οι στόχοι της προτεινόμενης δράσης, δηλαδή η ελαχιστοποίηση του αντίκτυπου στο περιβάλλον από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους μέσω της απαίτησης τα οχήματα να σχεδιάζονται από τη φάση της επινόησης με σκοπό να διευκολύνουν την επαναχρησιμοποίηση, την ανακύκλωση και την ανάκτηση, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη που ενεργούν μεμονωμένα και επομένως μπορούν, λόγω της κλίμακας της δράσης, να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να θεσπίζει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο αυτό, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη αυτού του σκοπού,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1 **Αντικείμενο**

Η παρούσα οδηγία θεσπίζει τις διοικητικές και τεχνικές διατάξεις για την έγκριση τύπου των οχημάτων που διέπονται από το άρθρο 2, με σκοπό να εξασφαλιστεί ότι τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά τους μπορούν να επαναχρησιμοποιηθούν, να ανακυκλωθούν και να ανακτηθούν κατά τα ελάχιστα ποσοστά του παραρτήματος Ι.

Θεσπίζει ειδικές διατάξεις προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι η επαναχρησιμοποίηση των κατασκευαστικών στοιχείων δεν προκαλεί κινδύνους για την ασφάλεια και το περιβάλλον.

Άρθρο 2 **Πεδίο εφαρμογής**

Η παρούσα οδηγία ισχύει για τα οχήματα που ανήκουν στις κατηγορίες M₁ και N₁, όπως ορίζονται στο σημείο Α του παραρτήματος II της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, καθώς και για τα καινούργια ή επαναχρησιμοποιημένα κατασκευαστικά στοιχεία των οχημάτων αυτών.

Άρθρο 3 **Εξαιρέσεις**

Με την επιφύλαξη της εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 7, η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται:

- α) στα οχήματα ειδικής χρήσεως, όπως ορίζονται στο σημείο Α παράγραφος 5 του παραρτήματος II της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ·
- β) στα οχήματα που κατασκευάζονται σε πολλαπλά στάδια και ανήκουν στην κατηγορία N₁, εφόσον το βασικό όχημα συμμορφώνεται με την παρούσα οδηγία·
- γ) στα οχήματα που παράγονται σε μικρές σειρές, τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 2 στοιχείο α) της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

Άρθρο 4 **Ορισμοί**

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- 1) ως «*όχημα*» νοείται το όχημα με κινητήρα·
- 2) ως «*κατασκευαστικό στοιχείο*» νοείται οποιοδήποτε τμήμα ή οποιοδήποτε σύνολο τμημάτων που περιλαμβάνεται σε όχημα κατά την παραγωγή του. Ο ορισμός καλύπτει επίσης τα στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές μονάδες όπως ορίζονται στο άρθρο 2 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ·
- 3) ως «*τύπος οχήματος*» νοείται ο τύπος του οχήματος όπως ορίζεται στο σημείο Β παράγραφοι 1 και 3 του παραρτήματος II της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ·
- 4) ως «*όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του*» νοείται το όχημα όπως ορίζεται στο στοιχείο 2 του άρθρου 2 της οδηγίας 2000/53/ΕΚ·
- 5) ως «*όχημα αναφοράς*» νοείται η έκδοση ενός τύπου οχήματος, την οποία η αρμόδια για την έγκριση αρχή χαρακτηρίζει ως την πλέον προβληματική από την άποψη της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης·
- 6) ως «*όχημα κατασκευασμένο σε πολλαπλά στάδια*» νοείται το όχημα που προκύπτει από κατασκευαστική διαδικασία πολλαπλών σταδίων·
- 7) ως «*βασικό όχημα*» νοείται το όχημα όπως ορίζεται στο άρθρο 2 τέταρτο εδάφιο της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, το οποίο χρησιμοποιείται κατά το αρχικό στάδιο μιας κατασκευής πολλαπλών σταδίων·
- 8) ως «*κατασκευή πολλαπλών σταδίων*» νοείται η διαδικασία με την οποία ένα όχημα παράγεται σε διάφορα στάδια με την προσθήκη κατασκευαστικών στοιχείων στο βασικό όχημα ή με τη μετατροπή των εν λόγω κατασκευαστικών στοιχείων·
- 9) ως «*επαναχρησιμοποίηση*» νοείται η επαναχρησιμοποίηση όπως ορίζεται στο στοιχείο 6 του άρθρου 2 της οδηγίας 2000/53/ΕΚ·

- 10) ως «*ανακύκλωση*» νοείται η ανακύκλωση όπως ορίζεται στην πρώτη φράση του στοιχείου 7 του άρθρου 2 της οδηγίας 2000/53/EK.
- 11) ως «*ανάκτηση ενέργειας*» νοείται η ανάκτηση ενέργειας όπως ορίζεται στη δεύτερη φράση του στοιχείου 7 του άρθρου 2 της οδηγίας 2000/53/EK.
- 12) ως «*ανάκτηση*» νοείται η ανάκτηση όπως ορίζεται στο στοιχείο 8 του άρθρου 2 της οδηγίας 2000/53/EK.
- 13) ως «*δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης*» νοείται η δυνατότητα για επαναχρησιμοποίηση κατασκευαστικών στοιχείων που αποσπώνται από όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του.
- 14) ως «*δυνατότητα ανακύκλωσης*» νοείται η δυνατότητα για ανακύκλωση κατασκευαστικών στοιχείων ή υλικών που αποσπώνται από όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του.
- 15) ως «*δυνατότητα ανάκτησης*» νοείται η δυνατότητα για ανάκτηση κατασκευαστικών στοιχείων ή υλικών που αποσπώνται από όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του.
- 16) ως «*ποσοστό δυνατότητας ανακύκλωσης οχήματος ($A_{κυκ}$)*» νοείται το ποσοστό κατά μάζα καινούργιου οχήματος, το οποίο μπορεί δυνητικά να επαναχρησιμοποιηθεί και να ανακυκλωθεί.
- 17) ως «*ποσοστό δυνατότητας ανάκτησης οχήματος ($A_{κτη}$)*» νοείται το ποσοστό κατά μάζα καινούργιου οχήματος, το οποίο μπορεί δυνητικά να επαναχρησιμοποιηθεί και να ανακτηθεί.
- 18) ως «*στρατηγική*» νοείται πρόγραμμα μεγάλης κλίμακας που αποτελείται από συντονισμένες ενέργειες και τεχνικά μέτρα που πρόκειται να ληφθούν όσον αφορά την αποσυναρμολόγηση, τον τεμαχισμό ή παρόμοιες διεργασίες, την ανακύκλωση και την ανάκτηση υλικών προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι τα στοχοθετημένα ποσοστά της δυνατότητας ανακύκλωσης και ανάκτησης είναι εφικτά κατά το χρόνο που το όχημα είναι στη φάση της ανάπτυξής του.
- 19) ως «*μάζα*» νοείται η μάζα οχήματος σε ετοιμότητα λειτουργίας όπως ορίζεται στο στοιχείο 2.6 του παραρτήματος I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, αλλά χωρίς τον οδηγό, του οποίου η μάζα εκτιμάται στα 75 kg.

Άρθρο 5

Διατάξεις για την έγκριση τύπου

1. Τα κράτη μέλη χορηγούν, κατά περίπτωση, έγκριση τύπου ΕΚ ή εθνική έγκριση τύπου, όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, τη δυνατότητα ανακύκλωσης και τη δυνατότητα ανάκτησης, μόνον στους τύπους οχημάτων που ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του παραρτήματος I της παρούσας οδηγίας.
2. Για την εφαρμογή της παραγράφου 1, ο κατασκευαστής διαθέτει στην αρμόδια για την έγκριση αρχή τις λεπτομερείς τεχνικές πληροφορίες που είναι αναγκαίες για τους σκοπούς των υπολογισμών και των ελέγχων του παραρτήματος I της παρούσας οδηγίας, όσον αφορά τη φύση των χρησιμοποιούμενων υλικών στην κατασκευή του οχήματος και των κατασκευαστικών στοιχείων του. Στις περιπτώσεις όπου οι

πληροφορίες αυτές αποδεδειγμένα καλύπτονται από δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας ή αποτελούν ειδική τεχνογνωσία του κατασκευαστή ή των προμηθευτών του, ο κατασκευαστής ή οι προμηθευτές του παρέχουν επαρκείς πληροφορίες για να καταστήσουν δυνατή την ορθή διενέργεια των υπολογισμών αυτών.

3. Η αρμόδια για την έγκριση αρχή εξακριβώνει ότι τα κατασκευαστικά στοιχεία από πολυμερή ή ελαστομερή υλικά τα οποία περιλαμβάνονται στον κατάλογο αποσυναρμολόγησης του παραρτήματος I παράγραφος 2 της παρούσας οδηγίας φέρουν επισήμανση σύμφωνα με την απόφαση 2003/138/EK της Επιτροπής, της 27ης Φεβρουαρίου 2003³², για τη θέσπιση προτύπων κωδικοποίησης για τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά οχημάτων δυνάμει της οδηγίας 2000/53/EK.
4. Όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι ο κατασκευαστής χρησιμοποιεί το υπόδειγμα δελτίου πληροφοριών του παραρτήματος II της παρούσας οδηγίας κατά την υποβολή αίτησης για έγκριση τύπου ΕΚ, σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.
5. Για τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, η αρμόδια για την έγκριση τύπου αρχή χρησιμοποιεί το υπόδειγμα πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΚ του παραρτήματος III της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 6 **Προκαταρκτική αξιολόγηση**

1. Τα κράτη μέλη δεν χορηγούν έγκριση τύπου εάν προηγουμένως δεν εξασφαλίσουν ότι ο κατασκευαστής έχει εφαρμόσει ικανοποιητικές ρυθμίσεις και διαδικασίες, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παραρτήματος IV της παρούσας οδηγίας, προκειμένου να διαχειρίζεται σωστά τις πτυχές της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης που καλύπτει η παρούσα οδηγία. Μετά τη διενέργεια της εν λόγω προκαταρκτικής αξιολόγησης χορηγείται στον κατασκευαστή το καλούμενο «πιστοποιητικό συμμόρφωσης με το παράρτημα IV» (εφεξής «πιστοποιητικό συμμόρφωσης»).
2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1 ο κατασκευαστής συνιστά στρατηγική για να εξασφαλίζει την αποσυναρμολόγηση, την επαναχρησιμοποίηση κατασκευαστικών στοιχείων, την ανακύκλωση και την ανάκτηση υλικών. Η στρατηγική λαμβάνει υπόψη τις αποδεδειγμένες τεχνολογίες που είναι διαθέσιμες ή σε φάση ανάπτυξης κατά το χρόνο υποβολής της αίτησης για έγκριση τύπου οχήματος.
3. Τα κράτη μέλη ορίζουν αρμόδια αρχή, σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παραρτήματος IV της παρούσας οδηγίας, για τη διενέργεια της προκαταρκτικής αξιολόγησης και την έκδοση του πιστοποιητικού συμμόρφωσης.
4. Το πιστοποιητικό συμμόρφωσης περιλαμβάνει την κατάλληλη τεκμηρίωση και περιγράφει τη στρατηγική που συνιστά ο κατασκευαστής. Η αρμόδια αρχή χρησιμοποιεί το υπόδειγμα του προσαρτήματος 1 στο παράρτημα IV της παρούσας οδηγίας.

³² ΕΕ L 53 της 28.2.2003, σ. 58.

5. Το πιστοποιητικό συμμόρφωσης ισχύει για δύο τουλάχιστον έτη από την ημερομηνία έκδοσης του πιστοποιητικού και πριν από τη διενέργεια νέων ελέγχων.
6. Ο κατασκευαστής ενημερώνει την αρμόδια αρχή για κάθε σημαντική αλλαγή που ενδέχεται να επηρεάσει τη συνάφεια του πιστοποιητικού συμμόρφωσης. Έπειτα από διαβούλευση με τον κατασκευαστή, η αρμόδια αρχή αποφασίζει εάν είναι αναγκαίοι νέοι έλεγχοι.
7. Κατά τη λήξη της περιόδου ισχύος του πιστοποιητικού συμμόρφωσης, η αρμόδια αρχή εκδίδει, κατά περίπτωση, νέο πιστοποιητικό συμμόρφωσης ή παρατείνει την ισχύ του για μια περίοδο δύο ακόμη ετών. Η αρμόδια αρχή εκδίδει νέο πιστοποιητικό σε περιπτώσεις όπου έχουν υποπέσει στην αντίληψή της σημαντικές αλλαγές.

Άρθρο 7

Επαναχρησιμοποίηση κατασκευαστικών στοιχείων

Τα κατασκευαστικά στοιχεία του παραρτήματος V της παρούσας οδηγίας:

- α) κρίνονται μη επαναχρησιμοποιήσιμα για τους σκοπούς του υπολογισμού των ποσοστών της δυνατότητας ανακύκλωσης και ανάκτησης·
- β) δεν επαναχρησιμοποιούνται στην κατασκευή οχημάτων που διέπονται από την οδηγία 70/156/ΕΟΚ.

Άρθρο 8

Τροποποιήσεις στην οδηγία 70/156/ΕΟΚ

Η οδηγία 70/156/ΕΟΚ τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα VI της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 9

Προσαρμογή στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο

Οι τροποποιήσεις της παρούσας οδηγίας που είναι αναγκαίες για την προσαρμογή της στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο εγκρίνονται από την Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 13 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

Άρθρο 10

Ημερομηνίες εφαρμογής για την έγκριση τύπου

1. Με ισχύ από [...12 μήνες και μία ημέρα μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας], για τύπο οχήματος που συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη:
 - α) δεν αρνούνται τη χορήγηση έγκρισης τύπου, ΕΚ ή εθνικής·
 - β) δεν απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία καινούργιων οχημάτων.

2. Με ισχύ από [.....36 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας], για τύπο οχήματος που δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη:
 - α) αρνούνται τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ·
 - β) αρνούνται τη χορήγηση εθνικής έγκρισης τύπου.
3. Με ισχύ από [.....36 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας], εφόσον δεν πληρούνται οι απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη:
 - α) θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης που συνοδεύουν καινούργια οχήματα δεν ισχύουν για τους σκοπούς του άρθρου 7 παράγραφος 1 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ·
 - β) αρνούνται την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία καινούργιων οχημάτων, εκτός των περιπτώσεων όπου εφαρμόζεται το άρθρο 8 παράγραφος 2 στοιχείο β) της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.
4. Το άρθρο 7 ισχύει από [.....12 μήνες και μία ημέρα μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας].

Άρθρο 11 **Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο**

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν, μέχρι [.....12 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας] το αργότερο, τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων καθώς και πίνακα αντιστοιχίας μεταξύ των διατάξεων αυτών και της παρούσας οδηγίας.

Εφαρμόζουν τις διατάξεις αυτές από [.....12 μήνες και μία ημέρα μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας].

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις ανωτέρω διατάξεις, αυτές περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.
2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου, τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 12 **Έναρξη ισχύος**

Η παρούσα οδηγία τίθεται σε ισχύ την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 13
Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΩΝ

Παράρτ. I	Απαιτήσεις
Παράρτ. II	Δελτίο πληροφοριών για έγκριση τύπου οχήματος ΕΚ
Παράρτ. III	Υπόδειγμα του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΚ
Παράρτ. IV	Προκαταρκτική αξιολόγηση του κατασκευαστή Προσάρτημα 1: υπόδειγμα του πιστοποιητικού συμμόρφωσης
Παράρτ. V	Κατασκευαστικά στοιχεία που κρίνονται μη επαναχρησιμοποιήσιμα
Παράρτ. VI	Τροποποιήσεις στην οδηγία 70/156/ΕΟΚ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

1. Τα οχήματα που ανήκουν στις κατηγορίες M₁ και N₁ κατασκευάζονται κατά τρόπο ώστε να είναι:
 - επαναχρησιμοποιήσιμα ή/και ανακυκλώσιμα σε ποσοστό τουλάχιστον 85 % κατά μάζα και,
 - επαναχρησιμοποιήσιμα ή/και ανακτήσιμα σε ποσοστό τουλάχιστον 95 % κατά μάζα,

όπως εξασφαλίζεται με τις διαδικασίες του παρόντος παραρτήματος.

2. Για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου, ο κατασκευαστής υποβάλλει έντυπο παράθεσης στοιχείων, δεόντως συμπληρωμένο και συνταγμένο σύμφωνα με το παράρτημα Α του προτύπου ISO 22628 : 2002. Σε αυτό περιλαμβάνει και κατανομή των υλικών.

Το έντυπο συνοδεύεται από κατάλογο των αποσυναρμολογημένων κατασκευαστικών στοιχείων, τα οποία δηλώνει ο κατασκευαστής σε σχέση με το στάδιο αποσυναρμολόγησης, καθώς και τη διαδικασία που συνιστά για την επεξεργασία τους.

3. Για την εφαρμογή της παραγράφου 1 και της παραγράφου 2, ο κατασκευαστής αποδεικνύει κατά τον τρόπο που επιθυμεί η αρμόδια για την έγκριση αρχή ότι τα οχήματα αναφοράς ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις. Εφαρμόζεται η μέθοδος υπολογισμού του παραρτήματος Β του προτύπου ISO 22628 : 2002.

Εντούτοις, ο κατασκευαστής πρέπει να είναι σε θέση να αποδείξει ότι κάθε έκδοση του ίδιου τύπου οχήματος συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

4. Όσον αφορά τον τύπο οχήματος, επιλέγεται ένα όχημα αναφοράς:
 - α) για κάθε «τύπο αμαξώματος», όπως ορίζεται στο σημείο Γ παράγραφος 1 του παραρτήματος II της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, στην περίπτωση οχημάτων M₁.
 - β) για κάθε «τύπο αμαξώματος», δηλ. κλειστό ελαφρό ημιφορτηγό, ελαφρό φορτηγό χωρίς καρότσα, ανοιχτό ημιφορτηγό κ.λπ., στην περίπτωση οχημάτων N₁.

5. Για τους σκοπούς της επιλογής των οχημάτων αναφοράς, λαμβάνεται υπόψη η ύπαρξη διαφορετικών επιπέδων φινιρίσματος και η ύπαρξη προαιρετικού εξοπλισμού³³.

Ως προαιρετικός εξοπλισμός νοούνται τα πρόσθετα κατασκευαστικά στοιχεία που ενδέχεται να τοποθετηθούν στο όχημα με ευθύνη του κατασκευαστή πριν το όχημα ταξινομηθεί ή τεθεί σε κυκλοφορία.

³³ Δηλ. δερμάτινη εσωτερική επένδυση, προεγκατεστημένο ραδιόφωνο, κλιματισμός, ζάντες αλουμινίου κ.λπ.

6. Για τους σκοπούς των υπολογισμών, τα ελαστικά θεωρούνται ανακυκλώσιμα.
7. Οι μάζες εκφράζονται σε kg με ένα δεκαδικό ψηφίο. Τα ποσοστά υπολογίζονται επί τοις εκατό με ένα δεκαδικό ψηφίο και στη συνέχεια στρογγυλοποιούνται ως εξής:
 - α) εάν ο αριθμός μετά το δεκαδικό ψηφίο είναι μεταξύ του 0 και του 4, το σύνολο στρογγυλοποιείται προς τα κάτω·
 - β) εάν ο αριθμός μετά το δεκαδικό ψηφίο είναι μεταξύ του 5 και του 9, το σύνολο στρογγυλοποιείται προς τα επάνω.
8. Για τους σκοπούς του ελέγχου των υπολογισμών του παρόντος παραρτήματος, η αρμόδια για την έγκριση αρχή εξασφαλίζει ότι το έντυπο παράθεσης στοιχείων της παραγράφου 2 του παρόντος παραρτήματος είναι συνεπές προς τη συνιστώμενη στρατηγική που επισυνάπτεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης του άρθρου 6 παράγραφος 1.
9. Για τους σκοπούς των ελέγχων στα υλικά και στις μάζες των κατασκευαστικών στοιχείων, ο κατασκευαστής παρέχει αντιπροσωπευτικά οχήματα για κάθε τύπο αμαξώματος και κατασκευαστικά στοιχεία που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, κατά την κρίση της αρμόδιας για την έγκριση τύπου αρχής.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΔΕΛΤΙΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΓΙΑ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΕΚ

σύμφωνα με το παράρτημα I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου (³⁴) σχετικά με την έγκριση τύπου ΕΚ οχήματος όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησής του

Οι ακόλουθες πληροφορίες παρέχονται, κατά περίπτωση, εις τριπλούν και περιλαμβάνουν πίνακα περιεχομένων. Τυχόν σχέδια υποβάλλονται υπό κατάλληλη κλίμακα σε μέγεθος Α4 ή διπλωμένα στο μέγεθος αυτό και είναι επαρκώς λεπτομερή. Τυχόν φωτογραφίες πρέπει να δείχνουν επαρκείς λεπτομέρειες.

- 0. ΓΕΝΙΚΑ
 - 0.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή):
 - 0.2. Τύπος:
 - 0.2.0.1. Πλαίσιο:
 - 0.2.1. Εμπορική(ές) ονομασία(ες) (εάν υπάρχει/ουν):
 - 0.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον υπάρχει σχετική σήμανση στο όχημα (^β):
 - 0.3.1. Θέση της εν λόγω σήμανσης:
 - 0.4. Κατηγορία οχήματος (^γ):
 - 0.5. Όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή:
 - 0.8. Διεύθυνση(εις) του (των) εργοστασίου(ων) συναρμολόγησης:
- 1. ΓΕΝΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ
 - 1.1. Φωτογραφίες ή/και σχέδια αντιπροσωπευτικού οχήματος:
 - 1.2. Σχέδιο ολόκληρου του οχήματος με διαστάσεις:
 - 1.3. Αριθμός αξόνων και τροχών:
 - 1.3.1. Αριθμός και θέση αξόνων με δίδυμους τροχούς:
 - 1.3.3. Κινητήριοι άξονες (αριθμός, θέση, σύζευξη):
 - 1.7. Θάλαμος οδήγησης (προωθημένο σύστημα ελέγχου ή με κάλυμμα)(^{κστ}):

³⁴ Οι αριθμοί των σημείων και οι υποσημειώσεις που χρησιμοποιούνται στο παρόν δελτίο πληροφοριών είναι αντίστοιχα με αυτά του παραρτήματος I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ. Τα σημεία που δεν έχουν σχέση με τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας παραλείπονται.

3. ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΙΣΧΥΟΣ (¹⁵) (Στην περίπτωση οχήματος που μπορεί να λειτουργεί είτε με βενζίνη, πετρέλαιο, κ.λπ. ή επίσης σε συνδυασμό με άλλο καύσιμο, τα σημεία επαναλαμβάνονται (¹)
 - 3.1. Κατασκευαστής:
 - 3.2. Κινητήρας εσωτερικής καύσης
 - 3.2.1. Ιδιαίτερες πληροφορίες για τον κινητήρα
 - 3.2.1.1. Αρχή λειτουργίας: επιβαλλόμενη ανάφλεξη/ανάφλεξη με συμπίεση, τετράχρονο/δύχρονο (¹)
 - 3.2.1.2. Αριθμός και διάταξη κυλίνδρων:.....
 - 3.2.1.3. Κυβισμός κινητήρα (¹⁰): cm³
 - 3.2.2. Καύσιμο: πετρέλαιο/βενζίνη/υγραέριο/φυσικό αέριο/αιθανόλη: (¹).....
4. ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΔΟΣΗΣ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ (^{ΚΒ})
 - 4.2. Τύπος (μηχανικό, υδραυλικό, ηλεκτρικό κ.λπ.):
 - 4.5. Κιβώτιο ταχυτήτων
 - 4.5.1. Τύπος [χειροκίνητο/αυτόματο/CVT (συνεχώς μεταβαλλόμενη σχέση μετάδοσης)] (¹)
 - 4.9. Αναστολέας διαφορικού: ναι/όχι/προαιρετικά (¹)
9. ΑΜΑΞΩΜΑ
 - 9.1. Τύπος αμαξώματος:
 - 9.3.1. Διάταξη και αριθμός θυρών:.....
 - 9.10.3. Καθίσματα
 - 9.10.3.1. Αριθμός:.....
15. ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗΣ, ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ και ΑΝΑΚΤΗΣΗΣ
 - 15.1. Έκδοση στην οποία ανήκει το όχημα αναφοράς:
 - 15.2. Μάζα του οχήματος αναφοράς με αμάξωμα ή μάζα του πλαισίου με θάλαμο οδήγησης, χωρίς αμάξωμα ή/και συσκευή ζεύξης εφόσον ο κατασκευαστής δεν τοποθετεί το αμάξωμα ή/και τη συσκευή ζεύξης (συμπεριλαμβανομένων των υγρών, των εργαλείων, του εφεδρικού τροχού, εφόσον τοποθετούνται) χωρίς οδηγό:
 - 15.3. Μάζες υλικών του οχήματος αναφοράς
 - 15.3.1. Μάζα υλικού που λαμβάνεται υπόψη κατά την προεπεξεργασία (^{##}):.....

- 15.3.2. Μάζα υλικού που λαμβάνεται υπόψη κατά την αποσυναρμολόγηση (^{##}):.....
- 15.3.3. Μάζα υλικού που λαμβάνεται υπόψη κατά την επεξεργασία μη μεταλλικών υπολειμμάτων και θεωρείται ανακυκλώσιμο (^{##}):.....
- 15.3.4. Μάζα υλικού που λαμβάνεται υπόψη κατά την επεξεργασία μη μεταλλικών υπολειμμάτων και θεωρείται ανακτήσιμη ενέργεια (^{##}):.....
- 15.3.5. Κατανομή των υλικών (^{##}):.....
- 15.3.6. Συνολική μάζα των υλικών τα οποία είναι επαναχρησιμοποιήσιμα ή/και ανακυκλώσιμα:
- 15.3.7. Συνολική μάζα των υλικών τα οποία είναι επαναχρησιμοποιήσιμα ή/και ανακτήσιμα:
- 15.4. Ποσοστά
- 15.4.1. Ποσοστό δυνατότητας ανακύκλωσης « $A_{κυκ}(\%)$ »:.....
- 15.4.2. Ποσοστό δυνατότητας ανάκτησης « $A_{κτη}(\%)$ »:.....

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΚ

Μέγιστο μέγεθος: Α4 (210 x 297 mm)

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΚ

Σφραγίδα της αρμόδιας
αρχής έγκρισης τύπου ΕΚ

Ανακοίνωση που αφορά:

- έγκριση τύπου ΕΚ ⁽³⁵⁾ για τύπο οχήματος
- επέκταση έγκρισης τύπου ΕΚ ⁽¹⁾
- άρνηση έγκρισης τύπου ΕΚ ⁽¹⁾

σχετικά με την οδηγία [...]/.../ΕΚ, *Η παρούσα οδηγία*

Αριθμός έγκρισης τύπου ΕΚ:

Επέκταση λόγω:

ΜΕΡΟΣ Ι

- 0.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή):
- 0.2. Τύπος:
- 0.2.1. Εμπορική(ές) ονομασία(ες) ⁽³⁶⁾:
- 0.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον υπάρχει σχετική σήμανση στο όχημα: ..
- 0.3.1. Θέση της εν λόγω σήμανσης:
- 0.4. Κατηγορία οχήματος ⁽³⁷⁾:
- 0.5. Όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή:
- 0.8. Επωνυμία(ες) και διεύθυνση(εις) του (των) εργοστασίου(ων) συναρμολόγησης:

[...]

³⁵ Να διαγραφούν οι περιττές ενδείξεις.

³⁶ Εάν για το σημείο αυτό δεν υπάρχουν στοιχεία κατά το χρόνο χορήγησης της έγκρισης τύπου, το σημείο συμπληρώνεται το αργότερο όταν το όχημα διατεθεί στην αγορά.

³⁷ Όπως ορίζεται στο παράρτημα Π.Α.

Μέρος II

1. Πρόσθετες πληροφορίες:
Ποσοστό(ά) της δυνατότητας ανακύκλωσης του (των) οχήματος(ων)
αναφοράς:
Ποσοστό(ά) της δυνατότητας ανάκτησης του (των) οχήματος(ων) αναφοράς:...
2. Αρμόδια τεχνική υπηρεσία για τη διενέργεια των δοκιμών:
3. Ημερομηνία της έκθεσης δοκιμών:
4. Κωδικός της έκθεσης δοκιμών:
5. Παρατηρήσεις (εάν υπάρχουν):
6. Συνημμένα: το ευρετήριο και το πακέτο πληροφοριών
7. Το όχημα πληροί/δεν πληροί ⁽³⁵⁾ τις τεχνικές απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας:

.....

(Τόπος)

(Υπογραφή)

(Ημερομηνία)

Συνημμένα: Πακέτο πληροφοριών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Προκαταρκτική αξιολόγηση

1. Σκοπός του παρόντος παραρτήματος

Το παρόν παράρτημα περιγράφει την προκαταρκτική αξιολόγηση που πρέπει να διενεργεί η αρμόδια αρχή για να εξασφαλίζει ότι ο κατασκευαστής έχει εφαρμόσει τις αναγκαίες ρυθμίσεις και διαδικασίες.

2. Αρμόδια αρχή

Η αρμόδια αρχή συμμορφώνεται με το πρότυπο EN 45012:1989 ή ISO/IEC Guide 62:1996 σχετικά με τα γενικά κριτήρια για φορείς πιστοποίησης που παρέχουν πιστοποίηση συστημάτων ποιότητας όσον αφορά τα συστήματα διαχείρισης που εφαρμόζει ο κατασκευαστής.

3. Έλεγχοι που διενεργούνται από την αρμόδια αρχή

3.1. Η αρμόδια αρχή εξασφαλίζει ότι ο κατασκευαστής έχει λάβει τα αναγκαία μέτρα προκειμένου:

- α) να συλλέγει τα αναγκαία στοιχεία από ολόκληρη την αλυσίδα εφοδιασμού και ιδίως τη φύση και τη μάζα όλων των υλικών που χρησιμοποιούνται στην κατασκευή των οχημάτων προκειμένου να πραγματοποιηθούν οι υπολογισμοί που απαιτούνται δυνάμει της παρούσας οδηγίας·
- β) να έχει στη διάθεσή του όλα τα λοιπά αναγκαία στοιχεία του οχήματος που απαιτούνται για τη διαδικασία υπολογισμού, όπως τον όγκο των υγρών κ.λπ.·
- γ) να ελέγχει επαρκώς τις πληροφορίες που λαμβάνει από τους προμηθευτές·
- δ) να διαχειρίζεται την κατανομή των υλικών·
- ε) να μπορεί να εκτελεί τον υπολογισμό των ποσοστών της δυνατότητας ανακύκλωσης και ανάκτησης σύμφωνα με το πρότυπο ISO 22628 : 2002·
- στ) να ελέγχει τις επισημάνσεις στα κατασκευαστικά στοιχεία, όπως αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3·
- ζ) να εξακριβώνει ότι κανένα κατασκευαστικό στοιχείο του παραρτήματος V της παρούσας οδηγίας δεν επαναχρησιμοποιείται στην κατασκευή νέων τύπων οχημάτων.

3.2. Ο κατασκευαστής παρέχει στην αρμόδια αρχή όλες τις σχετικές πληροφορίες υπό μορφή εγγράφων. Ιδίως η ανακύκλωση και η ανάκτηση υλικών τεκμηριώνονται με τα κατάλληλα έγγραφα.

Προσάρτημα 1 του παραρτήματος IV

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ
ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ [....Η παρούσα
οδηγία]

Αριθ. [.....Κωδικός]

[..... η αρμόδια για την έγκριση τύπου αρχή]

Πιστοποιεί ότι

(Κατασκευαστής):

(Διεύθυνση του κατασκευαστή):

συμμορφώνεται με τις διατάξεις του παραρτήματος IV της οδηγίας/.../ΕΚ[Η παρούσα οδηγία].

Οι έλεγχοι διενεργήθηκαν στις:

από (επωνυμία και διεύθυνση του αρμόδιου φορέα):

Αριθμός έκθεσης:

Το πιστοποιητικό ισχύει έως [.....ημερομηνία]

[.....τόπος]

[.....ημερομηνία]

[.....υπογραφή]



Συνημμένα: Περιγραφή της στρατηγικής που συνιστά ο κατασκευαστής στους τομείς της επαναχρησιμοποίησης, της ανακύκλωσης και της ανάκτησης ενέργειας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΚΡΙΝΟΝΤΑΙ **ΜΗ ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΙΜΑ**

1. Εισαγωγή

Το παρόν παράρτημα αφορά τα κατασκευαστικά στοιχεία οχημάτων που ανήκουν στις κατηγορίες M₁ και N₁, τα οποία δεν πρέπει να επαναχρησιμοποιούνται στην κατασκευή νέων οχημάτων.

2. Κατάλογος κατασκευαστικών στοιχείων

- Όλοι οι αερόσακοι³⁸, συμπεριλαμβανομένων των μαξιλαριών, των πυροτεχνικών ενεργοποιητών, των ηλεκτρονικών μονάδων ελέγχου και των αισθητήρων·
- Σύνολα αυτόματων ή μη αυτόματων ζωνών ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων των ιμάντων, των πορπών, των συσπειρωτήρων, των πυροτεχνικών ενεργοποιητών·
- Καθίσματα (μόνον σε περιπτώσεις όπου έχουν ενσωματωθεί στο κάθισμα αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας ή/και αερόσακοι)·
- Μονάδες μανδάλωσης του συστήματος διεύθυνσης που επενεργούν στην κολόνα διεύθυνσης·
- Συστήματα ακινητοποίησης, συμπεριλαμβανομένων των πομποδεκτών και των ηλεκτρονικών μονάδων ελέγχου·
- Καταλυτικοί μετατροπείς·
- Σιγαστήρες εξάτμισης.

³⁸

Στις περιπτώσεις που ο αερόσακος έχει τοποθετηθεί μέσα στο τιμόνι, το ίδιο το τιμόνι.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΟΔΗΓΙΑ 70/156/ΕΟΚ

Η οδηγία 70/156/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

1) Στο παράρτημα Ι προστίθενται τα ακόλουθα σημεία:

«15. ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗΣ, ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ και ΑΝΑΚΤΗΣΗΣ

15.1. Έκδοση στην οποία ανήκει το όχημα αναφοράς:

15.2. Μάζα του οχήματος αναφοράς με αμάξωμα ή μάζα του πλαισίου με θάλαμο οδήγησης, χωρίς αμάξωμα ή/και συσκευή ζεύξης εφόσον ο κατασκευαστής δεν τοποθετεί το αμάξωμα ή/και τη συσκευή ζεύξης (συμπεριλαμβανομένων των υγρών, των εργαλείων, του εφεδρικού τροχού, εφόσον τοποθετούνται) χωρίς οδηγό:

15.3. Μάζες υλικών του οχήματος αναφοράς

15.3.1. Μάζα υλικού που λαμβάνεται υπόψη κατά την προεπεξεργασία (^{##}):

15.3.2. Μάζα υλικού που λαμβάνεται υπόψη κατά την αποσυναρμολόγηση (^{##}):

15.3.3. Μάζα υλικού που λαμβάνεται υπόψη κατά την επεξεργασία μη μεταλλικών υπολειμμάτων και θεωρείται ανακυκλώσιμο (^{##}):

15.3.4. Μάζα υλικού που λαμβάνεται υπόψη κατά την επεξεργασία μη μεταλλικών υπολειμμάτων και θεωρείται ανακτήσιμη ενέργεια (^{##}):

15.3.5. Κατανομή των υλικών (^{##}):

15.3.6. Συνολική μάζα των υλικών τα οποία είναι επαναχρησιμοποιήσιμα ή/και ανακυκλώσιμα:

15.3.7. Συνολική μάζα των υλικών τα οποία είναι επαναχρησιμοποιήσιμα ή/και ανακτήσιμα:

15.4. Ποσοστά

15.4.1. Ποσοστό δυνατότητας ανακύκλωσης «A_{κυκ}(%)»:

15.4.2. Ποσοστό δυνατότητας ανάκτησης «A_{κτη}(%)»:

(^{##}) Οι ορισμοί αυτών των μεγεθών δίνονται στο πρότυπο ISO 22628 : 2002.»

2) Στο μέρος I του παραρτήματος IV προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

«

Θέμα	Αριθμός οδηγίας	Παραπομπή Επίσημης Εφημερίδας	Εφαρμογή									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
59.«Δυνατότητα ανακύκλωσης»	[.../.../ΕΚ]	L ..., ..., σ. ...	X	-	-	X	-	-				

»

3) Το παράρτημα XI τροποποιείται ως εξής:

α) Στο προσάρτημα 1 προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

«

Σημείο	Θέμα	Αριθμός οδηγίας	M ₁ ≤ 2 500 (l) kg	M ₁ > 2 500 (l) kg	M ₂	M ₃
59	«Δυνατότητα ανακύκλωσης»	[.../.../ΕΚ]	Μ.Δ.	Μ.Δ.	-	-

»

β) Στο προσάρτημα 2 προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

«

Σημείο	Θέμα	Αριθμός οδηγίας	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
59	«Δυνατότητα ανακύκλωσης»	[.../.../ΕΚ]	Μ.Δ.	-	-	Μ.Δ.	-	-	-	-	-	-

»

γ) Στο προσάρτημα 3 προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

«

Σημείο	Θέμα	Αριθμός οδηγίας	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
59	«Δυνατότητα ανακύκλωσης»	[.../.../ΕΚ]	-	-	Μ.Δ.	-	-	-	-	-	-

»

ΔΕΛΤΙΟ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ

Ο ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΙΔΙΩΣ ΣΤΙΣ ΜΙΚΡΟΜΕΣΑΙΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ (ΜΜΕ)

ΤΙΤΛΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

«Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την έγκριση τύπου οχημάτων με κινητήρα όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησής τους, καθώς και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου»

ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΓΓΡΑΦΟΥ

[ENTR F/5 - 503/02 αναθ. 5]

1. Η ΠΡΟΤΑΣΗ

Έχει ληφθεί υπόψη η αρχή της επικουρικότητας που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης. Ωστόσο η Επιτροπή φρονεί ότι σε αυτό τον τομέα είναι αναγκαία η κοινοτική νομοθεσία.

Στόχος των μέτρων είναι να εξασφαλιστεί ότι τα καινούργια οχήματα που ανήκουν στις κατηγορίες M_1^{39} και N_1^1 συμμορφώνονται, κατά το στάδιο της κατασκευής τους, με κριτήρια σχεδιασμού όσον αφορά τη «δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης», τη «δυνατότητα ανακύκλωσης» και τη «δυνατότητα ανάκτησής» τους.

Οι διατάξεις θα περιληφθούν στη διαδικασία κοινοτικής έγκρισης τύπου οχημάτων, η οποία παρέχει ένα αποδοτικό μέσο προκειμένου να εξακριβώνεται συστηματικά ότι κάθε τύπος οχήματος και κάθε όχημα στη γραμμή παραγωγής ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις.

Δεδομένου ότι η οδηγία 70/156/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε την τελευταία φορά με την οδηγία 2001/116/ΕΚ, κατέστησε υποχρεωτική την κοινοτική έγκριση τύπου οχήματος, η μόνη μορφή δράσης είναι η θέσπιση νομοθεσίας βάσει οδηγίας ή κανονισμού σχετικά με την έγκριση τύπου. Η πρόταση πληροί τις νομικές απαιτήσεις που κρίνονται αναγκαίες στον τομέα αυτό.

³⁹

Σε όλο το κείμενο του δελτίου αξιολόγησης αντικτύπου θα χρησιμοποιείται ο όρος «επιβατικά αυτοκίνητα» αντί του «οχήματα M_1 » (η κατηγορία M_1 περιλαμβάνει στην πραγματικότητα επιβατικά αυτοκίνητα, οχήματα ελεύθερου χρόνου, πολυμορφικά οχήματα και μικρά λεωφορεία). Ο όρος «ελαφρά φορτηγά οχήματα» θα χρησιμοποιείται αντί του «οχήματα N_1 » χάριν ευκολίας (η κατηγορία N_1 περιλαμβάνει ελαφρά φορτηγά οχήματα έως 3 500 kg).

2. Ο ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

- 2.1. Η πρόταση θα επηρεάσει ολόκληρο τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας. Ειδικότερα, οι προμηθευτές κατασκευαστικών στοιχείων θα πρέπει να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τα υλικά και τις μάζες ώστε να μπορούν οι κατασκευαστές να υπολογίζουν με την αναγκαία ακρίβεια τα ποσοστά της δυνατότητας ανακύκλωσης και ανάκτησης για οχήματα που επιλέγονται σε συμφωνία με τις αρμόδιες για την έγκριση τύπου αρχές. Οι τεχνικές υπηρεσίες που ορίζονται από τις αρμόδιες για την έγκριση τύπου αρχές θα συμμετέχουν στους απαραίτητους ελέγχους για την έγκριση και στις ελεγκτικές εργασίες σχετικά με τη συμμόρφωση της παραγωγής.

Οι κατασκευαστές πρέπει να μελετήσουν και να συστήσουν κατάλληλες στρατηγικές για τη μετέπειτα επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, για το οποίο θα απαιτηθεί η ειδική συμβολή επιχειρήσεων αποσυναρμολόγησης, ανακύκλωσης, τεμαχισμού κ.λπ..

Οι κατασκευαστές επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων είναι συνήθως διεθνείς επιχειρήσεις. Οι άλλοι προαναφερόμενοι κλάδοι κατατάσσονται μάλλον στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις.

Δεν παρατηρείται συγκέντρωση τέτοιων επιχειρήσεων σε συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές της Κοινότητας.

- 2.2. Οι κατασκευαστές επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων επενδύουν ήδη στην ανάπτυξη των αναγκαίων μετατροπών ώστε οι νέοι τύποι οχημάτων να συμμορφώνονται με τις νέες απαιτήσεις που θεσπίστηκαν με την οδηγία 2000/53/EK και θα ισχύουν από 1ης Ιανουαρίου 2006 και σε επόμενο στάδιο από 1ης Ιανουαρίου 2015.

Για την περαιτέρω έρευνα για καλύτερες τεχνολογίες ανακύκλωσης θα απαιτηθεί από τις επιχειρήσεις επένδυση στην ανάπτυξη αποδοτικότερων διεργασιών.

- 2.3. Οι πιθανές οικονομικές επιπτώσεις της πρότασης έχουν ως εξής:

2.3.1. Στην απασχόληση

Η πρόταση θα απαιτήσει πρόσθετες επενδύσεις από τους κατασκευαστές και όλους τους σχετικούς προμηθευτές για να εξασφαλιστεί η ανάπτυξη, η παραγωγή και η έγκριση τύπου μελλοντικών προϊόντων που θα συμμορφώνονται με την παρούσα πρόταση.

2.3.2. Στις επενδύσεις και στη δημιουργία νέων επιχειρήσεων

Η επίδραση στη δημιουργία νέων επιχειρήσεων θα είναι μικρή επειδή σε αυτό τον κλάδο της αγοράς υπάρχουν ήδη όλες οι μεγάλες επιχειρήσεις.

2.3.3. Στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων

Η πρόταση δεν ενέχει κανένα κίνδυνο για τις επιχειρήσεις του κλάδου.

- 2.4. Η πρόταση περιλαμβάνει μέτρα που λαμβάνουν υπόψη την ιδιαίτερη κατάσταση των κατασκευαστών που παράγουν οχήματα σε μικρές σειρές. Οι κατασκευαστές αυτοί θα εξαιρεθούν από τη συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας.

Τα κατασκευασμένα σε πολλαπλά στάδια οχήματα θα εξαιρεθούν επίσης από την οδηγία. Έτσι οι κατασκευαστές αμαξωμάτων, οι περισσότεροι από τους οποίους είναι μικρομεσαίες επιχειρήσεις, δεν θα υποχρεούνται να υποβάλουν υπολογισμούς διότι κάθε όχημα θα αντιμετωπίζεται ως μεμονωμένη περίπτωση.

3. ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ

Για την παρούσα πρόταση έγιναν διαβουλεύσεις με τις ενώσεις κατασκευαστών και την ένωση προμηθευτών.

Η Επιτροπή έδωσε προσοχή στις απόψεις και την πείρα αυτών των φορέων κατά τη σύνταξη της παρούσας πρότασης, ιδίως όσον αφορά την πείρα που απέκτησαν κάποιοι κατασκευαστές στην ανάπτυξη της μετέπειτα επεξεργασίας στο πλαίσιο ερευνητικού έργου.

Οι φορείς αυτοί υποστηρίζουν σε γενικές γραμμές τα μέτρα που προτείνει η Επιτροπή, παρά το ότι έχουν εκφράσει ανησυχίες για την εφαρμογή τους.

Διοργανώθηκε εργαστήριο με θέμα την επαναχρησιμοποίηση συστατικών μερών των αυτοκινήτων, στην οποία συμμετείχαν αντιπροσωπευτικοί φορείς από τους κλάδους της ανακύκλωσης υλικών και της «ανακατασκευής» συστατικών μερών.