

32000L0053

21.10.2000.

EIROPAS KOPIENU OFICIĀLAIS VĒSTNESIS

L 269/34

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2000/53/EK
(2000. gada 18. septembris)
par nolietotiem transportlīdzekļiem**

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 175. panta 1. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu ⁽¹⁾,

ņemot vērā Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽²⁾,

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

rīkojoties saskaņā ar Līguma 251. pantā izklāstīto procedūru un ņemot vērā Samierināšanas komitejas 2000. gada 23. maijā apstiprināto kopīgo projektu ⁽³⁾,

tā kā:

- (1) Būtu jāaskaņo dažādi valstu pasākumi attiecībā uz nolietotiem transportlīdzekļiem tā, lai, pirmkārt, samazinātu nolietotu transportlīdzekļu ietekmi uz vidi, tādējādi veicinot vides kvalitātes aizsardzību, saglabāšanu un uzlabošanu un enerģijas taupīšanu, un, otrkārt, nodrošinātu iekšējā tirgus sekmīgu darbību un novērstu konkurences traucējumus Kopienā.
- (2) Ir vajadzīgs Kopienas mēroga regulējums, lai nodrošinātu, ka dalībvalstu pieeja iepriekšminēto mērķu sasniegšanai ir saskaņīga, jo īpaši, ražojot tādus transportlīdzekļus, ko būtu iespējams pārstrādāt vai reģenerēt, kā arī attiecībā uz aprīkojumu, kas vajadzīgs nolietotu transportlīdzekļu savākšanai un apstrādei, un uz otrreizējās izmantošanas, pārstrādes vai reģenerācijas mērķu īstenošanu, ņemot vērā subsidiaritātes principu, kā arī principu "maksā piesārņotājs".
- (3) Katru gadu nolietoti transportlīdzekļi Kopienā rada 8 līdz 9 miljonus tonnu atkritumu, kurus jāapsaimnieko pareizi.
- (4) Lai īstenotu piesardzības un preventīvus principus, un saskaņā ar Kopienas atkritumu saimniecības stratēģiju, pēc iespējas jāizvairās no atkritumu radīšanas.
- (5) Vēl viens būtiski svarīgs princips ir atkritumu otrreizēja izmantošana un reģenerācija, dodot priekšroku otrreizējai izmantošanai un pārstrādei.

- (6) Dalībvalstīm būtu jāveic pasākumi, kas nodrošinātu to, ka ekonomikas procesu dalībnieki veido sistēmas nolietotu transportlīdzekļu vākšanai, apstrādei un reģenerācijai.
- (7) Dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka nolietota transportlīdzekļa pēdējais turētājs un/vai īpašnieks to var nogādāt licencētā apstrādes punktā bez papildu izmaksām gadījumos, kad transportlīdzeklim nav atlikusi nekāda tirgus vērtība vai arī tā ir negatīva. Dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka visas izmaksas vai to lielāko daļu par minēto pasākumu īstenošanu uzņemas ražotāji; tas nedrīkstētu kavēt tirgus normālu funkcionēšanu.
- (8) Šo direktīvu būtu jāpiemēro transportlīdzekļiem un nolietotiem transportlīdzekļiem, tostarp to detaļām, materiāliem un rezerves detaļām, ievērojot visus drošības standartus, pieļaujamos līmeņus izplūdem gaisā un trokšņu kontroli.
- (9) Šajā direktīvā daži termini ir aizgūti no citām direktīvām, proti, no Padomes Direktīvas 67/548/EEK (1967. gada 27. jūnijs) par normatīvo un administratīvo aktu tuvināšanu attiecībā uz bīstamu vielu klasifikāciju, iepakojšanu un marķēšanu ⁽⁴⁾, Padomes Direktīvas 70/156/EEK (1970. gada 6. februāris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tipa apstiprinājumu ⁽⁵⁾, un Padomes Direktīvas 75/442/EEK (1975. gada 15. jūlijs) par atkritumiem ⁽⁶⁾.
- (10) Antīkie automobiļi, t. i., vēsturiski transportlīdzekļi vai transportlīdzekļi ar īpašu vērtību kolekcionāriem vai muzejiem, kas uzturēti pienācīgā un videi drošā veidā, vai nu gatavi lietošanai, vai sadalīti, neietilpst atkritumu definīcijā, kas dota Direktīvā 75/442/EEK, un uz tiem neattiecas arī šī direktīva.
- (11) Ir svarīgi preventīvus pasākumus piemērot jau transportlīdzekļa projektēšanas stadijā, jo īpaši, samazinot un kontrolējot bīstamās vielas transportlīdzekļos, tādējādi novēršot to nonākšanu vidē, veicinot pārstrādi un novēršot vajadzību bīstamos atkritumus aplabāt. Sevišķi svarīgi ir aizliegt izmantot svinu, dzīvsudrabu, kadmiju un sešvērtīgo

⁽¹⁾ OV C 337, 7.11.1997., 3. lpp. un OV C 156, 3.6.1999., 5. lpp.

⁽²⁾ OV C 129, 27.4.1998., 44. lpp.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 1999. gada 11. februāra Atzinums (OV C 150, 28.5.1999., 420. lpp.), Padomes 1999. gada 29. jūlija kopējā nostāja (OV C 317, 4.11.1999., 19. lpp.) un Eiropas Parlamenta 2000. gada 3. februāra lēmums (vēl nav publicēts *Oficiālajā Vēstnesī*). Padomes 2000. gada 20. jūlija lēmums un Eiropas Parlamenta 2000. gada 7. septembra lēmums.

⁽⁴⁾ OV 196, 16.8.1967., 1. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Direktīvu 98/98/EK (OV L 355, 30.12.1998., 1. lpp.).

⁽⁵⁾ OV L 42, 23.2.1970., 1. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 98/91/EK (OV L 11, 16.1.1999., 25. lpp.).

⁽⁶⁾ OV L 194, 25.7.1975., 39. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Lēmumu 96/350/EK (OV L 135, 6.6.1996., 32. lpp.).

- hromu. Šos smagos metālus varētu atļaut izmantot tikai īpašos gadījumos saskaņā ar sarakstu, kas regulāri pārskatāms. Minētā pieeja palīdzētu nodrošināt to, ka daži materiāli un detaļas nenonāk līdz sasmalcināšanai, dedzināšanai vai apglabāšanai poligonos.
- (12) Būtu jāturpina uzlabot nolietotu transportlīdzekļu plastmasu pārstrādi. Komisija pašlaik vērtē PVC ietekmi uz vidi. Pamatojoties uz šajā jomā veikto darbu, Komisija izstrādās priekšlikumus PVC izmantošanai, tostarp saistībā ar transportlīdzekļiem.
- (13) Prasības attiecībā uz nolietotu transportlīdzekļu un to detaļu izjaukšanu, otrreizēju izmantošanu un pārstrādi būtu jāievēro jau transportlīdzekļu projektēšanas un ražošanas stadijā.
- (14) Būtu jāveicina pārstrādāto materiālu tirgus attīstība.
- (15) Lai nodrošinātu nolietotu transportlīdzekļu likvidēšanu, neapdraudot vidi, būtu jāveido adekvātas savākšanas sistēmas.
- (16) Būtu jāievieš likvidācijas sertifikāts kā nosacījums nolietotu transportlīdzekļu reģistrācijas atcelšanai. Dalībvalstīs, kurās nav reģistrācijas atcelšanas sistēmas, būtu jāievieš sistēma, saskaņā ar kuru gadījumos, kad nolietotu transportlīdzekli nogādā apstrādes punktā, par likvidācijas sertifikātu ziņo attiecīgai kompetentai iestādei.
- (17) Šī direktīva neliedz dalībvalstīm vajadzības gadījumā īslaicīgi atcelt transportlīdzekļu reģistrāciju.
- (18) Savākšanas un apstrādes darbu veicējiem būtu jāļauj darboties tikai tad, ja tie ir saņēmuši atļauju vai gadījumos, kad atļaujas vietā tiek prasīta reģistrācija, ja tie atbilst īpašām prasībām.
- (19) Būtu jāveicina iespēja transportlīdzekļus pārstrādāt un reģenerēt.
- (20) Ir svarīgi izstrādāt prasības nolietotu transportlīdzekļu uzglabāšanai un apstrādei, lai novērstu negatīvu ietekmi uz vidi un tirdzniecības un konkurences traucējumus.
- (21) Lai sasniegtu sekmīgus rezultātus īstermiņā un lai uzņēmējiem, patērētājiem un publisko tiesību iestādēm sniegtu vajadzīgo ilgtermiņa ieskatu, būtu jānosaka otrreizējas izmantošanas, pārstrādes un reģenerācijas skaitliski mērķi, kādi būtu jāsasniedz ekonomikas procesu dalībniekiem.
- (22) Ražotājiem būtu jānodrošina tādu transportlīdzekļu projektēšana un būvēšana, kas ļautu pildīt noteiktos otrreizējās izmantošanas, pārstrādes un reģenerācijas skaitliskos mērķus. Tāpēc Komisija veicinās Eiropas standartu izstrādi un veiks citus pasākumus, kas vajadzīgi, lai grozītu transportlīdzekļu Eiropas modeļa apstiprināšanas normatīvos aktus.
- (23) Dalībvalstīm būtu jānodrošina, lai, ieviešot šo direktīvu, netiktu kavēta konkurence, jo īpaši, mazu un vidēju uzņēmumu piekļūšana savākšanas, izjaukšanas, apstrādes un pārstrādes tirgum.
- (24) Lai atvieglotu nolietotu transportlīdzekļu izjaukšanu, reģenerāciju un, jo īpaši, pārstrādi, transportlīdzekļu būvētājiem būtu jānodrošina licencētiem apstrādes punktiem visa izjaukšanai vajadzīgā informācija, sevišķi attiecībā uz bīstamiem materiāliem.
- (25) Būtu jāveicina Eiropas standartu izstrāde, kur tas vajadzīgs. Transportlīdzekļu būvētājiem un to materiālu piegādātājiem būtu jāizmanto detaļu un materiālu kodēšanas standarti, ko paredzējusi ieviest Komisija, kurai palīdzēs attiecīga komiteja. Izstrādājot tādus standartus, Komisija attiecīgos gadījumos ņems vērā darbu, kas šajā jomā risināties attiecīgos starptautiskos forumos.
- (26) Vajadzīgi Kopienas mēroga dati par nolietotiem transportlīdzekļiem, lai uzraudzītu šīs direktīvas mērķu īstenošanu.
- (27) Jāsniiedz atbilstoša informācija patērētājiem, lai tie varētu attiecīgi pielāgot savu rīcību; tāpēc attiecīgiem ekonomikas procesu dalībniekiem būtu jādara pieejama informācija.
- (28) Dažus noteikumus dalībvalstīs varētu īstenot, panākot vienošanos ar attiecīgās ekonomikas nozares pārstāvjiem, ja tiktu ievēroti konkrēti nosacījumi.
- (29) Veidojot attiecīgu komiteju, Komisijai būtu jānodrošina, ka prasības attiecībā uz bīstamo vielu izmantošanu un apstrādes punktiem tiek pielāgotas zinātnes un tehnikas attīstībai un ka tiek pieņemti obligāti standarti attiecībā uz likvidācijas sertifikātiem, datu bāzu formātiem un piemērošanas normas, kas vajadzīgas, lai kontrolētu noteikto skaitlisko mērķu ievērošanu.
- (30) Šīs direktīvas īstenošanai vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ⁽¹⁾.
- (31) Dalībvalstīs var piemērot šīs direktīvas noteikumus pirms tajā norādītiem termiņiem, ja vien tādi pasākumi saskan ar Līgumu,

⁽¹⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Mērķi

Šajā direktīvā tiek paredzēti pasākumi, kuru galvenais mērķis ir transportlīdzekļu atkritumu rašanās profilakse, kā arī nolietotu transportlīdzekļu un to detaļu otrreizējas izmantošanas, pārstrādes vai citādas reģenerācijas veicināšana tā, lai samazinātu apglabājamo atkritumu daudzumu un uzlabotu visu transportlīdzekļu aprites ciklā iesaistīto ekonomikas procesu dalībnieku darbību efektivitāti, jo īpaši, ja minētie dalībnieki ir tieši iesaistīti nolietotu transportlīdzekļu apstrādē.

2. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā:

- 1) "transportlīdzeklis" nozīmē transportlīdzekli, kurš ietilpst kategorijā M₁ vai N₁, kas definētas Direktīvas 70/156/EEK II pielikuma A daļā, kā arī trīsriteņu transportlīdzekļus, kas definēti Direktīvā 92/61/EEK, izņemot mehāniskos triciklus;
- 2) "nolietots transportlīdzeklis" nozīmē transportlīdzekli, kas ir atkritums Direktīvas 75/442/EEK 1. panta a) punkta izpratnē;
- 3) "ražotājs" nozīmē transportlīdzekļa ražotāju vai transportlīdzekļa profesionālu importētāju uz kādu dalībvalsti;
- 4) "profilakse" nozīmē pasākumus, lai mazinātu nolietotu transportlīdzekļu, to materiālu un vielu apjomu un kaitīgo ietekmi uz vidi;
- 5) "apstrāde" nozīmē darbības, ko veic pēc tam, kad nolietots transportlīdzeklis nodots apstrādes punktā sanācijai, izjaukšanai, sagriešanai, sasmalcināšanai, reģenerācijai vai sasmalcināto atkritumu sagatavošanai apglabāšanai, kā arī citas darbības, ko veic nolietotu transportlīdzekļu un to detaļu reģenerācijai un/vai apglabāšanai;
- 6) "otrrreizēja izmantošana" nozīmē darbības, kuru iznākumā nolietotu transportlīdzekļu detaļas tiek izmantotas tam mērķim, kam tās bijušas sākotnēji paredzētas;
- 7) "pārstrāde" nozīmē atkritumu materiālu pārstrādi ražošanas procesā mērķiem, kam tie bijuši sākotnēji paredzēti, vai arī citiem mērķiem, izņemot enerģijas reģenerāciju. "Enerģijas reģenerācija" nozīmē dedzināmu atkritumu izmantošanu par līdzekli enerģijas ražošanai tiešas dedzināšanas procesā, kopā ar citiem atkritumiem vai bez tiem, bet izmantojot radīto siltumu;
- 8) "reģenerācija" nozīmē attiecīgas darbības, kas minētas Direktīvas 75/442/EEK II pielikuma B daļā;
- 9) "apglabāšana" nozīmē attiecīgas darbības, kas minētas Direktīvas 75/442/EEK II pielikuma A daļā;
- 10) "ekonomikas procesu dalībnieki" nozīmē nolietotu transportlīdzekļu, tostarp to detaļu un materiālu, ražotājus, izplatītājus, savācējus, mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas

sabiedrības, izjaucējus, sasmalcinātājus, reģenerētājus un citus apstrādes dalībniekus;

- 11) "bīstamās vielas" nozīmē vielas, kuras uzskata par bīstamām Direktīvas 67/548/EEK izpratnē;
- 12) "sasmalcinātājs" nozīmē iekārtu, ko izmanto nolietotu transportlīdzekļu sasmalcināšanai vai sadalīšanai, tostarp, lai iegūtu otrreizējai izmantošanai gatavus metāllūžņus;
- 13) "izjaukšanas informācija" nozīmē visu informāciju, kas vajadzīga, lai nolietotus transportlīdzekļus apstrādātu pareizā un videi drošā veidā. Tādu informāciju transportlīdzekļu ražotāji un detaļu ražotāji vai nu rokasgrāmatu, vai elektroniskā veidā (piemēram, CD-ROM, tiešsaistē) padara pieejamu licencētiem apstrādes punktiem.

3. pants

Piemērošanas joma

1. Šī direktīva attiecas uz transportlīdzekļiem un nolietotiem transportlīdzekļiem, tostarp to detaļām un materiāliem. Neierobežojot 5. panta 4. punkta trešo daļu, direktīvu piemēro neatkarīgi no veida, kādā transportlīdzeklis tā ekspluatācijas laikā apkopts vai remontēts, kā arī neatkarīgi no tā, vai transportlīdzeklis apgādāts ar ražotāja piegādātām detaļām vai citām detaļām, kuru izmantošana par rezerves detaļām atbilst attiecīgiem Kopienas noteikumiem vai valstu noteikumiem.
2. Šo direktīvu piemēro, neierobežojot jau pastāvošus Kopienas vai valstu normatīvos aktus, jo īpaši, attiecībā uz drošības standartiem, izplūdēm gaisā un trokšņu kontroli, kā arī uz augsnes un ūdens aizsardzību.
3. Ja kāds ražotājs tikai izgatavo vai importē transportlīdzekļus, kuri ir atbrīvoti no Direktīvas 70/156/EEK ievērošanas saskaņā ar minētās direktīvas 8. panta 2. punkta a) apakšpunktu, tad dalībvalstis šādus ražotājus un to transportlīdzekļus var atbrīvot arī no šīs direktīvas 7. panta 4. punkta, 8. panta un 9. panta ievērošanas.
4. Šīs direktīvas 7. pants neattiecas uz īpašiem transportlīdzekļiem, kas definēti Direktīvas 70/156/EEK 4. panta 1. punkta a) apakšpunkta otrajā ievilkumā.
5. Uz trīsriteņu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecas tikai šīs direktīvas 5. panta 1. un 2. punkts un 6. pants.

4. pants

Profilakse

1. Lai veicinātu atkritumu profilaksi, dalībvalstis cita starpā veicina to, ka:
 - a) transportlīdzekļu ražotāji, sadarbojoties ar materiālu un aprīkojuma izgatavotājiem, ierobežo bīstamu vielu izmantošanu transportlīdzekļos un, cik vien iespējams, samazina to izmantošanu jau transportlīdzekļa projektēšanas stadijā tā, lai mazinātu bīstamu vielu nokļūšanu vidē, atvieglotu pārstrādi un novērstu vajadzību pēc bīstamu atkritumu apglabāšanas;

- b) jaunus transportlīdzekļus projektē un ražo, ņemot vērā un atvieglojot nolietotu transportlīdzekļu, to detaļu un materiālu izjaukšanu, otrreizēju izmantošanu, reģenerāciju un, jo īpaši, pārstrādi;
- c) transportlīdzekļu ražotāji, sadarbojoties ar materiālu un aprīkojuma izgatavotājiem, aizvien vairāk transportlīdzekļu un citu produktu ražošanā izmanto pārstrādes materiālus, lai attīstītu pārstrādes materiālu tirgu.
2. a) Dalībvalstis nodrošina to, ka materiāli un detaļas transportlīdzekļos, ko laiž tirgū pēc 2003. gada 1. jūlija, nesatur svini, dzīvsudrabu, kadmiju vai sešvērtīgo hromu, izņemot gadījumus, kas minēti II pielikumā un tur minētos apstākļos;
- b) ievērojot 11. pantā paredzēto procedūru un sekojot tehnikas un zinātnes attīstībai, Komisija regulāri groza II pielikumu, lai
- i) pēc vajadzības ieviestu maksimālās koncentrācijas vērtības, līdz kurām konkrētos transportlīdzekļu materiālos vai detaļās pieļaujama a) apakšpunktā minēto vielu klātbūtne;
- ii) dažus transportlīdzekļu materiālus un detaļas atbrīvotu no a) apakšpunkta ievērošanas, ja no minēto vielu izmantošanas nav iespējams izvairīties;
- iii) svītrotu transportlīdzekļu materiālus un detaļas no II pielikuma, ja no to izmantošanas var izvairīties;
- iv) piemērojot i) un ii) apakšpunktu, norādītu tos transportlīdzekļu materiālus un detaļas, kurus pirms turpmākas transportlīdzekļu apstrādes iespējams nodalīt; tādus materiālus un detaļas attiecīgi marķē vai citādi identificē;
- c) Komisija II pielikumu pirmo reizi groza ne vēlāk kā 2001. gada 21. oktobrī. Nevienu no minētajā pielikumā uzskaitītiem izņēmumiem nesvītrot pirms 2003. gada 1. janvāra.

5. pants

Nolietotu transportlīdzekļu savākšana

1. Dalībvalstis veic pasākumus, lai nodrošinātu to, ka:
- ekonomikas procesu dalībnieki veido sistēmas visu nolietoto transportlīdzekļu savākšanai un, cik vien tas tehniski iespējams, arī vieglo automašīnu remonta laikā izjauktu lietotu detaļu savākšanai,
 - to teritorijās ir adekvāti pieejami savākšanas punkti.
2. Tāpat dalībvalstis veic pasākumus, lai nodrošinātu visu nolietotu transportlīdzekļu nogādāšanu licencētos apstrādes punktos.
3. Dalībvalstis ievieš sistēmu, saskaņā ar kuru nolietota transportlīdzekļa reģistrācijas atcelšanas nosacījums ir likvidācijas

sertifikāta uzrādīšana. Sertifikātu izsniedz transportlīdzekļa turētājam un/vai īpašniekam, kad transportlīdzekli nogādā apstrādes punktā. Likvidācijas sertifikātu ļauts izdot apstrādes punktiem, kas saņēmuši atļaujas atbilstīgi 6. pantam. Likvidācijas sertifikātus licencētu apstrādes punktu vārdā dalībvalstis var ļaut izdot arī ražotājiem, izplatītājiem vai savācējiem ar nosacījumu, ka tie garantē transportlīdzekļa nogādāšanu licencētā apstrādes punktā un ka tie ir reģistrēti valsts iestādēs.

Likvidācijas sertifikāta izdošana ne apstrādes punktiem, ne to pilnvarotiem izplatītājiem vai savācējiem nedod tiesības uz finansiālu atlīdzību, izņemot gadījumus, kad dalībvalsts to noteikti paredzējusi.

Dalībvalstis, kurās šīs direktīvas spēkā stāšanās dienā nepastāv reģistrācijas atcelšanas sistēma, veido sistēmu, saskaņā ar kuru, transportlīdzekli nogādājot apstrādes punktā, par likvidācijas sertifikātu ziņo attiecīgai kompetentai iestādei, kā arī ievēro pārējos šā punkta noteikumus. Dalībvalstis, kuras izmanto šo daļu, informē Komisiju par attiecīgiem iemesliem.

4. Dalībvalstis veic nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu transportlīdzekļu nogādāšanu licencētos apstrādes punktos atbilstīgi 3. punktam bez jebkādam izmaksām pēdējam turētājam un/vai īpašniekam gadījumos, kad transportlīdzeklim nav nekādas tirgus vērtības vai tā ir negatīva.

Dalībvalstis veic nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka ražotāji sedz visas šā pasākuma ieviešanas izmaksas vai to būtisku daļu un/vai pieņem atpakaļ nolietotus transportlīdzekļus ar tādiem pašiem nosacījumiem, kādi minēti šā punkta pirmajā daļā.

Dalībvalstis var paredzēt, ka nolietotu transportlīdzekļu nogādāšana apstrādes punktos tomēr nav pilnīgi bez maksas, ja nolietotajam transportlīdzeklim trūkst būtisku transportlīdzekļa detaļu, jo īpaši motora vai virsbūves, vai arī nolietotajā transportlīdzeklī atrodas papildu atkritumi.

Komisija regulāri uzrauga šā punkta pirmās daļas īstenošanu, lai nodrošinātu, ka netiek traucēts tirgus, un vajadzības gadījumā sniedz priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei minēto daļu grozīt.

5. Dalībvalstis veic pasākumus, lai nodrošinātu to, ka kompetentās iestādes savstarpēji atzīst atbilstīgi 3. punktam citās dalībvalstīs izdotus likvidācijas sertifikātus. Tādā nolūkā Komisija ne vēlāk kā 2001. gada 21. oktobrī izstrādā likvidācijas sertifikāta minimālās prasības.

6. pants

Apstrāde

1. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu visu nolietoto transportlīdzekļu uzglabāšanu, ieskaitot īslaicīgu uzglabāšanu, un apstrādi atbilstīgi Direktīvas 75/442/EEK 4. panta vispārējām prasībām un atbilstīgi minimālajām tehniskām prasībām, kādas nosaka šīs direktīvas I pielikums, neierobežojot valstu regulējumu veselības un vides aizsardzības jomā.

2. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka ikviena iestāde vai uzņēmums, kas veic apstrādes darbības, saņem atļauju no kompetentām iestādēm vai tajās reģistrējas atbilstīgi Direktīvas 75/442/EEK 9., 10. un 11. pantam.

Atkāpi no Direktīvas 75/442/EEK 11. panta 1. punkta b) apakšpunktā minētās prasības attiecībā uz atļaujām var piemērot, reģenerējot nolietotu transportlīdzekļu atkritumus pēc tam, kad tie tikuši apstrādāti atbilstīgi šīs direktīvas I pielikuma 3. punktam, ja pirms reģistrācijas kompetentās iestādes veikušas inspekciju. Inspekcijas laikā pārbauda:

- a) apstrādājamo atkritumu tipu un apjomu;
- b) vispārējās tehniskās prasības, kas jāievēro;
- c) veicamos piesardzības pasākumus,

lai sasniegtu Direktīvas 75/442/EEK 4. pantā minētos mērķus. Inspekciju veic reizi gadā. Dalībvalstis, kuras izmanto šo atkāpi, par rezultātiem informē Komisiju.

3. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus lai nodrošinātu to, ka jebkura iestāde vai uzņēmums, kas veic apstrādes darbības saskaņā ar I pielikumu, pilda vismaz šādas saistības:

- a) nolietotus transportlīdzekļus pirms turpmākas apstrādes vai līdzīgām darbībām atbrīvo no liekām detaļām, lai mazinātu nelabvēlīgu ietekmi uz vidi. Pirms turpmākas apstrādes nolietoto transportlīdzekli atbrīvo no detaļām un materiāliem, kas marķēti citādi vai citādi identificēti saskaņā ar 4. panta 2. punktu;
- b) bīstamos materiālus un detaļas atdala un šķiro atsevišķi tā, lai nepiesārņotu sasmalcinātos atkritumus, kas radušies no nolietotā transportlīdzekļa;
- c) liekās detaļas noņem un nolietoto transportlīdzekli uzglabā tā, lai nodrošinātu transportlīdzekļa detaļu noderību otrreizējai izmantošanai, reģenerācijai un, jo īpaši, pārstrādei.

Pēc iespējas drīz izdara apstrādi, lai veiktu nolietotu transportlīdzekļu sanāciju atbilstīgi I pielikuma 3. punktam.

4. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka 2. punktā minētām atļaujām vai reģistrācijai piemēro visus nosacījumus, kas vajadzīgi 1., 2. un 3. punkta ievērošanai.

5. Dalībvalstis veicina to, ka iestādes vai uzņēmumi, kas veic apstrādes darbības, ievieš licencētas vides vadības sistēmas.

7. pants

Otrreizēja izmantošana un reģenerācija

1. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai veicinātu otrreizējai izmantošanai derīgu detaļu otrreizēju izmantošanu, otrreizējai izmantošanai nepiemērotu detaļu reģenerāciju, dodot priekšroku pārstrādei gadījumos, kad tas ir videi labvēlīgs risinājums, neierobežojot prasības attiecībā uz transportlīdzekļu drošību un vides aizsardzības prasības, piemēram, attiecībā uz izplūdēm gaisā un trokšņu kontroli.

2. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka ekonomikas procesu dalībnieki sasniedz šādus mērķus:

- a) ne vēlāk kā līdz 2006. gada 1. janvārim visu nolietoto transportlīdzekļu otrreizēju izmantošanu un reģenerāciju gadā palielina vismaz līdz 85 % no transportlīdzekļa vidējās masas. Tajā pašā termiņā arī otrreizējo izmantošanu un pārstrādi gadā palielina vismaz līdz 80 % no transportlīdzekļa vidējās masas.

Transportlīdzekļiem, kas ražoti pirms 1980. gada 1. janvāra, dalībvalstis var noteikt zemākus mērķus, bet ne zemākus par 75 % otrreizējai izmantošanai un reģenerācijai un ne zemākus par 70 % otrreizējai izmantošanai un pārstrādei. Dalībvalstis, kuras izmanto šīs daļas nosacījumus, informē Komisiju un pārējās dalībvalstis par attiecīgiem iemesliem;

- b) ne vēlāk kā līdz 2015. gada 1. janvārim visu nolietoto transportlīdzekļu otrreizēju izmantošanu un reģenerāciju gadā palielina vismaz līdz 95 % no transportlīdzekļa vidējās masas. Tajā pašā termiņā arī otrreizējo izmantošanu un pārstrādi gadā palielina vismaz līdz 85 % no transportlīdzekļa vidējās masas.

Vēlākais, līdz 2005. gada 31. decembrim Eiropas Parlaments un Padome pārvērtē b) apakšpunktā minētos mērķus, pamatojoties uz Komisijas ziņojumu, kuram pievienoti priekšlikumi. Savā ziņojumā Komisija ņem vērā transportlīdzekļos izmantoto materiālu atītītību, kā arī citus ar transportlīdzekļiem saistītus vides aizsardzības aspektus.

Ievērojot 11. pantā paredzēto procedūru, Komisija izstrādā sīkus noteikumus, saskaņā ar kuriem kontrolēt, kā dalībvalstis pilda šajā punktā noteiktos mērķus. Izstrādājot minētos noteikumus, Komisija ņem vērā visus attiecīgos faktorus, *inter alia* datu pieejamību un nolietotu transportlīdzekļu eksporta un importa jautājumus. Komisija veic šo pasākumu ne vēlāk kā līdz 2002. gada 21. oktobrim.

3. Pamatojoties uz Komisijas priekšlikumu, Eiropas Parlaments un Padome nosaka otrreizējas izmantošanas un reģenerācijas un otrreizējas izmantošanas un pārstrādes mērķus pēc 2015. gada.

4. Lai sagatavotu grozījumus Direktīvā 70/156/EEK, Komisija veicina Eiropas standartu izstrādi attiecībā uz iespējām transportlīdzekļus izjaukt, reģenerēt un pārstrādāt. Tiklīdz panākta vienošanās par minētajiem standartiem, bet nekādā gadījumā ne vēlāk kā līdz 2001. gada beigām, Eiropas Parlaments un Padome, pamatojoties uz Komisijas priekšlikumu, groza Direktīvu 70/156/EEK tā, lai transportlīdzekļi, kuru tipi apstiprināti saskaņā ar minēto Direktīvu un laisti tirgū trīs gadus pēc Direktīvas 70/156/EEK grozīšanas, varētu tikt otrreiz izmantoti un/vai pārstrādāti vismaz līdz 85 % no transportlīdzekļa masas un otrreiz izmantoti un/vai reģenerēti vismaz līdz 95 % no transportlīdzekļa masas.

5. Iesniedzot priekšlikumu grozīt Direktīvu 70/156/EEK attiecībā uz iespējām transportlīdzekļus izjaukt, reģenerēt un pārstrādāt, Komisija ņem vērā vajadzību nodrošināt to, ka detaļu otrreizēja izmantošana neapdraud drošību vai vides aizsardzību.

8. pants

Kodēšanas standarti, izjaukšanas informācija

1. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka transportlīdzekļu ražotāji, saskaņoti ar materiālu un aprīkojuma izgatavotājiem, izmanto detaļu un materiālu kodēšanas standartus, jo īpaši, lai atvieglotu otrreizējai izmantošanai un reģenerācijai derīgu detaļu un materiālu identifikāciju.

2. Ne vēlāk kā 2001. gada 21. oktobrī Komisija saskaņā ar 11. pantā paredzēto procedūru ievieš šā panta 1. punktā minētos standartus. Izstrādājot tādus standartus, Komisija ņem vērā darbu, kas šajā jomā risinās attiecīgos starptautiskos forumos, kā arī dod savu ieguldījumu tādā darbā.

3. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka ražotāji sniedz informāciju par izjaukšanu attiecībā uz katru jaunu tirgū laistu transportlīdzekļu veidu sešu mēnešu laikā pēc to laišanas tirgū. Tādā apmērā, kāds vajadzīgs, lai apstrādes punkti spētu ievērot šīs direktīvas noteikumus, informācijā iekļauj ziņas par transportlīdzekļa dažādām detaļām un materiāliem, kā arī par visu bīstamo vielu izvietojumu transportlīdzeklī, jo īpaši, lai pildītu 7. pantā paredzētos mērķus.

4. Neierobežojot komerciālus un rūpniecības noslēpumus, dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka transportlīdzekļos izmantotu detaļu izgatavotāji licencētiem apstrādes punktiem dara pieejamu informāciju, ciktāl tā tiek pieprasīta, par otrreiz izmantojamu detaļu izjaukšanu, uzglabāšanu un testēšanu.

9. pants

Ziņojumi un informēšana

1. Reizi trijos gados dalībvalstis sūta Komisijai ziņojumu par šīs direktīvas īstenošanu. Ziņojumu sastāda, pamatojoties uz anketu vai formu, ko Komisija sagatavojusi saskaņā ar Direktīvas 91/692/EEK⁽¹⁾ 6. pantā paredzēto procedūru, lai veidotu datu bāzes par noliegtiem transportlīdzekļiem un to apstrādi. Ziņojumā iekļauj informāciju par iespējamām strukturālām izmaiņām mehānisko transportlīdzekļu tirdzniecības, savākšanas, izjaukšanas, sasmalcināšanas, reģenerācijas un pārstrādes jomā, kas rada konkurences izkropļojumus konkrētā dalībvalstī vai starp vairākām dalībvalstīm. Minēto anketu vai formu dalībvalstīm izsūta sešus mēnešus pirms ziņojumā aptvertā perioda sākuma. Ziņojumu Komisijai iesniedz deviņu mēnešu laikā pēc tam, kad beidzies ziņojumā aptvertais trīs gadu periods.

Pirmais ziņojums aptver trīs gadu periodu, kas sākas 2002. gada 21. aprīlī.

Pamatojoties uz iepriekšminēto informāciju, Komisija publicē ziņojumu par šīs direktīvas īstenošanu deviņos mēnešos pēc dalībvalstu ziņojumu saņemšanas.

2. Dalībvalstis ekonomikas procesu dalībniekiem prasa publicēt šādu informāciju:

- transportlīdzekļu un to detaļu uzbūve no tāda aspekta, kāds noderīgs to reģenerāšanai un pārstrādāšanai,
- noliegtu transportlīdzekļu apstrāde atbilstīgi vides aizsardzības prasībām, jo īpaši, visu šķidro vielu likvidēšana un transportlīdzekļa izjaukšana,
- noliegtu transportlīdzekļu un to detaļu otrreizējas izmantošanas, pārstrādes un reģenerācijas veidu attīstība un uzlabošana,
- attīstība, kas reģenerācijas un pārstrādes ziņā sasniegta saistībā ar noglabājamo atkritumu apjomu samazināšanu un reģenerācijas un pārstrādes līmeņu pieaugumu.

Ražotājiem šī informācija jādara pieejama transportlīdzekļu potenciāliem pircējiem. Tādu informāciju iekļauj reklāmbukletos, ko izdod, laižot tirgu jaunus transportlīdzekļus.

10. pants

Īstenošana

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības līdz 2002. gada 21. aprīlim. Par to dalībvalstis tūlīt informē Komisiju.

Kad dalībvalstis pieņem šos tiesību aktus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarīt šādas atsauces.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu svarīgākos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

3. Ar nosacījumu, ka tiek pildīti šajā direktīvā noteiktie mērķi, dalībvalstis var transponēt 4. panta 1. punkta, 5. panta 1. punkta, 7. panta 1. punkta, 8. panta 1. un 3. punkta un 9. panta 2. punkta noteikumus un paredzēt sīkus noteikumus 5. panta 4. punkta īstenošanai, izmantojot nolīgumus starp kompetentām iestādēm un attiecīgām ekonomikas nozarēm. Tādi nolīgumi atbilst šādām prasībām:

- a) nolīgumi ir izpildāmi;
- b) nolīgumos norāda konkrētus mērķus un to izpildes termiņus;
- c) nolīgumus publicē valsts oficiālajā vēstnesī vai citā sabiedrībai tikpat pieejamā oficiālā dokumentā, un to nosūta arī Komisijai;
- d) nolīgumu īstenošanas gaitā sasniegtos rezultātus regulāri uzrauga, par tiem ziņo kompetentām iestādēm un Komisijai un tos dara pieejamus atklātībā atbilstīgi nolīguma nosacījumiem;
- e) kompetentās iestādes paredz noteikumus nolīgumu izpildes gaitā iegūto rezultātu vērtēšanai;

(1) OV L 377, 31.12.1991., 48. lpp.

- f) nolīgumu neievērošanas gadījumos dalībvalstīm ar normatīviem vai administratīviem pasākumiem jāīsteno attiecīgi šīs direktīvas noteikumi.

11. pants

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja, kas izveidota saskaņā ar Direktīvas 75/442/EEK 18. pantu, šē turpmāk – "komiteja".
2. Ja izdarīta atsauce uz šo pantu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā šā lēmuma 8. panta noteikumus.

Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā paredzētais laika posms ir trīs mēneši.
3. Komiteja pieņem savu reglamentu.
4. Komisija saskaņā ar šajā pantā paredzēto procedūru pieņem:
 - a) minimālās prasības likvidācijas sertifikātiem, kā tas minēts 5. panta 5. punktā;
 - b) sīki izstrādātus noteikumus, kas minēti 7. panta 2. punkta trešajā daļā;
 - c) datu bāzu sistēmu formātus, kas minēti 9. pantā;
 - d) grozījumus, kas vajadzīgi, lai šīs direktīvas pielikumus pielāgotu zinātnes un tehnikas attīstībai.

12. pants

Stāšanās spēkā

1. Šī direktīva stājas spēkā dienā, kad tā publicēta *Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī*.
2. Šīs direktīvas 5. panta 4. punktu piemēro šādi:
 - no 2002. gada 1. jūlija attiecībā uz transportlīdzekļiem, ko laiž tirgū no minētās dienas,
 - no 2007. gada 1. janvāra attiecībā uz transportlīdzekļiem, ko laiž tirgū pirms dienas, kas minēta pirmajā ievilkumā.
3. Dalībvalstis 5. panta 4. punktu var sākt piemērot pirms 2. punktā minētajiem datumiem.

13. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē, 2000. gada 18. septembrī

Eiropas Parlamenta vārdā —

priekšsēdētāja

N. FONTAINE

Padomes vārdā —

priekšsēdētājs

H. VÉDRINE

I PIELIKUMS

Apstrādes minimālās tehniskās prasības saskaņā ar 6. panta 1. un 3. punktu

1. Vietas nolietotu transportlīdzekļu uzglabāšanai (tostarp, īslaicīgai uzglabāšanai) pirms apstrādes:
 - necaurlaidīgas virsmas piemērotās platībās ar noplūžu savākšanas iekārtām, novades kanāliem un eļļu attīrītājiem,
 - ūdens attīrīšanas iekārtas, tostarp, lietus ūdens attīrīšanas iekārtas, atbilstīgi veselības un vides aizsardzības prasībām.
2. Apstrādes vietas:
 - necaurlaidīgas virsmas piemērotās platībās ar noplūžu savākšanas iekārtām, novades kanāliem un eļļu attīrītājiem,
 - piemērotas iekārtas izjaukto rezerves detaļu uzglabāšanai, tostarp, ar eļļām piesārņotu rezerves detaļu uzglabāšana necaurlaidības apstākļos,
 - piemērotas tvertnes akumulatoru (ar elektrolītu neitralizāciju konkrētajā apstrādes vietā vai citviet), filtru un PCB/PCT saturošu kondensatoru uzglabāšanai,
 - piemērotas tvertnes, kurās atsevišķi uzglabāt nolietotu transportlīdzekļu šķidros atkritumus: degvielu, motoreļļu, pārnesumkārbas eļļu, transmisijas eļļu, hidraulisko eļļu, dzesēšanas šķidrumus, antifrīzu, bremžu eļļas, akumulatoru skābes, gaisa kondicionēšanas sistēmu šķidrumus un citus šķidrumus, kas atrodas nolietotā transportlīdzeklī,
 - ūdens attīrīšanas iekārtas, tostarp, lietus ūdens attīrīšanas iekārtas atbilstīgi veselības un vides aizsardzības noteikumiem,
 - piemērotas iekārtas, kurās uzglabāt lietotas riepas, tostarp, preventīvi pasākumi ugunsgrēku novēršanai un uzkrājumu limita ievērošanai.
3. Nolietotu transportlīdzekļu sanācijas operācijas:
 - akumulatoru un šķidrinātās gāzes tvertņu demontāža,
 - potenciāli eksplozīvu detaļu (piemēram, gaisa spilvenu) demontāža vai neitralizēšana,
 - degvielu, motoreļļu, pārnesumkārbas eļļu, transmisijas eļļu, hidraulisko eļļu, dzesēšanas šķidrumu, antifrīzu, bremžu eļļas, akumulatoru skābju, gaisa kondicionēšanas sistēmu šķidrumu un citu nolietotā transportlīdzeklī esošu šķidrumu nošķiršana un atsevišķa savākšana un uzglabāšana, ja vien minētie šķidrumi nav vajadzīgi attiecīgo detaļu otrreizējai izmantošanai,
 - pēc iespējas visu to detaļu demontāža, kurās konstatēta dzīvsudraba klātbūtne.
4. Apstrādes darbības pārstrādes veicināšanai:
 - katalizatoru demontāža,
 - tādu metāla detaļu demontāža, kas satur varu, alumīniju un magniju, ja šādus metālus nenodala sasmalcināšanas procesā,
 - riepu un lielu plastmasas detaļu demontāža (amortizatori, kontrolmērinstrumentu paneli, šķidrumu tvertnes u.tml.), ja tādus materiālus nenodala sasmalcināšanas procesā tā, ka tos var viegli pārstrādāt materiālos,
 - stiklu noņemšana.
5. Uzglabāšanas operācijas veic tā, lai netiktu bojātas šķidrumus saturošas detaļas vai reģenerējamas detaļas un rezerves detaļas.

II PIELIKUMS

Materiāli un detaļas, kurām nepiemēro 4. panta 2. punkta a) apakšpunktu

| Materiāli un detaļas | Marķēti vai citādi apzīmēti atbilstīgi 4. panta 2. punkta b) apakšpunkta iv) daļai |
|--|--|
| <i>Svins kā sakausēšanas elements</i> | |
| 1. Tērauds (tostarp galvanizēts tērauds), kurā svina saturs ir līdz 0,35 svara % | |
| 2. Alumīnijs, kurā svina saturs ir līdz 0,4 svara % | |
| 3. Alumīnijs (riteņu lokos, motora detaļās un logu kloķos), kurā svina saturs ir līdz 4 svara % | X |
| 4. Vara sakausējums, kurā svina saturs ir līdz 4 svara % | |
| 5. Svina/bronzas gultņu ieliktni un bukses | |
| <i>Svins un tā savienojumi transportlīdzekļu detaļās</i> | |
| 6. Akumulatori | X |
| 7. Benzīna tvertņu oderējums | X |
| 8. Vibrācijas slāpētāji | X |
| 9. Vulkanizētājs augstspiediena vai degvielas šļūtenēs | |
| 10. Stabilizators aizsargājošos krāsu pārklājumos | |
| 11. Lodmetāls elektrības ķēžu paneļos un citās iekārtās | |
| <i>Sešvērtīgais hroms</i> | |
| 12. Pretkorozijas pārklājumi uz dažādām transportlīdzekļa būtiskām detaļām (maksimālais daudzums 2 g uz transportlīdzekli) | |
| <i>Dzīvsudrabs</i> | |
| 13. Kvēlspuldzes un instrumentu paneļu displeji | X |

Ievērojot 4. panta 2. punkta b) apakšpunktā paredzēto procedūru, Komisija prioritārā kārtā vērtē šādus izmantojumus:

- svins kā piejaukums alumīnijam, ko izmanto riteņu lokos, motoru detaļās un logu kloķos,
- svins akumulatoros,
- svins balansēšanas atsvaros,
- svinu saturošas elektriskas detaļas stikla vai keramikas matricēs,
- kadmiji elektrotransportlīdzekļu akumulatoros.

tā, lai pēc iespējas drīz noteiktu, vai attiecīgi jāgroza II pielikums. Attiecībā uz kadmiju elektrotransportlīdzekļu akumulatoros, ievērojot 4. panta 2. punkta b) apakšpunktā paredzēto procedūru, kā arī vispārēju vides vērtēšanu, Komisija ņem vērā aizvietošanu vielu pieejamību, kā arī vajadzību pēc elektrotransportlīdzekļu saglabāšanas.