

32000L0053

21.10.2000

ÚRADNÝ VESTNÍK EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

L 269/34

**SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY č. 2000/53/ES
z 18. septembra 2000
o vozidlách po dobe životnosti**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva a najmä na jej článok 175 ods. 1,

so zreteľom na návrh Komisie ⁽¹⁾,

so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽²⁾,

po porade s Výborom pre regióny,

konajúc v súlade s postupom podľa článku 251 zmluvy v zmysle spoločného textu, schváleného zmierovacím výborom 23. mája 2000 ⁽³⁾,

keďže:

- (1) Rôzne vnútroštátne opatrenia týkajúce sa vozidiel po dobe životnosti by sa mali harmonizovať po prvé s cieľom minimalizovať dopad vozidiel po dobe životnosti na životné prostredie, čím sa prispeje k ochrane, zachovaniu a zlepšeniu kvality životného prostredia a úsporám energie, a po druhé aby sa zabezpečila hladká činnosť vnútorného trhu a zabránilo sa obmedzovaniu hospodárskej súťaže v spoločenstve.
- (2) Rámec pre celé spoločenstvo je potrebný, aby sa zabezpečil súlad medzi vnútroštátnymi prístupmi pri dosahovaní vyššie uvedených cieľov, najmä z hľadiska navrhovania vozidiel na recykláciu a spätné získavanie, podľa požiadaviek na zberné a spracovateľské zariadenia a aby sa dosiahli ciele opätovného využitia, recyklácie a spätného získavania, so zohľadnením princípu subsidiarity a princípu „znečisťovateľ platí“.
- (3) Každý rok tvoria vozidlá po dobe životnosti v spoločenstve 8 až 9 miliónov ton odpadu, ktorý sa musí správne spracovať.
- (4) Aby sa zaviedli bezpečnostné a preventívne princípy a v súlade so stratégiou spoločenstva na spracovanie odpadu, hromadeniu odpadu sa musí podľa možností predchádzať.
- (5) Ďalším základným princípom je, že odpad by sa mal opätovne využiť a spätné získavať a uprednostniť sa má opätovné využitie a recyklácia.

- (6) Členské štáty by mali podniknúť opatrenia, ktoré zabezpečia, že hospodárski operátori vybudujú systémy na zber, spracovanie a spätné získavanie vozidiel po dobe životnosti.
- (7) Členské štáty by mali zabezpečiť, aby posledný držiteľ a/alebo vlastníak mohol dodať vozidlo po dobe životnosti do zariadenia oprávneného na spracovanie bez akýchkoľvek nákladov v dôsledku toho, že vozidlo nemá žiadnu alebo zápornú trhovú hodnotu. Členské štáty by mali zabezpečiť, aby výrobcovia hradili všetky náklady, alebo ich podstatnú časť na zavedenie týchto opatrení; normálnemu fungovaniu trhových síl by sa nemalo brániť.
- (8) Táto smernica by mala zahŕňať vozidlá a vozidlá po dobe životnosti, vrátane ich súčiastok a materiálov, ako aj náhradných súčiastok a súčiastok na výmenu bez toho, aby tým boli dotknuté normy pre bezpečnosť a kontrolu emisií do ovzdušia a hluku.
- (9) Táto smernica by sa mala chápať akoby si požičala podľa potreby terminológiu, ktorú používa viacero existujúcich smerníc, najmä smernica Rady 67/548/EHS z 28. júna 1967 o aproximácii zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení týkajúcich sa klasifikácie, balenia a označovania nebezpečných látok ⁽⁴⁾, smernica Rady 70/156/EHS zo 6. februára 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov, týkajúcich sa schvaľovania typu motorových vozidiel a ich prívesov ⁽⁵⁾ a smernica Rady 75/442/EHS z 15. júla 1975 o odpade ⁽⁶⁾.
- (10) Veterány, to znamená historické vozidlá alebo vozidlá s hodnotou pre zberateľov alebo určené pre múzeá, udržiavané správnym a ekologicky nezávadným spôsobom, buď pripravené na používanie alebo rozmontované na súčiastky, sa nezahŕňajú do definície odpadu, stanoveného v smernici 75/442/EHS a nespádajú do rozsahu tejto smernice.
- (11) Je dôležité, aby sa preventívne opatrenia použili od fázy navrhovania vozidla a získali formu najmä znižovania výskytu a kontroly nebezpečných látok vo vozidlách, aby sa zabránilo ich uvoľňovaniu do životného prostredia, aby sa uľahčila recyklácia a aby sa zabránilo zneškodňovaniu nebezpečného odpadu. Najmä používanie olova, ortuti, kadmia a hexavalentného chrómu by sa malo zakázať.

⁽¹⁾ Ú. v. ES C 337, 7.11.1997, s. 3 a

Ú. v. ES C 156, 3.6.1999, s. 5.

⁽²⁾ Ú. v. ES C 129, 27.4.1998, s. 44.

⁽³⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu z 11. februára 1999 (Ú. v. ES C 150, 28.5.1999, s. 420), Spoločná pozícia Rady z 29. júla 1999 (Ú. v. ES C 317, 4.11.1999, s. 19) a Rozhodnutie Európskeho parlamentu z 3. februára 2000 (zatiaľ neverejnené v úradnom vestníku). Rozhodnutie Rady z 20. júla 2000 a rozhodnutie Európskeho parlamentu zo 7. septembra 2000.

⁽⁴⁾ Ú. v. ES 196, 16.8.1967, s. 1. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Komisie 98/98/ES (Ú. v. ES L 355, 30.12.1998, s. 1).

⁽⁵⁾ Ú. v. ES L 42, 23.2.1970, s. 1. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 98/91/ES Európskeho parlamentu a Rady (Ú. v. ES L 11, 16.1.1999, s. 25).

⁽⁶⁾ Ú. v. ES L 194, 25.7.1975, s. 39. Smernica naposledy zmenená a doplnená rozhodnutím Komisie 96/350/ES (Ú. v. ES L 135, 6.6.1996, s. 32).

- Tieto ťažké kovy by sa mali používať len v niektorých aplikáciách podľa zoznamu, ktorý sa bude pravidelne prehodnocovať. Pomôže zabezpečiť, aby sa určité materiály a súčiastky nestali zvyškami v dezintegrátore a aby sa nespalovali ani nezneškodňovali na podzemných skládkach.
- (12) Recyklácia všetkých plastov zo vozidiel po dobe životnosti by sa mala trvalo zlepšovať. Komisia v súčasnosti skúma dopady PVC na životné prostredie. Komisia na základe tejto práce vypracuje náležité návrhy čo sa týka používania PVC, vrátane úvah pre vozidlá.
- (13) Požiadavky na rozoberanie, opätovné používanie a recykláciu vozidiel po dobe životnosti a ich súčiastok by sa mali integrovať do návrhu a výroby nových vozidiel.
- (14) Rozvoj trhov pre recyklované materiály by sa mal podporovať.
- (15) Aby sa zabezpečilo, že sa vozidlá po dobe životnosti vyradia bez ohrozenia životného prostredia, mali by sa vybudovať príslušné systémy zberu.
- (16) Malo by sa zaviesť osvedčenie o zničení, ktoré sa bude používať ako podmienka na zrušenie registrácie vozidiel po dobe životnosti. Členské štáty bez systému zrušenia registrácie by mali vybudovať systém, podľa ktorého sa osvedčenie o zničení oznamuje príslušnému orgánu po tom, ako sa vozidlo po dobe životnosti odovzdalo do zariadenia na spracovanie.
- (17) Táto smernica nebráni členským štátom aby poskytovali podľa potreby dočasné zrušenie registrácie vozidiel.
- (18) Operátori zberu a spracovania by mali mať možnosť pracovať len vtedy, ak získali povolenie, alebo v prípade, že sa registrácia používa namiesto povolenia, keď splnili špecifické podmienky.
- (19) Treba propagovať recyklovateľnosť a možnosť spätného získavania vozidiel.
- (20) Je dôležité stanoviť požiadavky na zariadenia na zneškodňovanie a spracovanie s cieľom zabrániť negatívnemu dopadu na životné prostredie a zabrániť vzniku obmedzovania hospodárskej súťaže.
- (21) Aby sa výsledky dosiahli krátkodobo a aby sa poskytla operátorom, spotrebiteľom a verejným orgánom potrebná dlhodobšia perspektíva, mali by sa stanoviť kvantifikované ciele pre opätovné používanie, recyklovanie a spätné získavanie, ktoré sa majú dosiahnuť.
- (22) Výrobcovia by mali zabezpečiť aby sa vozidlá navrhovali a vyrábali takým spôsobom, aby umožnili dosiahnuť kvantifikované ciele pre opätovné využitie, recykláciu a spätné získavanie. Na tento účel bude Komisia propagovať vypracovanie európskych noriem a podnikne ostatné potrebné opatrenia, aby sa doplnili príslušné európske právne predpisy pre schvalovanie typu vozidla.
- (23) Členské štáty by mali zabezpečiť aby sa pri vykonávaní ustanovení tejto smernice zachovala konkurencia, najmä čo sa týka prístupu malých a stredných podnikov na trh pre zber, rozoberanie, spracovanie a recykláciu.
- (24) Aby sa zjednodušilo rozoberanie a spätné získavanie, najmä recyklácia vozidiel po dobe životnosti, výrobcovia vozidiel by mali poskytnúť autorizovaným zariadeniam na spracovanie všetky potrebné informácie o rozoberaní, najmä o nebezpečných materiáloch.
- (25) Vypracovanie európskych noriem by sa malo podľa potreby podporovať. Výrobcovia vozidiel a výrobcovia materiálov by mali používať normy pre kódovanie súčiastok a materiálov, ktoré vypracuje Komisia s podporou príslušného výboru. Pri príprave týchto noriem Komisia zohľadní podľa potreby práce, ktoré v tejto oblasti pokračujú na príslušných medzinárodných fórach.
- (26) Údaje za celé spoločenstvo o vozidlách po dobe životnosti sú potrebné, aby sa monitorovalo vykonávanie cieľov tejto smernice.
- (27) Spotrebiteľov treba adekvátne informovať, aby prispôsobili svoje správanie a postoje; na tento účel by mali byť dostupné informácie od príslušných hospodárskych operátorov.
- (28) Členské štáty sa môžu rozhodnúť zaviesť určité ustanovenia pomocou dohôd s daným hospodárskym sektorom za predpokladu, že sa splnia určité podmienky.
- (29) Prispôbenie sa požiadaviek na spracovateľské zariadenia vedeckému a technickému pokroku a na používanie nebezpečných látok ako aj prijatie minimálnych noriem pre osvedčenie o zničení, formáty pre databázu a opatrenia na vykonanie potrebné na kontrolu súladu s kvantifikovanými cieľmi, by mala realizovať Komisia podľa postupu výboru.
- (30) Opatrenia, ktoré sa majú realizovať na uplatnenie tejto smernice, by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovuje postup na uplatňovanie vykonávacích právomocí delegovaných na Komisiu ⁽¹⁾.
- (31) Členské štáty môžu uplatňovať ustanovenia tejto smernice pred dátumom stanoveným v smernici za predpokladu, že také opatrenia sú zúčiteľné so zmluvou,

(1) Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

PRIJALA TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Ciele

Táto smernica ustanovuje opatrenia, ktorých prvoradým cieľom je prevencia odpadu z vozidiel, a tiež opätovné využívanie, recyklácia a iné formy spätného získavania vozidiel po dobe životnosti a ich súčiastok, aby sa znížilo zneškodňovanie odpadu ako aj aby sa zdokonalila ochrana životného prostredia všetkými hospodárskymi operátormi, zapojenými do cyklu životnosti vozidiel a najmä operátorov, ktorí sú priamo zapojení do spracovania vozidiel po dobe životnosti.

Článok 2

Definície

Na účely tejto smernice:

1. „vozidlo“ znamená akékoľvek vozidlo zaradené do kategórie M1 alebo N1, definované v prílohe IIA smernice 70/156/EHS a trojkolesové motorové vozidlá definované v smernici 92/61/EHS, okrem motorových trojkoliek;
2. „vozidlo po dobe životnosti“ znamená vozidlo, ktoré je odpadom v zmysle článku 1 písm. a) smernice 75/442/EHS;
3. „výrobca“ znamená výrobca vozidla alebo profesionálny dovozca vozidla do členského štátu;
4. „prevencia“ znamená opatrenia smerujúce k zníženiu množstva a škodlivosti vozidiel po dobe životnosti, ich materiálov a látok pre životné prostredie;
5. „spracovanie“ znamená akúkoľvek činnosť potom, ako bolo vozidlo po dobe životnosti odovzdané do zariadenia na odstránenie znečistenia, rozobratie, rozdelenie, zošrotovanie, spätné získavanie alebo prípravu na zneškodňovanie odpadu z dezintegrátora a akúkoľvek inú operáciu, ktorá sa vykonáva na spätné získavanie a/alebo na zneškodnenie vozidla po dobe životnosti a jeho súčiastok;
6. „opätovné využitie“ znamená akýkoľvek úkon, následkom ktorého sa súčiastky vozidiel po dobe životnosti použijú na rovnaký účel, pre ktorý sa zhotovili;
7. „recyklácia“ znamená opätovné spracovanie odpadových materiálov vo výrobnom procese pre pôvodný účel alebo na iné účely, okrem spätného získavania energií. Spätné získavanie energií znamená používanie spáliteľného odpadu ako prostriedku na výrobu energie prostredníctvom priameho spaľovania s iným odpadom alebo bez neho, avšak so získaním tepla;
8. „spätné získavanie“ znamená akýkoľvek z použiteľných úkonov uvedených v prílohe IIB k smernici 75/442/EHS;
9. „zneškodňovanie“ znamená akýkoľvek z použiteľných úkonov, uvedených v prílohe IIA k smernici 75/442/EHS;
10. „hospodárski operátori“ znamená výrobcovia, distribútori, zberatelia, poisťovacie spoločnosti, ktoré poisťujú motorové vozidlá, operátori pre rozoberanie, zošrotovanie, spätné

získavanie, recyklovanie a iní spracovateľskí operátori pre vozidlá po dobe životnosti, vrátane ich súčiastok a materiálov;

11. „nebezpečná látka“ znamená akákoľvek látka, ktorá sa považuje za nebezpečnú podľa smernice 67/548/EHS;
12. „dezintegrátor“ znamená akékoľvek zariadenie, ktoré sa používa na delenie na časti alebo rozdelenie vozidiel po dobe životnosti, vrátane zariadenia používaného na účely priameho získavania opätovne využiteľného kovového odpadu;
13. „informácie o rozobratí“ znamená všetky informácie, požadované na správne a ekologicky vhodné spracovanie vozidiel po dobe životnosti. Tieto informácie sú autorizovaným zariadeniam na spracovanie sprístupnené výrobcami vozidiel a výrobcami súčiastok vo forme príručiek alebo prostredníctvom elektronických médií (napríklad CD-ROM, služieb on-line).

Článok 3

Rozsah

1. Táto smernica sa vzťahuje na vozidlá a vozidlá po dobe životnosti, vrátane ich súčiastok a materiálov. Bez toho, aby sa to dotklo článku 5 ods. 4, tretí pododsek, bude platiť bez ohľadu na to, aký servis sa robil motorovému vozidlu alebo ako sa opravovalo počas používania a bez ohľadu na to, či je vybavené súčiastkami, ktoré dodal výrobca alebo inými súčiastkami, ktorých použitie ako náhradných alebo výmenných súčiastok je v súlade s príslušnými ustanoveniami spoločenstva alebo vnútroštátnymi ustanoveniami.

2. Táto smernica platí bez toho, aby sa to dotklo existujúcich právnych predpisov spoločenstva a príslušných vnútroštátnych právnych predpisov, najmä čo sa týka noriem bezpečnosti a kontroly emisií do ovzdušia, hlučnosti, ochrany pôdy a vody.

3. Ak výrobca vyrába alebo dováža len vozidlá, ktoré sú vyňaté spod pôsobnosti smernice 70/156/EHS v zmysle jej článku 8 ods. 2 písm. a), členské štáty môžu vyňať tohto výrobcu a jeho vozidlá spod pôsobnosti článkov 7 ods. 4, 8 a 9 tejto smernice.

4. Špeciálne jednoúčelové vozidlá definované v druhom pododseku článku 4 ods. 1 písm. a) smernice 70/156/EHS sú vylúčené spod pôsobnosti ustanovení článku 7 tejto smernice.

5. Pre trojkolesové motorové vozidlá sa použijú len články 5 ods. 1, 5 ods. 2 a 6 tejto smernice.

Článok 4

Prevencia

1. Aby sa podporila prevencia tvorby odpadu, členské štáty povzbudzujú najmä:

- a) výrobcov vozidiel spolu s výrobcami materiálov a zariadení, aby obmedzili používanie nebezpečných látok vo vozidlách a podľa možnosti ich znížili v budúcich návrhoch vozidiel, najmä aby bránili ich uvoľňovaniu do životného prostredia, aby bola recyklácia jednoduchšia a aby sa zabránilo potrebe zneškodňovať nebezpečný odpad;

- b) navrhovanie a výrobu nových vozidiel, ktoré plne zohľadnia a zjednodušia rozoberanie, opätovné používanie a spätné získavanie, najmä recykláciu vozidiel po dobe životnosti, ich súčiastok a materiálov;
- c) výrobcov vozidiel spolu s výrobcami materiálov a zariadení, aby používali do vozidiel a iných výrobkov v rastúcom množstve recyklovaný materiál tak, aby sa rozvíjali trhy s recyklovanými materiálmi.
2. a) Členské štáty zabezpečia, aby materiály a súčiastky vo vozidlách, ktoré sa dodali na trh po 1. júli 2003, neobsahovali iné olovo, ortuť, kadmium alebo hexavalentný chróm, ako v prípadoch uvedených v prílohe II podľa podmienok v nej špecifikovaných;
- b) v súlade s postupom ustanoveným v článku 11 Komisia pravidelne v súlade s technickým a vedeckým pokrokom, doplní prílohu II, aby:
- podľa potreby stanovila hodnoty maximálnej koncentrácie, po ktorú sa existencia látok, uvedených v písm. a) v špecifických materiáloch a súčiastkach vozidiel toleruje;
 - vyňala určité materiály a súčiastky vozidiel z ustanovenia písm. a), ak sa použitiu týchto látok nedá vyhnúť;
 - vyňala materiály a súčiastky vozidiel z prílohy II, ak sa používaniu týchto látok dá vyhnúť;
 - v bodoch i) a ii) určila tie materiály a súčiastky vozidiel, ktoré možno oddeliť pred ďalším spracovaním; mali by byť označené alebo identifikovateľné inými náležitými prostriedkami;
- c) Komisia zmení a doplní prílohu II po prvýkrát nie neskôr ako 21. októbra 2001. V žiadnom prípade sa žiadna z výnimiek uvedených v prílohe nezruší pred 1. januárom 2003.

Článok 5

Zber

- Členské štáty vykonávajú potrebné opatrenia, aby zabezpečili:
 - že hospodárski operátori vybudujú systémy na zber všetkých vozidiel po dobe životnosti a pokiaľ je to technicky možné, použitých súčiastok ako odpadu, ktoré sa demontovali pri oprave osobných motorových vozidiel,
 - adekvátnu dostupnosť zariadení na zber na svojich územiach.
- Členské štáty vykonávajú aj potrebné opatrenia aby zabezpečili, že sa všetky vozidlá po dobe životnosti dopravujú do autorizovaných zariadení na spracovanie.
- Členské štáty vytvoria systém, podľa ktorého predloženie osvedčenia o zničení je podmienkou na zrušenie registrácie vozidla po dobe životnosti. Toto osvedčenie sa vystaví pre držiteľa alebo vlastníka, keď sa vozidlo po dobe životnosti dopraví do zariadenia na spracovanie. Zariadenia na spracovanie, ktoré obdržali povolenie v súlade s článkom 6, budú mať povolenie

vystavovať osvedčenia o zničení. Členské štáty môžu povoliť výrobcovi, sprostredkovateľovi a zberateľovi v mene autorizovaného zariadenia na spracovanie vystavovať osvedčenia o zničení za predpokladu, že zaručia, že sa vozidlo po dobe životnosti dopraví do autorizovaného zariadenia na spracovanie a za predpokladu, že títo sú registrovaní na verejných orgánoch.

Vystavenie osvedčenia o zničení zariadeniami na spracovanie, alebo sprostredkovateľom a zberateľmi v mene autorizovaného zariadenia na spracovanie, tieto neopravňuje požadovať akúkoľvek finančnú náhradu, okrem prípadov, v ktorých to bolo výslovne ustanovené členskými štátmi.

Členské štáty, ktoré nemajú systém na zrušenie registrácie k dátumu, v ktorý vstúpi táto smernica do platnosti, tvoria systém, podľa ktorého sa osvedčenie o zničení oznamuje príslušnému orgánu, keď sa vozidlo po dobe životnosti dopraví do zariadenia na spracovanie a inak budú postupovať v súlade s podmienkami tohto odseku. Členské štáty, ktoré postupujú podľa tohto pododseku, informujú komisiu o dôvodoch, pre ktoré nie je systém zavedený.

4. Členské štáty vykonávajú potrebné opatrenia aby zabezpečili, že doprava vozidla do autorizovaného zariadenia na spracovanie v súlade s odsekom 3 bude bez akýchkoľvek nákladov pre posledného držiteľa alebo majiteľa v dôsledku toho, že vozidlo nemá žiadnu alebo zápornú trhovú hodnotu.

Členské štáty vykonávajú potrebné opatrenia aby zabezpečili, že výrobcovia uhradia všetky náklady alebo ich podstatnú časť na zavedenie tohto opatrenia alebo vezmú späť vozidlá po dobe životnosti za rovnakých podmienok, aké sú uvedené v prvom pododseku.

Členské štáty môžu ustanoviť, že doprava vozidiel po dobe životnosti nebude úplne zadarmo, ak vozidlo po dobe životnosti neobsahuje podstatné súčiastky vozidla, najmä motor a karosériu, alebo obsahuje odpad, ktorý sa pridal k vozidlu po dobe životnosti.

Komisia pravidelne monitoruje vykonávanie prvého pododseku, aby sa zabezpečilo, že nespôsobuje obmedzovanie hospodárskej súťaže a podľa potreby navrhne Európskemu parlamentu a Rade jeho doplnenie.

5. Členské štáty vykonávajú potrebné opatrenia aby zabezpečili, že príslušné orgány budú vzájomne uznávať a prijímať osvedčenia o zničení, vydané v inom členskom štáte v súlade s odsekom 3. Na tento účel navrhne Komisia nie neskôr ako do 21. októbra 2001 minimálne požiadavky pre osvedčenie o zničení.

Článok 6

Spracovanie

1. Členské štáty vykonávajú potrebné opatrenia aby zabezpečili, že sa budú vozidlá po dobe životnosti skladovať (aj dočasne) a spracujú v súlade so všeobecnými požiadavkami stanovenými v článku 4 smernice 75/442/EHS a v súlade s minimálnymi technickými požiadavkami, stanovenými v prílohe I k tejto smernici bez toho, aby tým boli dotknuté vnútroštátne predpisy o zdraví a životnom prostredí.

2. Členské štáty vykonávajú potrebné opatrenia aby zabezpečili, že každý podnik alebo podnikateľ, ktorý vykonáva úkony spracovania, obdrží povolenie od alebo sa registruje na príslušných orgánoch v súlade s článkom 9, 10 a 11 smernice 75/442/EHS.

Neuplatnenie požiadavky povolenia, na ktorú sa odvoláva článok 11 ods. 1 písm. b) smernice 75/442/EHS sa môže použiť na úkony spätného získavania, ktoré sa týkajú odpadu zo vozidiel po dobe životnosti potom, ako sa spracovali podľa prílohy 1 ods. 3 k tejto smernici, ak to príslušné orgány skontrolujú pred registráciou. Táto kontrola overí:

- a) typ a množstvo odpadu, ktorý sa má spracovať;
- b) všeobecné technické požiadavky, ktoré treba dodržať;
- c) bezpečnostné opatrenia, ktoré treba vykonať;

aby sa splnili ciele, na ktoré sa odvoláva článok 4 smernice 75/442/EHS. Táto kontrola sa bude konať raz do roka. Členské štáty, ktoré využívajú toto neuplatňovanie, zašlú výsledky komisií.

3. Členské štáty vykonávajú potrebné opatrenia aby zabezpečili, že akýkoľvek podnik alebo podnikateľ, ktorý vykonáva úkony spracovania, plní prinajmenšom nasledovné povinnosti v súlade s prílohou I:

- a) vozidlá po dobe životnosti sa rozdelia pred ďalším spracovaním alebo sa vykonajú rovnocenné úpravy, aby sa znížil akýkoľvek negatívny dopad na životné prostredie. Súčiastky alebo materiály označené alebo inak identifikovateľné v súlade s článkom 4 ods. 2 sa oddelia pred ďalším spracovaním;
- b) nebezpečné materiály a súčiastky sa demontujú a oddelia selektívne, aby nekontaminovali následný odpad z dezintegrátora zo vozidiel po dobe životnosti;
- c) rozdeľovanie a skladovanie sa vykoná takým spôsobom, aby sa zabezpečila vhodnosť súčiastok vozidla pre opätovné využitie a spätné získavanie a najmä na recykláciu.

Úkony spracovania na odstránenie znečistenia vozidiel po dobe životnosti podľa prílohy 1 ods. 3 sa vykonajú čo najskôr.

4. Členské štáty vykonávajú potrebné opatrenia aby zabezpečili, že povolenie alebo registrácia, na ktorú sa odvoláva odsek 2, zahŕňa všetky podmienky potrebné na dosiahnutie súladu s požiadavkami odsekov 1, 2 a 3.

5. Členské štáty podporujú podniky alebo podnikateľov, ktorí vykonávajú úkony spracovania, aby zaviedli osvedčené ekologické systémy riadenia.

Článok 7

Opätovné využitie a spätné získavanie

1. Členské štáty vykonávajú potrebné opatrenia na podporu opätovného používania súčiastok, ktoré sú vhodné na opätovné používanie, spätné získavanie súčiastok, ktoré nemožno opätovne využiť a uprednostnenie recyklácie, ak je možná z hľadiska životného prostredia, bez toho, aby tým boli dotknuté požiadavky

týkajúce sa bezpečnosti vozidiel a požiadavky na životné prostredie, ako je kontrola emisií do ovzdušia a hluku.

2. Členské štáty vykonávajú potrebné opatrenia aby zabezpečili, že hospodárski operátori dosiahnu nasledovné ciele:

- a) nie neskôr ako 1. januára 2006 sa zvýši opätovné využitie a spätné získavanie na minimálne 85 % všetkých vozidiel po dobe životnosti podľa priemernej hmotnosti jedného vozidla a rok. V rámci rovnakého časového limitu sa opätovné využitie a recyklácia zvýši na minimálne 80 % priemernej hmotnosti jedného vozidla a rok;

pre vozidlá vyrobené pred 1. januárom 1980 môžu členské štáty stanoviť nižšie ciele, nie však nižšie ako 75 % pre opätovné využitie a spätné získavanie nie nižšie ako 70 % pre opätovné využitie a recykláciu. Členské štáty, ktoré využijú tento pododsek, informujú Komisiu a ostatné členské štáty o svojich dôvodoch;

- b) nie neskôr ako 1. januára 2015 pre všetky vozidlá po dobe životnosti sa opätovné využitie a spätné získavanie sa zvýši na minimálne 95 % podľa priemernej hmotnosti vozidla a za rok. V rovnakom časovom limite, opätovné využitie a recyklácia sa zvýši na minimálne 85 % podľa priemernej hmotnosti vozidla a za rok.

Najneskôr do 31. decembra 2005 Európsky parlament a Rada opätovne preskúma ciele, na ktoré sa odvoláva písm. b) na základe správy Komisie, sprevádzanej návrhom. Komisia vo svojej správe zohľadní vývoj materiálového zloženia vozidiel a všetky ostatné príslušné ekologické aspekty, týkajúce sa vozidiel.

Komisia v súlade s postupom ustanoveným v článku 11 vypracuje podrobné pravidlá potrebné na kontrolu súladu členských štátov s cieľmi, stanovenými v tomto odseku. Pritom Komisia zohľadní všetky príslušné faktory, medzi iným dostupnosť údajov a otázku exportov a importov vozidiel po dobe životnosti. Komisia vykoná toto opatrenie nie neskôr ako 21. októbra 2002.

3. Na základe návrhu Komisie Európsky parlament a Rada stanoví ciele opätovného využívania a spätného získavania a opätovného využívania a recyklácie na ďalšie roky po roku 2015.

4. Aby sa vypracoval dodatok smernice 70/156/EHS, Komisia bude podporovať vypracovanie európskych noriem, týkajúcich sa rozoberateľnosti, možnosti spätného získavania a recyklovateľnosti vozidiel. Potom, ako sa normy odsúhlasili, v žiadnom prípade však nie neskôr ako koncom roku 2001, Európsky parlament a Rada na základe návrhu Komisie doplní smernicu 70/156/EHS, aby boli typovo schválené vozidlá v súlade so smernicou a uvedené na trh po troch rokoch od doplnenia smernice 70/156/EHS opätovne využiteľné alebo recyklovateľné na minimálne 85 % podľa hmotnosti vozidla a opätovne využiteľné alebo spätne získateľné na minimálne 95 % podľa hmotnosti vozidla.

5. Komisia pri navrhovaní doplnenia smernice 70/156/EHS v súvislosti s možnosťou demontovať, spätne získať a recyklovať vozidlá, zohľadní podľa potreby potrebu zabezpečiť, aby opätovné používanie nespôsobil ohrozenie bezpečnosti alebo životného prostredia.

Článok 8

Normy pre kódovanie/informácie o rozoberaní

1. Členské štáty podniknú potrebné opatrenia aby zabezpečili, že výrobcovia spolu s výrobcami materiálov a zariadení, používajú normy pre kódovanie súčiastok a materiálov, aby sa najmä uľahčila identifikácia tých súčiastok a materiálov, ktoré sú vhodné na opätovné používanie a spätné získavanie.

2. Nie neskôr ako 21. októbra 2001 Komisia v súlade s postupom stanoveným v článku 11 vypracuje normy, uvedené v odseku 1 tohto článku. Komisia pritom zohľadní práce realizované v tejto oblasti na príslušných medzinárodných fórach a prispeje podľa potreby k týmto prácam.

3. Členské štáty podniknú potrebné opatrenia aby zabezpečili, že výrobcovia poskytnú informácie o rozoberaní pre každý typ nového vozidla, uvedeného na trh, do šiestich mesiacov od uvedenia vozidla na trh. Tieto informácie budú identifikovať, pokiaľ to potrebujú zariadenia na spracovanie aby postupovali v súlade s ustanoveniami tejto smernice, rôzne súčiastky vozidla a materiály a umiestnenie všetkých nebezpečných látok vo vozidlách, najmä s cieľom splniť ciele stanovené v článku 7.

4. Bez toho, aby sa to dotklo obchodného alebo výrobného tajomstva, členské štáty podniknú potrebné opatrenia aby zabezpečili, že výrobcovia súčiastok, použitých vo vozidlách sprístupnia autorizovaným zariadeniam na spracovanie, tak rýchlo ako to tieto zariadenia vyžadujú, príslušné informácie týkajúce sa rozoberania, zneškodňovania a testovania súčiastok, ktoré sa môžu opätovne využiť.

Článok 9

Oznamovanie a informácie

1. Členské štáty zasielajú komisii správu o vykonávaní tejto smernice v trojročných intervaloch. Správa sa vypracuje na základe dotazníka alebo návodu, navrhnutého Komisiou v súlade s postupom stanoveným v článku 6 smernice 91/692/EHS⁽¹⁾, s cieľom vytvoriť databázy o vozidlách po dobe životnosti a ich spracovaní. Správa obsahuje príslušné informácie o možných zmenách štruktúry predaja motorových vozidiel a o odvetviach zberu, rozoberania, zošrotovania, spätného získavania a recyklácie, vedúcich k akémukoľvek obmedzovaniu hospodárskej súťaže medzi alebo v rámci členských štátov. Dotazník alebo návod sa zašle členským štátom šesť mesiacov pred začiatkom obdobia, zahrnutého v správe. Správa sa predloží Komisii do deviatich mesiacov od uplynutia trojročného obdobia, ktoré správa zahŕňa.

Prvá správa bude zahŕňať obdobie troch rokov od 21. apríla 2002.

Komisia na základe vyššie uvedených informácií vydá správu o vykonávaní tejto smernice do deviatich mesiacov od obdržania správ od členských štátov.

2. Členské štáty budú vždy požadovať, aby príslušní hospodárski operátori publikovali informácie o:

- návrhu vozidiel a ich súčiastok z hľadiska ich spätného získavania a recyklovateľnosti,
- ekologicky správnom spracovaní vozidiel po dobe životnosti, najmä o odstránení všetkých kvapalín a o rozoberaní,
- rozvoji a optimalizácii spôsobov opätovného využitia, recyklácie a spätného získavania vozidiel po dobe životnosti a ich súčiastok,
- pokroku, ktorý sa dosiahol v súvislosti s spätným získavaním a recyklovaním, aby sa znížil odpad určený na zneškodnenie a zvýšilo sa množstvo určené na spätné získavanie a recykláciu.

Výrobca musí tieto informácie sprístupniť potenciálnym kupujúcim vozidiel. Budú zahrnuté v propagačnej literatúre používanej na marketing nových vozidiel.

Článok 10

Vykonávanie

1. Členské štáty prijímú zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu so smernicou do 21. apríla 2002. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

3. Za predpokladu, že ciele stanovené v tejto smernici sú dosiahnuté, členské štáty môžu transponovať ustanovenia článkov 4 ods. 1, 5 ods. 1, 7 ods. 1, 8 ods. 1, 8 ods. 3 a 9 ods. 2 a upresniť podrobné pravidlá pre vykonanie článku 5 ods. 4 prostredníctvom dohôd medzi príslušnými orgánmi a danými hospodárskymi sektormi. Také dohody budú splňať nasledovné podmienky

- a) dohody budú vynútiteľné;
- b) dohody potrebujú špecifikovať ciele s príslušnými termínmi;
- c) dohody sa uverejnia vo vnútroštátnom úradnom vestníku alebo úradnom dokumente, rovnako dostupnom verejnosti a zaslanom Komisii;
- d) výsledky, dosahované podľa dohody, sa budú pravidelne monitorovať, oznamovať príslušným orgánom a Komisii a sprístupnia verejnosti podľa podmienok stanovených v dohode;
- e) príslušné orgány vykonávajú opatrenia, aby preskúmali pokrok dosiahnutý podľa dohody;

(1) Ú. v. ES L 377, 31.12.1991, s. 48.

- f) v prípade nesúlady s dohodou musia členské štáty vykonať príslušné ustanovenia tejto smernice zákonmi, inými právnymi predpismi alebo správnymi opatreniami.

Článok 11

Postup výboru

1. Komisii bude pomáhať výbor, založený podľa článku 18 smernice 75/442/EHS, ďalej označovaný ako „výbor“.
2. Kde sa odvoláva na tento článok, články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES sa použijú, so zreteľom na ustanovenia článku 8 tohto rozhodnutia.

Lehota stanovená v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES, sa stanoví na tri mesiace.
3. Výbor prijme svoj rokovací poriadok.
4. Komisia podľa postupu stanoveného v tomto článku, schváli:
 - a) minimálne požiadavky, ako sa na ne odvoláva článok 5 ods. 5, pre osvedčenie o zničení;
 - b) podrobné pravidlá, ako sa na ne odvoláva článok 7 ods. 2, tretí pododsek;
 - c) formáty, týkajúce sa databázového systému, na ktorý sa odvoláva článok 9;
 - d) dodatky, potrebné na prispôbenie príloh tejto smernice vedeckému a technickému pokroku.

Článok 12

Nadobudnutie účinnosti

1. Táto smernica nadobúda účinnosť dňom jej uverejnenia v *Úradnom vestníku európskych spoločstiev*.
2. Článok 5 ods. 4 bude platiť:
 - od 1. júla 2002 pre vozidlá, uvedené na trh od tohto dátumu,
 - od 1. januára 2007 pre vozidlá uvedené na trh pred dátumom, ktorý sa uvádza v prvom bode.
3. Členské štáty môžu použiť článok 5 ods. 4 pred dátumami uvedenými v odseku 2.

Článok 13

Adresáti

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

V Bruseli 18. septembra 2000.

Za Európsky parlament

predsedkyňa

N. FONTAINE

Za Radu

predseda

H. VÉDRINE

PRÍLOHA 1

Minimálne technické požiadavky na spracovanie v súlade s článkom 6 ods. 1 a ods. 3

1. Miesta na skladovanie (vrátane dočasného skladovania) vozidiel po dobe životnosti pred ich spracovaním:
 - nepriepustné povrchy v príslušných oblastiach, vybavené zariadeniami na zber uniknutých látok, usadzovačmi a čistiacimi — odmasťovacími zariadeniami,
 - zariadenie na čistenie vody, vrátane dažďovej vody, v súlade s nariadeniami o ochrane zdravia a životného prostredia.
2. Miesta na spracovanie:
 - nepriepustné povrchy v príslušných oblastiach, vybavené zariadeniami na zber uniknutých látok, usadzovačmi a čistiacimi — odmasťovacími zariadeniami,
 - náležité skladovanie demontovaných náhradných súčiastok, vrátane nepriepustného skladu pre olejom znečistené náhradné súčiastky,
 - náležité kontajnery na skladovanie batérií (s elektrolytickou neutralizáciou na danom mieste alebo inde), filtrov a kondenzátorov, obsahujúcich PCB/PCT,
 - náležité skladovacie nádrže na výberové skladovanie kvapalín zo vozidiel po dobe životnosti: palivo, motorový olej, olej z prevodovej skrine, prevodový olej, hydraulický olej, chladiace kvapaliny, kvapalina proti zamrznutiu, brzdná kvapalina, kyseliny z batérie, kvapaliny zo systému klimatizácie a akékoľvek iné kvapaliny, ktoré sa nachádzajú v vozidle po dobe životnosti,
 - zariadenie na čistenie vody, vrátane dažďovej vody, v súlade s nariadeniami o ochrane zdravia a životného prostredia,
 - riadne skladovanie použitých pneumatík, vrátane prevencie proti vzniku požiaru a nadmernému hromadeniu do výšky.
3. Úkony spracovania pri odstraňovaní znečistenia vozidiel po dobe životnosti:
 - odstránenie batérií a nádrží na kvapalný plyn,
 - odstránenie alebo neutralizácia potenciálnych výbušných súčiastok (napríklad airbagy),
 - odstránenie a samostatný zber a skladovanie paliva, motorového oleja, prevodového oleja, hydraulického oleja, chladiacich kvapalín, kvapalín proti zamrznutiu, kvapalín zo systému klimatizácie a akýchkoľvek iných kvapalín nachádzajúcich sa v vozidle po dobe životnosti, ak tieto nie sú potrebné na opätovné používanie daných súčiastok,
 - odstránenie, podľa možností, všetkých súčiastok označených ako obsahujúcich ortuť.
4. Úkony spracovania s cieľom podporiť recykláciu:
 - odstránenie katalyzátorov,
 - odstránenie kovových súčiastok obsahujúcich meď, hliník a horčík, ak sa tieto kovy neoddelili v procese zošrotovania,
 - odstránenie pneumatík a veľkých plastových častí (nárazníky, prístrojová doska, nádržky na kvapaliny, atď.), ak sa tieto materiály neoddelili v procese zošrotovania takým spôsobom, aby ich bolo možné efektívne recyklovať ako materiály,
 - odstránenie skla.
5. Úkony skladovania sa vykonávajú tak, aby sa zabránilo poškodeniu súčiastok, ktoré obsahujú kvapaliny alebo súčiastok, ktoré je možné späťne získať, a náhradných súčiastok.

PRÍLOHA II

Materiály a súčiastky vyňaté z článku 4 ods. 2 písm. a)

Materiály a súčiastky	Majú byť označené alebo identifikovateľné v súlade s článkom 4 ods. 2 písm.b) bod iv)
<i>Olovo ako súčasť zliatin</i>	
1. Oceľ (vrátane pozinkovanej ocele), ktorá obsahuje menej olova ako 0,35 % hmotnosti	
2. Hliník, ktorý obsahuje menej olova ako 0,4 % hmotnosti	
3. Hliník (v ráfoch kolies, častiach motoru a kľučkách okien), ktorý obsahuje menej olova ako 4 % hmotnosti	X
4. Zliatina medi, ktorá obsahuje menej olova ako 4 % hmotnosti	
5. Olovené/bronzové ložiskové panvy a púzdra	
<i>Olovo a zmesi olova v súčiastkách</i>	
6. Batérie	X
7. Ochranná vrstva vo vnútri palivových nádrží	X
8. Tlmiče vibrácií	X
9. Vulkanizačný prostriedok na vysokotlakové a palivové hadice	
10. Stabilizátor v ochranných lakoch	
11. Spoje v elektronických obvodoch a iných aplikáciách	
<i>Šestímocný chróm</i>	
12. Ochranná vrstva proti korózii na početných dôležitých súčiastkách vozidla (maximálne 2 g na vozidlo)	
<i>Ortuť</i>	
13. Žiarovky a displeje na prístrojovej doske	X

V rámci postupu, ktorý je uvedený v článku 4 ods. 2 písm. b), Komisia vyhodnocuje použitie:

- olova ako prímеси hliníka v ráfoch kolies, častiach motoru a kľučkách okien
- olova v batériách
- olova vo vyvažovacích závažiach
- elektrických súčiastok, ktoré obsahujú olovo vo forme zlúčenín skla alebo keramických zlúčenín
- kadmium v batériách pre elektrické vozidlá

ako prioritnú záležitosť, s cieľom potvrdiť, pokiaľ možno čo najskôr, či by preto nemala byť zmenená a doplnená príloha II. Vzhľadom na kadmium v batériách pre elektrické vozidlá, Komisia berie do úvahy, počas postupu uvedeného v článku 4 ods. 2 písm. b) a v rámci celkového environmentálneho hodnotenia, vhodnosť náhrad, ako aj potrebu zachovať dostupnosť elektrických vozidiel.