

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2000/53/ES

ze dne 18. září 2000

o vozidlech s ukončenou životností

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 175 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise¹,

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru²,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy, s ohledem na společný návrh schválený dohodovacím výborem dne 23. května 2000³,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) odlišná vnitrostátní opatření týkající se vozidel s ukončenou životností by měla být harmonizována, aby byl za prvé minimalizován vliv vozidel s ukončenou životností na životní prostředí a přispělo se tak k ochraně, zachování a zlepšení kvality životního prostředí a úspor energie, a za druhé aby bylo zajištěno řádné fungování vnitřního trhu a zamezilo se narušení hospodářské soutěže ve Společenství;
- (2) vyžaduje se rámec na úrovni Společenství, který by zajistil soudržnost mezi přístupy členských států k dosažení výše uvedených cílů, zejména pokud jde o projektování vozidel s ohledem na jejich recyklaci a využití, na požadavky na sběrná a zpracovatelská zařízení a na dosažení cílů opětného použití, recyklace a využití, s přihlédnutím k zásadě subsidiarity a zásadě „znečišťovatel platí“;
- (3) vozidla s ukončenou životností každoročně ve Společenství produkují 8 až 9 milionů tun odpadu, se kterým se musí řádně nakládat;

¹ Úř. věst. C 337, 7. 11. 1997, s. 3 a Úř. věst. C 156, 3. 6. 1999, s. 5.

² Úř. věst. C 129, 27. 4. 1998, s. 44.

³ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 11. února 1999 (Úř. věst. č. C 150, 28. 5. 1999, s. 420), společný postoj Rady ze dne 29. července 1999 (Úř. věst. C 317, 4. 11. 1999, s. 19) a rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 3. února 2000 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku). Rozhodnutí Rady ze dne 20. července 2000 a rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 7. září 2000.

- (4) v zájmu uplatňování zásady opatrnosti a prevence a v souladu se strategií Společenství pro nakládání s odpady je nutné se v co nejširší míře vyhnout vzniku odpadů;
- (5) další základní zásadou je, že odpad by měl být opětne používán a využíván a přednost má být dána opětnému použití a recyklaci;
- (6) členské státy by měly přijmout opatření směřující k tomu, aby hospodářské subjekty zavedly systémy pro sběr, zpracování a využití vozidel s ukončenou životností;
- (7) členské státy by měly zajistit, aby poslední uživatel nebo majitel mohli vozidlo s ukončenou životností předat autorizovanému zpracovatelskému zařízení bez jakýchkoli výdajů v důsledku toho, že vozidlo má nulovou nebo zápornou tržní hodnotu. Členské státy by měly zajistit, aby výrobci hradili veškeré náklady nebo jejich značnou část na zavedení těchto opatření. Obvyklé fungování trhu by tím nemělo být narušeno;
- (8) tato směrnice by se měla vztahovat na vozidla a na vozidla s ukončenou životností včetně jejich součástí a materiálů, jakož i na náhradní a výměnné díly, aniž jsou dotčeny platné normy v oblasti bezpečnosti, znečišťování ovzduší a boje proti hlučnosti;
- (9) tato směrnice se opírá, je-li to nezbytné, o terminologii užívanou v několika stávajících směrnicích, zejména ve směrnici Rady 67/548/EHS ze dne 27. června 1967 o sbližování právních a správních předpisů týkajících se klasifikace, balení a označování nebezpečných látek⁴, ve směrnici Rady 70/156/EHS ze dne 6. února 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel⁵, a ve směrnici Rady 75/442/EHS ze dne 15. července 1975 o odpadech⁶;
- (10) dobová vozidla, to znamená historická vozidla nebo vozidla se sběratelskou hodnotou nebo určená pro muzea, která jsou udržována řádným způsobem slučitelným s ochranou životního prostředí buď v provozuschopném stavu, nebo rozebrané na součásti, nejsou zahrnuta v definici odpadu ve smyslu směrnice 75/442/EHS a tato směrnice se na ně tedy nevztahuje;
- (11) je důležité, aby preventivní opatření byla uplatňována počínaje fází projektování vozidla, zejména v podobě snižování a kontroly nebezpečných látek obsažených ve vozidlech, aby se tak předešlo unikání těchto látek do životního prostředí, aby se usnadnila recyklace a zabránilo se odstraňování nebezpečného odpadu. Zakázáno by mělo být zejména používání olova, rtuti, kadmia a šestimocného chromu. Tyto těžké kovy lze používat pouze

⁴ Úř. věst. 196, 16. 8. 1967, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 98/98/ES (Úř. věst. L 355, 30. 12. 1998, s. 1).

⁵ Úř. věst. L 42, 23. 2. 1970, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 98/91/ES Evropského parlamentu a Rady (Úř. věst. L 11, 16. 1. 1999, s. 25).

⁶ Úř. věst. L 194, 25. 7. 1975, s. 39. Směrnice naposledy pozměněná rozhodnutím Komise 96/350/ES (Úř. věst. L 135, 6. 6. 1996, s. 32).

v určitých případech podle seznamu, který je pravidelně revidován. To pomůže zajistit, aby určité materiály a součásti nezůstávaly ve zbytcích po drcení a nebyly spalovány ani ukládány na skládku;

- (12) recyklace všech plastů z vozidel s ukončenou životností by měla být trvale zlepšována. Komise v současné době posuzuje vlivy PVC na životní prostředí. Na základě této práce Komise případně předloží návrhy na použití PVC rovněž s ohledem na vozidla;
- (13) požadavky na demontáž, opětné použití a recyklaci vozidel s ukončenou životností a jejich součástí by měly být začleněny do projektování a výroby nových vozidel;
- (14) měl by být podporován rozvoj trhu s recyklovanými materiály;
- (15) aby bylo zajištěno vozidel s ukončenou životností, aniž je ohroženo životního prostředí, měly by být zavedeny příslušné sběrné systémy;
- (16) mělo by být zavedeno osvědčení o likvidaci vozidla, jehož předložení podmiňuje vyřazení vozidel s ukončenou životností z registru. Členské státy, které nemají systém vyřazení z registru zavedou systém, podle kterého je osvědčení o likvidaci vozidla oznamováno příslušnému orgánu při převozu vozidla s ukončenou životností do zpracovatelského zařízení;
- (17) tato směrnice nebrání členským státům, aby případně prováděly dočasná odhlášení vozidel;
- (18) podniky pro sběr a zpracování by měly mít možnost vykonávat svou činnost, pouze získají-li povolení nebo, je-li povolení nahrazeno registrací, jsou-li splněny zvláštní podmínky;
- (19) měla by být podporována možnost recyklace a využívání vozidel;
- (20) je důležité stanovit požadavky na skladování a zpracování, aby se předešlo negativním vlivům na životní prostředí a zabránilo se narušení obchodu a hospodářské soutěže;
- (21) aby bylo možné dosáhnout výsledků v krátkodobém výhledu a poskytovat provozovatelům, spotřebitelům a orgánům veřejné moci nezbytnou dlouhodobou perspektivu, měly by být stanoveny kvantifikované cíle pro opětné použití, recyklaci a využití, které by měly hospodářské subjekty splňovat;
- (22) výrobci by měli zajistit, aby byla vozidla projektována a vyráběna způsobem, který umožní dosažení kvantifikovaných cílů pro opětné použití, recyklaci a využití. Za tímto účelem bude Komise podporovat vypracování evropských norem a přijme další nezbytná opatření, aby změnila příslušné evropské právní předpisy týkající se schvalování typů motorových vozidel;
- (23) členské státy by měly zajistit, aby při provádění této směrnice byla zachována hospodářská soutěž, zejména s ohledem na přístup malých a středních podniků na trh sběru, demontáže, zpracování a recyklace;

- (24) aby byla usnadněna demontáž a zpracování, a zejména recyklace vozidel s ukončenou životností, měli by výrobci vozidel poskytovat autorizovaným zpracovatelským zařízením všechny nezbytné informace pro demontáž, zejména s ohledem na nebezpečné materiály;
- (25) ve všech případech, kdy je to nezbytné, by mělo být podporováno vypracování evropských norem. Výrobci a dodavatelé materiálů by měli pro součásti a materiály používat normy označování, které stanoví Komise společně s příslušným výborem. Při vypracování těchto norem přihlédne Komise vhodným způsobem k práci, která v této oblasti probíhá v rámci příslušných mezinárodních fór;
- (26) je nezbytné disponovat údaji o vozidlech s ukončenou životností v celém Společenství, aby bylo kontrolováno provádění cílů této směrnice;
- (27) spotřebitelé musí být vhodně informováni, aby mohli přizpůsobit své chování a své postoje; za tímto účelem by informace měly poskytovat dotčené hospodářské subjekty;
- (28) členské státy se mohou rozhodnout, že určitá ustanovení provedou formou dohod s dotčeným hospodářským odvětvím, budou-li splněny určité podmínky;
- (29) přizpůsobování požadavků na zpracovatelská zařízení a na užívání nebezpečných látek vědeckému a technickému pokroku, jakož i přijetí minimálních norem pro osvědčení o likvidaci vozidla, vzory pro databázi a provádění opatření nezbytných pro kontrolu plnění kvantifikovaných cílů by měla zajišťovat Komise v rámci postupu projednávání ve výboru;
- (30) opatření k provádění této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi⁷;
- (31) členské státy mohou uplatňovat ustanovení této směrnice přede dnem uvedeným ve směrnici, pokud tato opatření budou slučitelná se Smlouvou,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Cíle

Tato směrnice stanoví opatření přednostně zaměřená na předcházení vzniku odpadů z vozidel a dále na opětné použití, recyklaci a jiné formy využití vozidel s ukončenou životností a jejich součástí, aby bylo sníženo množství odpadu k odstranění a zlepšena účinnost všech hospodářských subjektů zasahujících do životního cyklu vozidel,

⁷ Úř. věst. L 184, 17. 7. 1999, s. 23.

pokud jde o ochranu životního prostředí, a zejména hospodářských subjektů přímo zapojených do zpracování vozidel s ukončenou životností.

Článek 2

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

1. „vozidlem“ jakékoli vozidlo kategorie M₁ nebo N₁ vymezené v příloze II části A směrnice 70/156/EHS a tříkolová motorová vozidla vymezená ve směrnici 92/61/EHS, avšak s výjimkou motorových tříkolek;
2. „vozidlem s ukončenou životností“ vozidlo, které je odpadem ve smyslu čl. 1 písm. a) směrnice 75/442/EHS;
3. „výrobce“ výrobce vozidel nebo profesionální dovozce vozidla do členského státu;
4. „prevencí“ opatření zaměřená na snížení množství vozidel s ukončenou životností, jejich materiálů a látek a jejich škodlivosti pro životní prostředí;
5. „zpracováním“ jakákoli činnost po předání vozidla s ukončenou životností do zařízení pro odstranění znečišťujících látek, pro demontáž, hrubé rozdělení, drcení, využití nebo pro přípravu na odstranění odpadu z drcení, a všechny další operace prováděné pro využití nebo odstranění vozidla s ukončenou životností a jeho součástí;
6. „opětným použitím“ jakákoli operace, při které se součásti vozidel s ukončenou životností používají pro stejný účel, pro který byly původně určeny;
7. „recyklací“ přepracování odpadů ve výrobním procesu pro původní použití nebo pro jiné účely s výjimkou energetického využití. Energetickým využitím se rozumí použití hořlavého odpadu jako prostředku pro výrobu energie formou přímého spalování spolu s jiným odpadem či bez něj, ale s využitím tepla;
8. „využíváním“ jakákoli operace vyjmenovaná v příloze II části B směrnice 75/442/EHS;
9. „odstraňováním“ jakákoli operace vyjmenovaná v příloze II části A směrnice 75/442/EHS;
10. „hospodářskými subjekty“ výrobci, distributoři, subjekty provádějící sběr, pojišťovny motorových vozidel, subjekty provádějící demontáž, drcení, využití, recyklaci vozidel a ostatní účastníci zpracování vozidel s ukončenou životností včetně jejich součástí a materiálů;

11. „nebezpečnou látkou“ jakákoli látka, která je považována za nebezpečnou ve smyslu směrnice 67/548/EHS;
12. „drticím zařízením“ jakékoli zařízení používané pro hrubé rozdělení nebo pro rozbíjení vozidel s ukončenou životností včetně zařízení pro získání opětne použitelného kovového odpadu;
13. „informacemi pro demontáž“ všechny informace požadované pro správné zpracování vozidel s ukončenou životností šetrné vůči životnímu prostředí. Tyto informace poskytují autorizovaným zpracovatelským zařízením výrobci vozidel a jejich součástí v podobě příruček nebo s využitím elektronických médií (např. *CD-ROM*, on-line služby).

Článek 3

Oblast působnosti

1. Tato směrnice se vztahuje na vozidla a na vozidla s ukončenou životností včetně jejich součástí a materiálů. Toto ustanovení se použije, aniž je dotčen čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec, nezávisle na způsobu, jakým bylo vozidlo udržováno nebo opravováno během používání, a nezávisle na tom, zda je vozidlo vybaveno součástmi, které dodává výrobce nebo jinými součástmi, jejichž montáž jako náhradních nebo výměnných dílů splňuje příslušná ustanovení Společenství nebo členských států.
2. Tato směrnice se uplatňuje, aniž jsou dotčeny platné právní předpisy Společenství a členských států, zejména pokud jde o bezpečnostní normy, emise do ovzduší a boj proti hlukosti a ochranu půd a vod.
3. Pokud výrobce vyrábí nebo dováží pouze vozidla, na která se nevztahuje směrnice 70/156/EHS ve smyslu jejího čl. 8 odst. 2 písm. a), mohou členské státy vyjmout tohoto výrobce a jeho vozidla z působnosti čl. 7 odst. 4 a článků 8 a 9 této směrnice.
4. Vozidla pro zvláštní účely uvedená v čl. 4 odst. 1 písm. a) druhé odrážce směrnice 70/156/EHS jsou vyňata z oblasti působnosti článku 7 této směrnice.
5. Pro tříkolová motorová vozidla se uplatňuje pouze čl. 5 odst. 1 a 2 a článek 6 této směrnice.

Článek 4

Prevence vzniku odpadu

1. V zájmu podpory prevence vzniku odpadu podporují členské státy zejména:
 - a) výrobce vozidel ve spolupráci s výrobcí materiálů a vybavení, aby ve vozidlech omezili používání nebezpečných látek a snižovali je v nejvyšší

možné míře počínaje projektováním vozidel, zejména aby předcházeli jejich úniku do životního prostředí, usnadnili recyklaci a vyhnuli se nutnosti odstraňovat nebezpečný odpad;

- b) projektování a konstrukci nových vozidel, které plně respektují a usnadňují demontáž, opětné použití a využití, zejména recyklaci vozidel s ukončenou životností a jejich součástí a materiálů;
 - c) konstruktéry vozidel ve spolupráci s výrobcí materiálů a vybavení, aby začleňovali rostoucí množství recyklovaných materiálů do vozidel a jiných výrobků, v zájmu rozvoje trhu s recyklovanými materiály.
- 2.
- a) Členské státy zajistí, aby materiály a součásti vozidel uvedené na trh po 1. červenci 2003 neobsahovaly olovo, rtuť, kadmium nebo šestimocný chrom kromě případů uvedených v příloze II a za podmínek v ní upřesněných;
 - b) postupem podle článku 11 Komise pravidelně pozměňuje, v závislosti na vědeckém a technickém pokroku, přílohu II, aby:
 - i) případně stanovila maximální hodnoty koncentrace, do jejichž výše bude tolerován výskyt látek uvedených v písmenu a) ve specifických materiálech a součástech vozidel;
 - ii) vyňala určité materiály a součásti vozidel z ustanovení písmene a), je-li použití dotčených látek nevyhnutelné;
 - iii) vypustila materiály a součásti vozidel z přílohy II, je-li možné se použití těchto látek vyhnout;
 - iv) určila podle podbodů i) a ii) materiály a součásti vozidel, které lze před dalším zpracováním odstranit; tyto materiály a součásti jsou označeny nebo jiným vhodným způsobem identifikovány;
 - c) Komise poprvé pozmění přílohu II nejpozději do 21. října 2001. V žádném případě nesmí být žádná z výjimek uvedených v příloze II vypuštěna před 1. lednem 2003.

Článek 5

Sběr

1. Členské státy přijmou opatření nezbytná, aby:
- hospodářské subjekty zavedly systémy sběru všech vozidel s ukončenou životností, a je-li to technicky možné, i sběru použitých dílů tvořících odpad a vyjmutých z osobních automobilů při jejich opravách;
 - byla na jejich území vhodným způsobem dostupná sběrná zařízení.

2. Členské státy rovněž přijmou opatření nezbytná, aby všechna vozidla s ukončenou životností byla předána do autorizovaných zpracovatelských zařízení.

3. Členské státy zavedou systém, podle něhož lze vyřadit vozidlo s ukončenou životností z registru pouze po předložení osvědčení o likvidaci vozidla. Toto osvědčení se uděluje držiteli nebo vlastníkovi při převozu vozidla s ukončenou životností do zpracovatelského zařízení. Zpracovatelská zařízení, která získala povolení v souladu s článkem 6, jsou oprávněna udělovat osvědčení o likvidaci vozidla. Členské státy mohou povolit výrobcům, prodejcům a subjektům provádějícím sběr zmocněným autorizovaným zpracovatelským zařízením udělovat osvědčení o likvidaci vozidla, pokud zaručí, že vozidlo s ukončenou životností bude převezeno do autorizovaného zpracovatelského zařízení, a pokud budou zaregistrováni u orgánů veřejné moci.

Udělování osvědčení o likvidaci vozidla zpracovatelskými zařízeními nebo prodejci nebo subjekty provádějícími sběr zmocněnými autorizovaným zpracovatelským zařízením je neoprávněno požadovat finanční náhrady s výjimkou případů výslovně určených členskými státy.

Členské státy, které nemají ke dni vstupu této směrnice v platnost systém vyřazování z registru, zavedou systém, podle něhož je osvědčení o likvidaci vozidla ohlášeno dotčenému příslušnému orgánu při převozu vozidla s ukončenou životností do zpracovatelského zařízení, a vyhoví podmínkám tohoto odstavce. Členské státy, které využijí tohoto pododstavce, uvědomí Komisi o důvodech této volby.

4. Členské státy přijmou opatření nezbytná, aby předání vozidla autorizovanému zpracovatelskému zařízení v souladu s odstavcem 3 probíhalo bez jakýchkoli výdajů pro posledního držitele nebo vlastníka vozidla v důsledku toho, že vozidlo má nulovou nebo zápornou tržní hodnotu.

Členské státy přijmou opatření nezbytná, aby výrobci hradili veškeré náklady na provádění tohoto opatření nebo jejich podstatnou část nebo aby přijímali vozidla s ukončenou životností za stejných podmínek, jaké jsou uvedeny v prvním pododstavci.

Členské státy mohou stanovit, že předávání vozidel s ukončenou životností nebude zcela zdarma, pokud vozidlo s ukončenou životností neobsahuje podstatné součásti vozidla, zejména motor a karoserii nebo obsahuje odpad, který byl k němu přidán.

Komise pravidelně kontroluje provádění prvního pododstavce, aby zajistila, že nepovede k narušení trhu, a bude-li to nezbytné navrhne Evropskému parlamentu a Radě změnu tohoto ustanovení.

5. Členské státy přijmou opatření nezbytná, aby příslušné orgány vzájemně uznávaly a přijímaly osvědčení o likvidaci vozidla udělená v jiných členských státech v souladu s odstavcem 3. Za tímto účelem Komise nejpozději do 21. října 2001 vypracuje minimální požadavky platné pro osvědčení o likvidaci vozidla.

Článek 6

Zpracování

1. Členské státy přijmou opatření, aby všechna vozidla s ukončenou životností byla skladována (i dočasně) a zpracovávána v souladu s obecnými požadavky stanovenými v článku 4 směrnice 75/442/EHS a v souladu s minimálními technickými požadavky stanovenými v příloze I této směrnice, aniž jsou dotčeny vnitrostátní předpisy upravující ochranu zdraví a životního prostředí.

2. Členské státy přijmou opatření nezbytná, aby všechna zařízení nebo podniky, které provádějí zpracovatelské operace, získaly povolení od příslušných orgánů nebo aby u nich byly registrovány v souladu s články 9, 10 a 11 směrnice 75/442/EHS.

Odchyłka od požadavku na povolení uvedená v čl. 11 odst. 1 písm. b) směrnice 75/442/EHS může být uplatněna pro operace využití odpadu z vozidel s ukončenou životností po jejich zpracování v souladu s přílohou I bodem 3 této směrnice, pokud příslušné orgány před registrací prověří:

- a) druh a množství odpadu ke zpracování;
- b) obecné technické požadavky, které mají být dodržovány;
- c) potřebná bezpečnostní opatření,

pro dosažení cílů uvedených v článku 4 směrnice 75/442/EHS. Tato inspekce se koná jednou ročně. Členské státy, které výjimku využijí, oznámí výsledky Komisi.

3. Členské státy přijmou opatření nezbytná, aby všechna zařízení nebo podniky, které provádějí zpracovatelské operace, splňovaly alespoň tyto povinnosti podle přílohy I:

- a) vozidla s ukončenou životností jsou před dalším zpracováním rozebrána nebo jsou provedena obdobná opatření, aby se omezily jakékoli negativní dopady na životní prostředí. Součásti nebo materiály, které jsou označeny nebo jinak identifikovány v souladu s čl. 4 odst. 2, jsou před dalším zpracováním odstraněny;
- b) nebezpečné materiály a součásti jsou odstraněny a odděleny selektivním způsobem, aby nekontaminovaly následný odpad z drcení vozidel s ukončenou životností;
- c) rozebrání a skladování se provádí tak, aby byla zajištěna možnost součástí vozidla opětně použít a využít a zejména recyklovat.

Zpracování s cílem zbavit vozidla s ukončenou životností znečišťujících látek uvedené v příloze I bod 3 se provádí co nejdříve.

4. Členské státy přijmou opatření nezbytná, aby povolení nebo registrace uvedené v odstavci 2 zahrnovaly všechny podmínky nutné pro splnění požadavků podle odstavců 1, 2 a 3.

5. Členské státy podporují zařízení nebo podniky, které provádějí zpracování, aby zavedly schválené systémy péče o životní prostředí.

Článek 7

Opětné použití a využití

1. Členské státy přijmou opatření nezbytná, aby podpořily opětné použití k tomu vhodných součástí a využití součástí, které nelze opětně použít, přičemž se dává přednost recyklaci, je-li vhodná z hlediska životního prostředí, aniž jsou dotčeny požadavky na bezpečnost vozidla a požadavky týkající se životního prostředí, zejména znečišťování ovzduší a boje proti hlukosti.

2. Členské státy přijmou opatření nezbytná, aby hospodářské subjekty dosáhly těchto cílů:

a) nejpozději dne 1. ledna 2006 bude pro všechna vozidla s ukončenou životností míra opětného použití a využití stanovena na nejméně 85 % průměrné hmotnosti vozidla a rok. Ve stejné lhůtě bude míra opětného použití a recyklace zvýšena na nejméně 80 % průměrné hmotnosti vozidla a rok.

Pro vozidla vyrobená před 1. lednem 1980 mohou členské státy stanovit nižší cíle, nikoli však nižší než 75 % pro opětné použití a využití a než 70 % pro opětné použití a recyklaci. Členské státy, které využijí tohoto pododstavce, oznámí Komisi a ostatním členským státům své důvody;

b) nejpozději dne 1. ledna 2015 bude pro všechna vozidla s ukončenou životností míra opětného použití a využití zvýšena na nejméně 95 % průměrné hmotnosti vozidla a rok. Ve stejné lhůtě bude míra opětného použití a recyklace zvýšena na nejméně 85 % průměrné hmotnosti vozidla a rok.

Nejpozději do 31. prosince 2005 Evropský parlament a Rada přezkoumají cíle uvedené v písmenu b) na základě zprávy Komise doplněné návrhem. Ve své zprávě Komise přihlédne k vývoji složení materiálů vozidel a k dalším relevantním aspektům souvisejícím se životním prostředím a týkajícím se vozidel.

Komise postupem podle článku 11 zavede pravidla nezbytná pro kontrolu plnění cílů podle tohoto odstavce členskými státy. Přitom Komise přihlédne ke všem relevantním faktorům, zejména k dostupnosti údajů a k otázce vývozu a dovozu vozidel s ukončenou životností. Komise přijme tato opatření nejpozději do 21. října 2002.

3. Na základě návrhu Komise stanoví Evropský parlament a Rada cíle pro opětné použití a využití a pro opětné použití a recyklaci pro období po roce 2015.

4. V zájmu přípravy změny směrnice 70/156/EHS bude Komise podporovat vypracování evropských norem týkajících se možnosti demontáže, využití a recyklace vozidel. Jakmile budou normy schváleny a v každém případě nejpozději před koncem roku 2001, změní Evropský parlament a Rada na základě návrhu Komise směrnici 70/156/EHS, aby vozidla, jejichž typy byly schváleny podle zmíněné směrnice a jež jsou uváděna na trh po třech letech po změně směrnice 70/156/EHS, bylo možné opětne použít nebo recyklovat nejméně v rozsahu 85 % hmotnosti vozidla a opětne použít nebo využít nejméně v rozsahu 95 % hmotnosti vozidla.

5. Při navrhování změny směrnice 70/156/EHS týkající se možnosti demontáže, využití a recyklace vozidel přihlíží Komise podle potřeby k nutnosti zajistit, aby opětne použití součástí neohrozilo bezpečnost nebo životní prostředí.

Článek 8

Normy označování/informace pro demontáž

1. Členské státy přijmou opatření nezbytná, aby výrobci v součinnosti s výrobcí materiálu a vybavení používali normy pro označování součástí a materiálů, zejména aby usnadnily identifikaci součástí a materiálů, které lze opětne použít a využít.

2. Nejpozději 21. října 2001 stanoví Komise postupem podle článku 11 normy uvedené v odstavci 1 tohoto článku. Přitom Komise přihlédně k práci probíhající v této oblasti v rámci příslušných mezinárodních fór a případně k ní přispěje.

3. Členské státy přijmou opatření nezbytná, aby výrobci poskytovali pro každý typ nového vozidla uvedeného na trh informace pro demontáž ve lhůtě šesti měsíců po tomto uvedení na trh. Tyto informace uvádí v rozsahu potřebném pro zpracovatelská zařízení, aby splnila povinnosti podle této směrnice, jednotlivé součásti a materiály vozidla a umístění všech nebezpečných látek ve vozidlech, zejména pro splnění cílů uvedených v článku 7.

4. Aniž je dotčeno obchodní a průmyslové tajemství, přijmou členské státy opatření nezbytná, aby výrobci součástí používaných ve vozidlech poskytovali autorizovaným zpracovatelským zařízením v rozsahu požadovaném těmito zařízeními příslušné informace pro demontáž, skladování a zkoušky součástí, které lze opětne použít.

Článek 9

Vypracování zpráv a informace

1. Každé tři roky podávají členské státy Komisi zprávu o provádění této směrnice. Zpráva je vypracována na základě dotazníku nebo osnovy, které vypracuje

Komise postupem podle článku 6 směrnice 91/692/EHS⁸ s cílem vytvořit databáze vozidel s ukončenou životností a jejich zpracování. Zpráva obsahuje relevantní informace o možných strukturálních změnách v oblasti prodeje motorových vozidel a v odvětví sběru, demontáže, drcení a využívání a recyklace, které by způsobovaly narušení hospodářské soutěže mezi členskými státy nebo v uvnitř členských států. Dotazník nebo osnova jsou zaslány členským státům šest měsíců před začátkem období, na které se zpráva vztahuje. Zpráva je Komisi předána do devíti měsíců od konce tříletého období, na které se vztahuje.

První zpráva se vztahuje na období tří let, které začíná dne 21. dubna 2002.

Na základě výše uvedených informací zveřejní Komise zprávu o provádění této směrnice do devíti měsíců od přijetí zpráv od členských států.

2. Členské státy požadují, aby dotčené hospodářské subjekty v každém případě zveřejňovaly informace o:

- projektech vozidel a jejich součástech s ohledem na možnost jejich využití a recyklace,
- zpracování vozidel s ukončenou životností způsobem šetrným k životnímu prostředí, zejména o odčerpání všech kapalin a informace pro demontáž,
- vývoji a optimalizaci způsobů opětného použití, recyklace a využití vozidel s ukončenou životností a jejich součástí
- pokroku dosaženém v oblasti využití a recyklace s cílem snížit množství odpadu k odstranění a zvýšit míru jeho využití a recyklace.

Výrobce musí tyto informace zpřístupnit potenciálním kupcům vozidel. Informace jsou začleněny do propagačních materiálů zveřejněných při uvádění nového vozidla na trh.

Článek 10

Provádění

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 21. dubna 2002. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

⁸ Úř. věst. L 377, 31. 12. 1991, s. 48.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

3. Budou-li cíle uvedené v této směrnici dosaženy, mohou členské státy transponovat ustanovení čl. 4 odst. 1, čl. 5 odst. 1, čl. 7 odst. 1, čl. 8 odst. 1, čl. 8 odst. 3 a čl. 9 odst. 2 a upřesnit prováděcí pravidla k čl. 5 odst. 4 formou dohod mezi příslušnými orgány a dotčenými hospodářskými sektory. Tyto dohody musí splňovat tyto požadavky:

- a) dohody jsou vymahatelné;
- b) dohody musí upřesnit cíle a odpovídající lhůty;
- c) dohody jsou zveřejněny v úředním věstníku dotčeného členského státu nebo v úředním dokumentu rovněž přístupném veřejnosti a jsou předány Komisi;
- d) výsledky dosažené při uplatňování dohody jsou pravidelně kontrolovány, sdělovány příslušným orgánům a Komisi a zpřístupňovány veřejnosti za podmínek stanovených v dohodě;
- e) příslušné orgány přijmou opatření k posuzování výsledků dosažených v rámci dohody;
- f) v případě neplnění dohody jsou členské státy povinny provádět příslušná ustanovení této směrnice formou přijímání právních a správních opatření.

Článek 11

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocný výbor zřízený podle článku 18 směrnice 75/442/EHS (dále jen „výbor“).

2. Odkazuje-li se na tento článek, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Období uvedené v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je stanoveno na tři měsíce.

3. Výbor přijme svůj jednací řád.

4. Komise postupem podle tohoto článku přijme:

- a) minimální požadavky uvedené v čl. 5 odst. 5 pro osvědčení o likvidaci vozidla;
- b) pravidla uvedená v čl. 7 odst. 2 třetím pododstavci;
- c) formáty pro vytvoření systému databází uvedeném v článku 9;

- d) změny nezbytné pro přizpůsobení příloh této směrnice vědeckému a technickému pokroku.

Článek 12

Vstup v platnost

1. Tato směrnice vstupuje v platnost dnem vyhlášení v *Úředním věstníku Evropských společenství*.
2. Ustanovení čl. 5 odst. 4 se použije:
 - ode dne 1. července 2002 pro vozidla uvedená na trh od tohoto data,
 - ode dne 1. ledna 2007 pro vozidla uvedená na trh před datem uvedeným v první odrážce.
3. Členské státy mohou používat čl. 5 odst. 4 před daty uvedenými v odstavci 2.

Článek 13

Určení

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Bruselu dne 18. září 2000.

Za Evropský parlament
předsedkyně
N. FONTAINE

Za Radu
předseda
H. VÉDRINE

PŘÍLOHA I

Minimální technické požadavky na zpracování v souladu s čl. 6 odst. 1 a 3

1. Místa pro skladování (včetně dočasného skladování) vozidel s ukončenou životností před jejich zpracováním:
 - plochy s nepropustným povrchem pro příslušné oblasti vybavené zařízením pro zachycování uniklých kapalin, dekantéry a čisticími a odmašťovacími prostředky,
 - zařízení pro čištění vody včetně dešťové vody, které splňuje předpisy pro ochranu zdraví a životního prostředí.
2. Místa pro zpracování:
 - plochy s nepropustným povrchem pro příslušné oblasti vybavené zařízením pro zachycování uniklých kapalin, dekantéry a čisticími a odmašťovacími prostředky,
 - vhodné skladovací prostory na demontované díly včetně nepropustných skladů pro díly znečištěné olejem,
 - vhodné kontejnery na skladování baterií (s elektrolytickou neutralizací na místě či jinde), filtry a kondenzátory obsahujících PCB/PCT,
 - vhodné nádrže pro oddělené skladování kapalin z vozidel s ukončenou životností: palivo, motorový olej, olej z převodové skříně, převodový olej, olej z hydrauliky, chladicí kapaliny, nemrznoucí směs, brzdové kapaliny, kyselina z baterií, kapaliny klimatizačního systému a jakékoli další kapaliny obsažené ve vozidle s ukončenou životností,
 - zařízení pro čištění vody včetně dešťové vody, které splňují předpisy pro ochranu zdraví a životního prostředí,
 - vhodné skladovací prostory pro použité pneumatiky, které splňují podmínky prevence požáru a nadměrného hromadění.
3. Postupy zpracování k odstranění znečišťujících látek z vozidel s ukončenou životností:
 - vyjmutí baterií a nádrží na zkapařený plyn,
 - vyjmutí nebo neutralizace potenciálně výbušných součástí (např. airbagů),
 - odčerpání a oddělený sběr a skladování paliva, motorového oleje, oleje z převodové skříně, oleje z převodovky, oleje z hydrauliky, chladicích kapalin, nemrznoucí směsi, brzdových kapalin, náplní klimatizačního systému a jakýchkoli dalších kapalin obsažených ve vozidle

s ukončenou životností, pokud nebudou nezbytné pro opětné použití příslušných dílů,

- vyjmutí, je-li proveditelné, všech konstrukčních částí, které prokazatelně obsahují rtuť.

4. Zpracovatelské operace pro podporu recyklace:

- vyjmutí katalyzátorů,
- vyjmutí kovových konstrukčních částí obsahujících měď, hliník a hořčík, pokud tyto kovy nejsou odděleny během drcení,
- vyjmutí pneumatik a objemných plastových konstrukčních částí (nárazníky, přístrojová deska, nádrže na kapaliny atd.), pokud tyto materiály nejsou odděleny během drcení tak, aby mohly být účinně recyklovány jako materiály,
- vyjmutí skel.

5. Skladovací operace jsou prováděny tak, aby nedošlo k poškození konstrukčních částí obsahujících kapaliny nebo konstrukčních částí, které lze využít, a náhradních dílů.

PŘÍLOHA II

Materiály a části vyňaté z opatření uvedených v čl. 4 odst. 2 písm. a)

Materiály a části	Označené nebo umožňující identifikaci podle čl. 4 odst. 2 písm. b) bodu iv)
<i>Olovo jako složka slitin</i>	
1. Ocel (včetně pozinkované oceli) obsahující olovo do 0,35 % hmotnostních	
2. Hliník obsahující olovo do 0,4 % hmotnostních	
3. Hliník (v ráfcích kol, v částech motoru a páčkách na otvírání oken) obsahující olovo do 4 % hmotnostních	X
4. Slitiny mědi obsahující olovo do 4 % hmotnostních	
5. Olověné/bronzové ložiskové pánve a pouzdra	
<i>Olovo a sloučeniny olova v částech</i>	
6. Baterie	X
7. Ochranná vrstva uvnitř nádrží na benzin	X
8. Tlumiče kmitů	X
9. Vulkanizační látky pro vysokotlaké nebo palivové hadice	
10. Stabilizátor v ochranných nátěrech	
11. Pájka v elektronických obvodech a jiných použitích	
<i>Šestimocný chrom</i>	
12. Protikorozní ochranné vrstvy na četných důležitých součástech vozidla (maximálně 2 g na vozidlo)	
<i>Rtuť</i>	
13. Žárovky a displeje na přístrojové desce	X

V rámci postupu uvedeného v čl. 4 odst. 2 písm. b) zhodnotí Komise přednostně tato použití:

- olovo jako součást slitiny s hliníkem v ráfcích kol, částech motoru a páčkách na otevírání oken,
- olovo v bateriích,
- olovo ve vyvažovacích závažích,
- elektrické konstrukční části, které obsahují olovo a jsou vloženy do skleněné nebo keramické matrice,
- kadmium v bateriích u elektrických vozidel,

aby co nejdříve určila, zda má být příloha II pozměněna. Pokud jde o kadmium v bateriích u elektrických vozidel, přihlédne Komise, v rámci postupu podle čl. 4 odst. 2 písm. b) a v rámci obecného hodnocení životního prostředí k dostupnosti náhradních produktů a k potřebě udržet provozuschopnost elektrických vozidel.