

DIRECTIVA PARLAMENTULUI EUROPEAN ^a I A CONSILIULUI 2000/53/CE

din 18 septembrie 2000

privind vehiculele uzate

PARLAMENTUL EUROPEAN ^a I CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special art. 175 alin. (1),

având în vedere propunerea Comisiei (¹),

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social (²),

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor,

în conformitate cu procedura stabilită la art. 251 din Tratat și pe baza textului comun aprobat de Comitetul de conciliere la data de 23 mai 2000 (³),

întrucât:

(1) se impune armonizarea diferitelor măsuri naționale privind vehiculele uzate pentru ca, în primul rând, impactul vehiculelor uzate asupra mediului să fie redus la minim, contribuind astfel la protecția, conservarea și îmbunătățirea calității mediului și la conservarea energiei, și, în al doilea rând, să se asigure buna funcționare a pieței interne și să se evite denaturarea concurenței în Comunitate.

(2) este necesară elaborarea unui cadru comunitar pentru a asigura coerența între modalitățile de abordare naționale pentru atingerea obiectivelor menționate anterior, în special cu scopul de a proiecta vehicule pentru reciclare și recuperare, între normele pentru instalațiile de colectare și recuperare și între realizarea obiectivelor pentru re folosire, reciclare și recuperare, luând în considerare principiul subsidiarității și principiul „poluatorul plătește”.

(3) în fiecare an, vehiculele uzate din Comunitate generează între 8 și 9 milioane tone de deșeurile care trebuie gestionate corect.

(4) pentru a pune în aplicare principiile de precauție și prevenire și în conformitate cu strategia comunitară pentru gestionarea deșeurilor, pe cât posibil, trebuie evitată generarea de deșeurile.

(5) un alt principiu fundamental stabilește că deșeurile trebuie re folosite și recuperate și acordă întâietate re folosirii și reciclării.

(6) statele membre trebuie să ia măsuri pentru a se asigura că unitățile economice instituie sisteme de colectare, tratare și recuperare a vehiculelor uzate.

¹ JO C 337, 07.11.1997, p. 3 și JO C 156, 03.06.1999, p. 5.

² JO C 129, 27.04.1998, p. 44.

³ Avizul Parlamentului European din 11 februarie 1999 (JO C 150, 28.05.1999, p. 420), Poziția comună a Consiliului din 29 iulie 1999 (JO C 317, 04.11.1999, p. 19) și Decizia Parlamentului European din 3 februarie 2000 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial). Decizia Consiliului din 20 iulie 2000 și Decizia Parlamentului European din 7 septembrie 2000.

(7) statele membre trebuie să se asigure că ultimul deținător și/sau proprietar poate livra vehiculul uzat către o instalație de tratare autorizată fără costuri, ca urmare a faptului că vehiculul nu are valoare sau are o valoare comercială negativă. Statele membre trebuie să se asigure că producătorii acoperă toate sau o mare parte din costurile punerii în aplicare a acestor măsuri; funcționarea normală a forțelor de pe piață nu trebuie împiedicată.

(8) prezenta directivă trebuie să se aplice vehiculelor și vehiculelor uzate, inclusiv componentelor și materialelor acestora, precum și pieselor de rezervă și de schimb, fără a aduce atingere standardelor de siguranță, valorilor emisiilor în aer și reducerii zgomotului.

(9) prezenta directivă trebuie înțeleasă ca împrumutând, acolo unde este cazul, terminologia utilizată într-o serie de directive existente, și anume Directiva Consiliului 67/548/CEE din 27 iunie 1967 privind armonizarea legilor, reglementărilor și dispozițiilor administrative cu privire la clasificarea, ambalarea și etichetarea substanțelor periculoase ⁽¹⁾, Directiva Consiliului 70/156/CEE din 6 februarie 1970 privind armonizarea legislației statelor membre cu privire la aprobările tip pentru autovehicule și remorci ⁽²⁾ și Directiva Consiliului 75/442/CEE din 15 iulie 1975 privind deșeurile ⁽³⁾.

(10) vehiculele de epocă, și anume vehiculele istorice sau vehiculele cu valoare pentru colecționari sau destinate muzeelor, păstrate în condiții adecvate și sigure pentru mediu, gata de utilizare sau dezmembrate, nu sunt incluse în definiția deșeurilor din Directiva 75/442/CEE și nu fac obiectul prezentei directive.

(11) este important ca măsurile preventive să se aplice cu începere din faza de proiectare a vehiculului și să se concretizeze în special în reducerea și controlul substanțelor periculoase provenind de la vehicule, pentru a preveni eliberarea acestora în mediu, pentru a facilita reciclarea și pentru a evita eliminarea deșeurilor periculoase. Trebuie interzisă în special utilizarea plumbului, mercurului, cadmiului și cromului hexavalent. Aceste metale grele trebuie utilizate în anumite aplicații în conformitate cu o listă revizuită regulat. Astfel, se poate evita prezența anumitor materiale și compuși printre reziduurile provenind de la mașina de tăiat și incinerarea sau eliminarea acestora la rampele de gunoi.

(12) reciclarea tuturor părților din plastic ale vehiculelor uzate trebuie îmbunătățită continuu. În prezent, Comisia examinează impactul componentelor din PVC asupra mediului. Pe baza acestei analize, Comisia va face propuneri adecvate pentru utilizarea de PVC, incluzând observații privind vehiculele.

(13) cerințele pentru dezmembrarea, re folosirea și reciclarea vehiculelor uzate și a componentelor acestora trebuie integrate în etapele de proiectare și producție a noilor vehicule.

(14) dezvoltarea piețelor de materiale reciclate trebuie încurajată.

(15) pentru a asigura eliminarea vehiculelor uzate fără periclitarea mediului, se impune crearea de sisteme de colectare adecvate.

¹ JO 196, 16.08.1967, p. 1. Directivă modificată ultima dată de Directiva Comisiei 98/98/CE (JO L 355, 30.12.1998, p. 1).

² JO L 42, 23.02.1970, p. 1. Directivă modificată ultima dată de Directiva Parlamentului European și a Consiliului 98/91/CE (JO L 11, 16.01.1999, p. 25).

³ JO 194, 25.07.1975, p. 39. Directivă modificată ultima dată de Decizia Comisiei 96/350/CE (JO L 135, 06.06.1996, p. 32).

(16) se impune introducerea unui certificat de distrugere pentru a condiționa radierea vehiculelor uzate. Statele membre care nu au un sistem de radiere trebuie să creeze un sistem pe baza căruia autorităților competente li se prezintă un certificat de distrugere când vehiculul uzat este transferat într-o instalație de tratare.

(17) prezenta directivă nu împiedică statele membre să permită, dacă este cazul, radierea temporară a vehiculelor.

(18) agenții de colectare și tratare au dreptul de a opera numai la primirea unui permis sau, în cazul utilizării unei înregistrări în locul permisului, numai pe baza respectării anumitor condiții.

(19) se impune promovarea proprietăților de recuperare și de reciclare a vehiculelor.

(20) cerințele privind operațiunile de depozitare și tratare trebuie stabilite pentru a preveni impactul negativ asupra mediului și pentru a evita denaturarea schimburilor comerciale și a concurenței.

(21) pentru a obține rezultate pe termen scurt și pentru a oferi agenților, consumatorilor și autorităților publice perspectiva necesară pe termen lung, se impune stabilirea de obiective cuantificate pentru re folosire, reciclare și recuperare care trebuie îndeplinite de agenții economici.

(22) producătorii trebuie să se asigure că vehiculele sunt proiectate și fabricate astfel încât să permită îndeplinirea obiectivelor pentru re folosire, reciclare și recuperare. În acest scop, Comisia promovează pregătirea standardelor europene și ia restul măsurilor necesare pentru a modifica legislația europeană pertinentă privind aprobările tip pentru vehicule.

(23) statele membre se asigură că, la punerea în aplicare a prezentei directive, este protejată concurența, în special cu privire la accesul întreprinderilor mici și mijlocii pe piața de colectare, dezmembrare, tratare și reciclare.

(24) pentru a facilita dezmembrarea și recuperarea, în special reciclarea vehiculelor uzate, producătorii de vehicule trebuie să furnizeze instalații de tratare autorizate cu toate informațiile necesare referitoare la dezmembrare, în special pentru materialele cu grad ridicat de risc.

(25) se impune promovarea pregătirii standardelor europene, dacă este cazul. Producătorii de vehicule și de materiale trebuie să utilizeze standarde de codificare pentru componente și materiale care urmează să fie stabilite de Comisie, asistată de comitetul adecvat. La pregătirea acestor standarde, Comisia va lua în considerare, după caz, activitățile desfășurate de forurile internaționale relevante în acest domeniu.

(26) pentru a monitoriza punerea în aplicare a obiectivelor prezentei directive sunt necesare date privind vehiculele uzate din întreaga Comunitate.

(27) consumatorii trebuie să fie informați corespunzător pentru a-și adapta comportamentul și atitudinile; în acest scop, agenții economici relevanți trebuie să pună la dispoziție informațiile necesare.

(28) statele membre pot hotărî să pună în aplicare anumite decizii pe bază de acorduri cu sectorul economic respectiv, cu condiția îndeplinirii anumitor cerințe.

(29) adaptarea la progresul științific și tehnic a cerințelor pentru instalațiile de tratare și pentru utilizarea substanțelor periculoase, precum și adaptarea standardelor minime pentru certificatul de distrugere, formatul bazei de date și punerea în aplicare a măsurilor necesare pentru a controla respectarea obiectivelor cuantificate trebuie efectuate de Comisie pe baza unei proceduri a comitetului.

(30) măsurile urmând a fi luate pentru punerea în aplicare a prezentei directive trebuie adoptate în conformitate cu Decizia Consiliului 1999/468/CE din 28 iunie 1999 de stabilire a procedurilor pentru exercitarea competențelor de punere în aplicare conferite Comisiei (¹).

(31) statele membre pot aplica dispozițiile prezentei directive înainte de data stabilită, cu condiția ca aceste măsuri să fie în conformitate cu Tratatul.

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Obiective

Prezenta directivă stabilește dispoziții care urmăresc în primul rând prevenirea formării de deșeuri de la vehiculele uzate și, în plus, re folosirea, reciclarea și alte forme de recuperare a vehiculelor uzate și a componentelor acestora pentru a reduce eliminarea de deșeuri, precum și îmbunătățirea din punct de vedere ecologic a activității tuturor agenților economici implicați în ciclul de viață al vehiculelor, în special a agenților direct implicați în tratarea vehiculelor uzate.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentei directive:

1. „vehicul” reprezintă orice vehicul desemnat ca aparținând categoriilor M₁ sau N₁ definite în anexa IIA la Directiva 70/156/CEE și autovehiculele cu trei roți definite în Directiva 92/61/CEE, cu excepția tricicletelor cu motor;
2. „vehicul uzat” reprezintă un vehicul care constituie un deșeu în sensul stabilit la art. 1 lit. (a) din Directiva 75/442/CEE;
3. „producător” reprezintă fabricantul de vehicule sau importatorul profesional al unui vehicul într-un stat membru;
4. „prevenire” reprezintă măsurile care urmăresc reducerea cantității de vehicule uzate, de materiale și substanțe provenite de la ele, precum și reducerea pericolului pe care-l prezintă acestea pentru mediu;
5. „tratare” reprezintă orice activitate desfășurată după ce vehiculul uzat a fost predat unei instalații pentru depoluare, dezmembrare, mărunțire, tăiere, recuperare sau pregătire pentru eliminare a deșeurilor rezultate de la tăiere, precum și restul operațiunilor efectuate pentru recuperarea și/sau eliminarea vehiculului uzat și a componentelor acestuia;

¹ JO L 184, 17.07.1999, p. 23.

6. „refolosire” reprezintă orice operație prin care componentele vehiculelor uzate sunt utilizate în același scop pentru care au fost concepute;
7. „reciclare” reprezintă prelucrarea într-un proces de producție a materialelor uzate în scopul original sau în alte scopuri, cu excepția recuperării energiei. Recuperarea energiei reprezintă utilizarea combustibililor uzați ca mijloc de generare a energiei prin incinerare directă cu sau fără alte deșeurii dar cu recuperarea căldurii;
8. „recuperare” reprezintă oricare dintre operațiile aplicabile menționate în anexa IIB din Directiva 75/442/CEE;
9. „eliminare” reprezintă oricare dintre operațiile aplicabile menționate în anexa IIA din Directiva 75/442/CEE;
10. „agenți economici” reprezintă producători, distribuitori, colectori, companii de asigurări auto, agenți care se ocupă cu dezmembrarea, tăierea, recuperarea, reciclarea și alți agenți care se ocupă cu tratarea vehiculelor uzate, inclusiv a componentelor și materialelor acestora;
11. „substanță periculoasă” reprezintă orice substanță considerată periculoasă conform Directivei 67/548/CEE;
12. „aparat de tăiat” reprezintă orice instrument utilizat pentru tăierea în bucăți sau pentru fragmentarea vehiculelor uzate, inclusiv în scopul obținerii de deșeurii de metal direct re folosibile;
13. „informații referitoare la dezmembrare” reprezintă toate informațiile necesare pentru tratarea corectă și sigură din punct de vedere ecologic a vehiculelor uzate. Acestea sunt puse la dispoziția instalațiilor de tratare autorizate de către fabricanții de vehicule și producătorii de componente sub forma unor manuale sau pe suport electronic (de exemplu, CD-ROM, servicii *on-line*).

Articolul 3

Domeniul de aplicare

1. Prezenta directivă se aplică vehiculelor și vehiculelor uzate, inclusiv componentelor și materialelor acestora. Fără a aduce atingere art. 5 alin. (4) al treilea paragraf, aceasta se aplică indiferent de modul în care vehiculul a fost întreținut sau reparat pe durata utilizării și indiferent dacă este echipat cu componentele furnizate de producător sau cu alte componente a căror asamblare ca piese de rezervă sau de schimb este în conformitate cu deciziile comunitare sau naționale corespunzătoare.
2. Prezenta directivă se aplică fără a aduce atingere legislației comunitare și naționale relevante existente, în special cu privire la standardele de siguranță, emisiile atmosferice și controlul zgomotului, precum și la protecția solului și a apei.
3. Când un producător produce sau importă doar vehicule care sunt scutite de aplicarea Directivei 70/156/CEE în temeiul art. 8 alin. (2) lit. (a), statele membre pot scuti producătorul respectiv și vehiculele sale de la aplicarea art. 7 alin. (4), art. 8 și 9 din prezenta directivă.

4. Vehiculele cu destinații speciale conform definiției de la art. 4 alin. (1) lit. (a) a doua liniuță din Directiva 70/156/CEE sunt excluse de la aplicarea dispozițiilor art. 7 din prezenta directivă.

5. În cazul autovehiculelor cu trei roți se aplică numai art. 5 alin. (1) și (2) și art. 6 din prezenta directivă.

Articolul 4

Prevenirea

1. Pentru a promova prevenirea generării de deșeurii, statele membre încurajează în special:

(a) fabricanții de vehicule, în colaborare cu producătorii de materiale și echipamente, să limiteze utilizarea substanțelor periculoase la vehicule și să le reducă, pe cât posibil, începând cu faza de proiectare, astfel încât să prevină în special eliberarea acestora în mediu, facilitând reciclarea și evitând nevoia de a elimina deșeurii periculoase;

(b) proiectarea și producerea de noi vehicule care în seama în cea mai mare măsură și facilitează dezmembrarea, re folosirea, recuperarea și în special reciclarea vehiculelor uzate, a componentelor și materialelor acestora;

(c) fabricanții de vehicule, în colaborare cu producătorii de materiale și echipamente, să integreze o cantitate sporită de material reciclat în vehicule și în alte produse, pentru a dezvolta piețe de desfacere pentru materialele reciclate.

2. (a) Statele membre se asigură că materialele și componentele vehiculelor comercializate după 1 iulie 2003 nu conțin plumb, mercur, cadmiu sau crom hexavalent decât în cazurile enumerate în anexa II în condițiile specificate;

(b) În conformitate cu procedura stabilită la art. 11, în mod regulat, în funcție de progresul științific și tehnic, Comisia modifică anexa II pentru ca:

(i) după caz, să stabilească valorile concentrațiilor maxime până la care este tolerat nivelul substanțelor menționate la lit. (a) în anumite materiale și componente ale vehiculelor;

(ii) să scutească anumite materiale și componente ale vehiculelor de la aplicarea dispozițiilor stabilite la lit. (a), dacă utilizarea acestor substanțe nu poate fi evitată;

(iii) să anuleze materiale și componente ale vehiculelor din anexa II, dacă utilizarea acestor substanțe poate fi evitată;

(iv) pe baza pct. (i) și (ii) să desemneze acele materiale și componente ale vehiculelor care pot fi detașate înainte de continuarea tratării; acestea sunt etichetate sau identificate prin mijloace adecvate;

(c) Comisia modifică anexa II pentru prima dată la 21 octombrie 2001 cel târziu. În nici un caz, nici una dintre scutițiile enumerate aici nu sunt anulate din anexă înainte de 1 ianuarie 2003.

Articolul 5

Colectarea

1. Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că:

- agenții economici stabilesc sisteme pentru colectarea tuturor vehiculelor uzate și, pe cât posibil din punct de vedere tehnic, a părților uzate înlăturate la repararea mașinilor pentru transport de persoane,
- instalațiile de colectare de pe teritoriul lor sunt disponibile în mod corespunzător.

2. Statele membre iau și măsurile necesare pentru a se asigura că toate vehiculele uzate sunt transferate în instalațiile de tratare autorizate.

3. Statele membre stabilesc un sistem care impune necesitatea prezentării unui certificat de distrugere pentru radierea unui vehicul uzat. Acest certificat este eliberat deținătorului și/sau proprietarului când vehiculul uzat este transferat în instalațiile de tratare. Instalațiile de tratare care au obținut un permis în conformitate cu art. 6 au dreptul de a elibera un certificat de distrugere. Statele membre pot permite producătorilor, vânzătorilor și agenților de colectare ca, în numele unei instalații de tratare autorizate, să elibereze certificate de distrugere, cu condiția ca aceștia să garanteze că vehiculul uzat este transferat într-o instalație de tratare autorizată și să fie înregistrat la autoritățile publice.

Eliberarea certificatului de distrugere de către instalațiile de tratare sau de către vânzători sau agenți de colectare, în numele unei instalații de tratare autorizate, nu îi îndreptățește pe aceștia să solicite rambursări financiare, cu excepția cazurilor în care acest lucru a fost stabilit în mod expres de statele membre.

Statele membre care nu au un sistem de radiere la data intrării în vigoare a prezentei directive stabilesc un sistem pe baza căruia autorităților competente li se prezintă un certificat de distrugere atunci când vehiculul uzat este transferat către o instalație de tratare și respectă prevederile prezentului paragraf. Statele membre care aplică prezentul paragraf informează Comisia cu privire la motivele respective.

4. Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că livrarea vehiculelor la o instalație de tratare autorizată în conformitate cu alin. (3) nu induce nici un cost asupra deținătorului și/sau a proprietarului ca urmare a faptului că vehiculul nu are nici o valoare comercială sau are o valoare negativă.

Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că producătorii acoperă toate sau cea mai mare parte din costurile punerii în aplicare a acestei măsuri și/sau preiau vehiculele uzate în aceleași condiții ca cele menționate la primul paragraf.

Statele membre pot stabili ca livrarea vehiculelor uzate să nu fie în totalitate gratuită dacă vehiculul uzat nu conține componentele esențiale ale unui vehicul, în special motorul și caroseria, sau conține deșeurile care au fost adăugate vehiculului uzat.

Comisia monitorizează regulat punerea în aplicare a primului paragraf pentru a se asigura că nu duce la perturbarea pieței și, dacă este cazul, propune Parlamentului European și Consiliului o modificare a respectivului paragraf.

5. Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că autoritățile competente acceptă reciproc certificatele de distrugere eliberate în alte state membre în conformitate cu alin. (3). În acest scop, Comisia elaborează până la 21 octombrie 2001 cel târziu cerințele minime pentru certificatul de distrugere.

Articolul 6 **Tratarea**

1. Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că toate vehiculele uzate sunt depozitate (chiar și temporar) și tratate în conformitate cu cerințele generale stabilite la art. 4 din Directiva 75/442/CEE și în conformitate cu cerințele tehnice minime stabilite la anexa I din această directivă, fără a aduce atingere reglementărilor naționale cu privire la sănătate și la mediu.

2. Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că toate unitățile sau întreprinderile care efectuează operații de tratare obțin un permis sau sunt înregistrate la autoritățile competente, în conformitate cu art. 9, 10 și 11 din Directiva 75/442/CEE.

Derogarea de la obligația permisului menționată la art. 11 alin. (1) lit. (b) din Directiva 75/442/CEE poate fi aplicată operațiilor de recuperare privind deșeurile provenind de la vehicule uzate după tratarea acestora conform anexei 1 pct. (3) din prezenta directivă, dacă autoritățile competente au efectuat o inspecție înainte de înregistrare. La această inspecție se verifică:

- (a) tipul și cantitățile de deșuri care urmează a fi tratate;
- (b) cerințele tehnice minime care trebuie respectate;
- (c) măsurile de siguranță care trebuie luate,

pentru a realiza obiectivele menționate la art. 4 din Directiva 75/442/CEE. Această inspecție este efectuată o dată pe an. Statele membre care utilizează derogarea trimit rezultatele la Comisie.

3. Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că toate unitățile sau întreprinderile care efectuează operații de tratare îndeplinesc cel puțin următoarele obligații în conformitate cu anexa I:

- (a) vehiculele uzate sunt dezmembrate înainte de continuarea tratării sau de alte operații echivalente pentru a reduce orice impact negativ asupra mediului. Componentele sau materialele etichetate sau identificate în orice alt mod în conformitate cu art. 4 alin. (2) sunt demontate înainte de continuarea tratării;
- (b) materialele și componentele cu grad ridicat de risc sunt înlăturate selectiv, pentru a nu contamina deșeurile provenind de la vehiculele uzate, produse de mașina de tăiat;
- (c) operațiile de demontare și depozitare sunt efectuate astfel încât să permită re folosirea, recuperarea și în special reciclarea componentelor vehiculelor.

Operațiile de tratare pentru depoluarea vehiculelor uzate menționate în anexa I pct. (3) sunt efectuate cât mai repede posibil.

4. Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că permisul sau înregistrarea menționate la alin. (2) include toate condițiile necesare pentru îndeplinirea cerințelor de la alin. (1), (2) și (3).

5. Statele membre încurajează unitățile și întreprinderile care efectuează operații de tratare la să introducă sisteme de gestionare ecologică autorizate.

Articolul 7

Refolosirea și recuperarea

1. Statele membre iau măsurile necesare pentru a încuraja refolosirea componentelor care sunt adecvate refolosirii, recuperarea componentelor care nu pot fi refolosite, acordând întâietate reciclării când este posibilă din punct de vedere ecologic, fără a aduce atingere cerințelor privind siguranța vehiculelor și cerințele ecologice cum ar fi emisiile atmosferice și controlul poluării fonice.

2. Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că agenții economici îndeplinesc următoarele obiective:

(a) până la 1 ianuarie 2006 cel târziu, refolosirea și recuperarea tuturor vehiculelor uzate crește cu minimum 86% greutate medie anuală pe vehicul. În același interval de timp, refolosirea și reciclarea cresc cu minimum 80% greutate medie anuală pe vehicul;

pentru vehiculele fabricate înainte de 1 ianuarie 1980, statele membre pot stabili obiective care să nu fie mai mici de 75% pentru refolosire și recuperare și de 70% pentru refolosire și reciclare. Statele membre care aplică prezentul paragraf informează Comisia și restul statelor membre cu privire la motivele respective;

(b) până la 1 ianuarie 2015 cel târziu, refolosirea și recuperarea tuturor vehiculelor uzate crește la minimum 95% greutate medie anuală pe vehicul. În același interval de timp, refolosirea și reciclarea cresc la minimum 85% greutate medie anuală pe vehicul.

Până la 31 decembrie 2005 cel târziu, Parlamentul European și Consiliul reexaminează obiectivele menționate la lit. (b), pe baza unui raport al Comisiei însoțit de o propunere. În acest raport, Comisia ia în considerare evoluția compoziției materialelor din vehicule și orice alte aspecte ecologice relevante pentru vehicule.

În conformitate cu procedura stabilită la art. 11, Comisia stabilește reglementările necesare pentru a controla respectarea de către statele membre a obiectivelor stabilite la prezentul paragraf. În acest scop, Comisia ia în considerare toți factorii relevanți, între altele, disponibilitatea datelor și problema exportului și importului de vehicule uzate. Comisia ia aceste măsuri până la 21 octombrie 2002 cel târziu.

3. Pe baza propunerii Comisiei, Parlamentul European și Consiliul stabilesc obiective pentru refolosire și recuperare și pentru refolosire și reciclare pentru anii următori după 2015.

4. Pentru a pregăti modificarea Directivei 70/156/CEE, Comisia promovează pregătirea standardelor europene privind dezmembrarea, recuperarea și reciclarea vehiculelor. După stabilirea acestor standarde, dar nu mai târziu de sfârșitul anului 2001, Parlamentul European și Consiliul, pe baza unei propuneri a Comisiei, modifică Directiva 70/156/CEE astfel încât vehiculele cu aprobare tip în conformitate cu directiva respectivă și scoase pe piață la trei ani de la modificarea Directivei 70/156/CEE să fie refolosibile și/sau reciclabile în proporție de minimum 85% greutate pe vehicul și refolosibile și/sau recuperabile în proporție de minimum 95% greutate pe vehicul.

5. La propunerea modificării Directivei 70/156/CEE privind capacitatea vehiculelor de a fi dezmembrate, recuperate și reciclate, Comisia ia în considerare, după caz, necesitatea de a garanta faptul că re folosirea componentelor nu atrage după sine riscuri pentru siguranță sau pentru mediu.

Articolul 8

Standarde de codificare/informații referitoare la dezmembrare

1. Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că producătorii, împreună cu fabricanții de materiale și echipamente, folosesc standarde de codificare pentru materiale și componente, în special pentru a facilita identificarea acelor componente și materiale care sunt adecvate pentru re folosire și recuperare.

2. La 21 octombrie 2001 cel târziu, în conformitate cu procedura stabilită la art. 11, Comisia stabilește standardele menționate la alin. (1) din prezentul articol. În acest scop, Comisia ia în considerare activitatea desfășurată în acest domeniu de forurile internaționale relevante și contribuie în mod corespunzător la aceasta.

3. Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că producătorii furnizează informații referitoare la dezmembrare pentru fiecare tip de vehicul scos pe piață în termen de șase luni de la scoaterea acestuia pe piață. În măsura în care instalațiile de tratare necesită acest lucru pentru a respecta dispozițiile prezentei directive, aceste informații identifică diferitele componente și materiale ale vehiculelor și amplasarea în vehicule a tuturor substanțelor periculoase, în special pentru realizarea obiectivelor stabilite la art. 7.

4. Fără a aduce atingere secretului comercial și industrial, statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că producătorii componentelor vehiculelor pun la dispoziția instalațiilor de tratare autorizate, în măsura în care acestea solicită, informații adecvate privind dezmembrarea, depozitarea și testarea componentelor care pot fi re folosite.

Articolul 9

Raportarea și informarea

1. La intervale de trei ani, statele membre înaintează Comisiei un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive. Raportul este întocmit pe baza unui chestionar sau a unei scheme stabilite de Comisie în conformitate cu procedura stabilită la art. 6 din Directiva 91/692/CEE ⁽¹⁾, cu scopul de a stabili o bază de date privind vehiculele uzate și tratarea acestora. Raportul conține informații relevante referitoare la posibilele modificări în structura comercializării autovehiculelor și în sectoarele de colectare, dezmembrare, tăiere, recuperare și reciclare, care pot duce la perturbarea concurenței între sau în interiorul statelor membre. Chestionarul sau schema sunt trimise statelor membre cu șase luni înainte de începutul perioadei acoperite de raport. Raportul este înaintat Comisiei în termen de nouă luni de la sfârșitul perioadei de trei ani pe care o acoperă.

Primul raport acoperă perioada de trei ani de la 21 aprilie 2002.

Pe baza informațiilor menționate anterior, Comisia publică un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive în termen de nouă luni de la primirea rapoartelor statelor membre.

¹ JO L 377, 31.12.1991, p. 48.

2. În fiecare caz, statele membre solicită agenților economici relevanți să publice informații privind:

- structura vehiculelor și a componentelor acestora, urmărind gradul lor de recuperare și de reciclare,
- tratarea sigură din punct de vedere ecologic a vehiculelor uzate, în special dezmembrarea și înlăturarea tuturor lichidelor,
- dezvoltarea și optimizarea metodelor de re folosire, reciclare și recuperare a vehiculelor uzate și a componentelor acestora,
- progresul înregistrat cu privire la recuperare și reciclare pentru a reduce deșeurile eliminate și pentru a crește gradul de recuperare și reciclare.

Producătorul trebuie să pună aceste informații la dispoziția posibililor cumpărători de vehicule. Informațiile sunt incluse în documentele promoționale utilizate la comercializarea noului vehicul.

Articolul 10

Punerea în aplicare

1. Statele membre pun în aplicare legile, reglementările și dispozițiile administrative necesare în conformitate cu prezenta directivă până la 21 aprilie 2002 cel târziu. Statele membre informează imediat Comisia în această privință.

În momentul adoptării de către statele membre, aceste măsuri trebuie să conțină o referire la prezenta directivă sau să fie însoțite de o astfel de referire cu ocazia publicării lor oficiale. Metodele prin care se face o astfel de referire sunt hotărâte de către statele membre.

2. Statele membre aduc la cunoștința Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

3. Cu condiția realizării obiectivelor stabilite în prezenta directivă, statele membre pot să transpună dispozițiile art. 4 alin. (1), art. 5 alin. (1), art. 7 alin. (1), art. 8 alin. (1), art. 8 alin. (3) și art. 9 alin. (2) și să specifice regulile de punere în aplicare a art. 5 alin. (4) prin intermediul acordurilor între autoritățile competente și sectoarele economice respective. Aceste acorduri respectă următoarele cerințe:

(a) acordurile sunt executorii;

(b) acordurile trebuie să specifice obiectivele cu termenele limită respective;

(c) acordurile sunt publicate în jurnalul oficial național sau într-un document oficial la care publicul are același acces și sunt transmise Comisiei;

(d) rezultatele obținute pe baza unui acord sunt monitorizate regulat, sunt raportate autorităților competente și Comisiei și puse la dispoziția publicului în conformitate cu condițiile stabilite în acord;

(e) autoritățile competente iau deciziile necesare examinării progresului înregistrat pe baza unui acord;

(f) în cazul nerespectării unui acord, statele membre trebuie să pună în aplicare deciziile relevante ale prezentei directive prin măsuri legislative, reglementatorii sau administrative.

Articolul 11

Procedura de comitet

1. Comisia este sprijinită de comitetul constituit prin art. 18 din Directiva 75/442/CEE, denumit în continuare „Comitetul”.

2. Când se face trimitere la prezentul articol, se aplică art. 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile art. 8.

Perioada stabilită la art. 5 alin. (6) din Decizia 1999/468/CEE se stabilește la trei luni.

3. Comitetul adoptă propriul regulament de funcționare.

4. În conformitate cu procedura stabilită în prezentul articol, Comisia adoptă:

(a) cerințele minime, conform art. 5 alin. (5) pentru certificatul de distrugere;

(b) regulile detaliate menționate la art. 7 alin. (2) al treilea paragraf;

(c) formatele referitoare la sistemul bazei de date menționat la art. 9;

(d) modificările necesare pentru adaptarea anexelor la prezenta directivă la progresul tehnic și științific.

Articolul 12

Intrarea în vigoare

1. Prezenta directivă intră în vigoare la data publicării sale în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

2. Art. 5 alin. (4) se aplică:

– de la 1 iulie 2002, pentru vehicule scoase pe piață de la această dată,

– de la 1 ianuarie 2007, pentru vehicule scoase pe piață înainte de data menționată la prima liniuță.

3. Statele membre pot aplica art. 5 alin. (4) înainte de data stabilită la alin. (2).

Articolul 13

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 18 septembrie 2000.

Pentru Parlamentul European

Pentru Consiliu

ANEXA I

Cerințe tehnice minime pentru tratarea în conformitate cu art. 6 alin. (1) °i (3)

1. Spații de depozitare (inclusiv depozitarea temporară) a vehiculelor uzate înainte de tratare:
 - suprafețe impermeabile pentru zone adecvate cu asigurarea instalațiilor pentru colectarea curgerilor, decantoare °i agenți de curățare-degresare,
 - echipamente pentru tratarea apei, inclusiv a apei de ploaie, în conformitate cu reglementările referitoare la mediu °i sănătate.
2. Spații de tratare:
 - suprafețe impermeabile pentru zone adecvate cu asigurarea instalațiilor pentru colectarea curgerilor, decantoare °i agenți de curățare-degresare,
 - depozite adecvate pentru părțile dezmembrate, inclusiv depozite impermeabile pentru piesele de schimb care vin în contact cu uleiul,
 - containere adecvate pentru depozitarea bateriilor (cu neutralizare electrolică în același spațiu sau în altă parte), filtre °i condensatoare care conțin PCB/PCT,
 - rezervoare de depozitare adecvate pentru depozitarea separată a lichidelor vehiculelor uzate: combustibil, ulei de motor, ulei de cutie de viteze, ulei de transmisie, ulei hidraulic, lichide de răcire, antigel, lichid de frână, acid de baterie, lichide ale sistemului de aer condiționat °i orice alte lichide conținute de vehiculul uzat,
 - echipamente pentru tratarea apei, inclusiv a apei de ploaie, în conformitate cu reglementările referitoare la mediu °i sănătate,
 - depozite adecvate pentru anvelope uzate, inclusiv prevenirea incendiilor °i a depozitării excesive în stive.
3. Operații de tratare pentru depoluarea vehiculelor uzate:
 - înlăturarea bateriilor °i a rezervoarelor de gaz lichefiat,
 - înlăturarea sau neutralizarea componentelor cu potențial exploziv (de exemplu pernele de aer),
 - înlăturarea °i colectarea °i depozitarea separată a combustibililor, uleiului de motor, uleiului de cutie de viteze, uleiului hidraulic, lichidelor de răcire, antigelului, lichidului de frână, lichidelor sistemului de aer condiționat °i a oricărui altor lichide conținute de vehiculul uzat, cu excepția cazului în care sunt necesare pentru re folosirea părților respective,
 - înlăturarea, pe cât posibil, a tuturor componentelor identificate ca având un conținut de mercur.

4. Operații de tratare pentru promovarea reciclării:

- înlăturarea catalizatorilor,
- înlăturarea componentelor de metal cu conținut de cupru, aluminiu și magneziu, dacă aceste materiale nu sunt separate în procesul de tăiere,
- înlăturarea anvelopelor și a părților mari din plastic (bare de protecție, tablouri de bord, containere lichide etc.) dacă aceste materiale nu sunt separate în procesul de tăiere astfel încât să fie reciclate eficient ca materiale,
- înlăturarea părților de sticlă.

5. Operațiile de depozitare trebuie efectuate fără a deteriora piesele de schimb și componentele care conțin lichide sau care sunt recuperabile.

ANEXA II

Materiale și componente scutite de la aplicarea art. 4 alin. (2) lit. (a)

| Materiale și componente | Se etichetează sau se identifică în conformitate cu art. 4 alin. (2) lit. (b) pct. (iv) |
|--|---|
| <i>Plumbul în aliaje</i> | |
| 1. Oțel (inclusiv oțel galvanizat) cu un conținut de până la 0,35% plumb în greutate | |
| 2. Aluminiu cu un conținut de până la 0,4% plumb în greutate | |
| 3. Aluminiu cu un conținut de până la 4% plumb în greutate (în jante, piese ale motorului și sistemul de acționare a geamurilor) | X |
| 4. Aliaj de cupru cu un conținut de până la 4% plumb în greutate | |
| 5. Bucșe și carcase de lagăre din aliaj plumb/bronz | |
| <i>Plumb și compuși ai plumbului în componente</i> | |
| 6. Baterii | X |
| 7. Înveliș interior al rezervorului de benzină | X |
| 8. Amortizoare de vibrații | X |
| 9. Agent de vulcanizare pentru furtunuri de alimentare sau de presiune | |
| 10. Stabilizator pentru vopsele de protecție | |
| 11. Suduri în panourile electrice și alte instalații | |
| <i>Crom hexavalent</i> | |
| 12. Înveliș anticoroziv pe numeroase componente de bază ale vehiculului (maximum 2 grame per vehicul) | |
| <i>Mercur</i> | |
| 13. Becuri și afișaj panou instrumente | X |

Prin procedura menționată la art. 4 alin. (2) lit. (b), Comisia evaluează următoarele aplicații:

- plumbul ca aliaj în jenți, piese ale motorului și sistemul de acționare a geamurilor;
- plumbul în baterii;

- plumbul în greutatea pentru echilibrare;
- componentele electrice care conțin plumb, încastate în corpuri ceramice sau de sticlă;
- cadmiu în bateriile pentru vehiculele electrice

ca fiind prioritare, pentru a stabili cât mai repede posibil dacă anexa II trebuie modificată corespunzător. În ceea ce privește cadmiul din bateriile pentru vehiculele electrice, Comisia ia în considerare, în cadrul procedurii menționate la art. 4 alin. (2) lit. (b) și în cadrul unei evaluări ecologice generale, disponibilitatea unor înlocuitori, precum și necesitatea de a menține disponibilitatea vehiculelor electrice.