



ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΚΗΣ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ
Α.Μ: 2002010094

«Μελέτη Απόσυρσης & Κύκλος Ζωής Αυτοκινήτου για τον τομέα της Δυτικής Κρήτης για τις αποσύρσεις του 2007 & 2008».

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ : ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΚΙΑΔΑΣ

ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου στον κ. Χρήστο Σκιαδά, αναπληρωτή καθηγητή για την ανάθεση της διπλωματικής εργασίας και την εμπιστοσύνη που έδειξε στο πρόσωπο μου.

Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω τον διδάκτορα κ. Γεώργιο Ματαλλιωτάκη για την συνεχή και καθοριστική υποστήριξη του καθ'όλη τη διάρκεια της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

Τέλος δε θα μπορούσα να μην ευχαριστήσω την οικογένεια μου για την στήριξη που μου παρείχε τόσο ηθικά όσο και οικονομικά από την αρχή μέχρι και το τέλος της φοίτησης μου.

Η συνδρομή όλων των παραπάνω προσώπων συνέβαλε τα μέγιστα στο να ολοκληρωθεί με επιτυχία ο κύκλος των σπουδών μου στο Πολυτεχνείο Κρήτης για αυτό τους ευχαριστώ θερμά.

Παναγιωτάκης Δημήτρης

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	ΣΕΛ. 5
---------------	--------

ΕΙΣΑΓΩΓΗ – ΜΕΘΟΔΟΣ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗΣ

ΕΡΕΥΝΑΣ.....	ΣΕΛ. 6
--------------	--------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΠΟΣΥΡΣΗ

1.1 ΑΠΟΣΥΡΣΗ.....	ΣΕΛ. 7-8
1.2 ΜΕΘΟΔΟΣ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	ΣΕΛ. 9-19
1.3 ΣΥΣΤΑΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ.....	ΣΕΛ. 20-26
1.4 ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ.....	ΣΕΛ. 26-28
1.5 ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ	

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΑΠΟΣΥΡΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2007 & 2008

2.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΡΙΘΜΟΥ ΑΠΟΣΥΡΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΟ 2007.....	ΣΕΛ. 30-31
2.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΡΙΘΜΟΥ ΑΠΟΣΥΡΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΟ 2008.....	ΣΕΛ. 31-33
2.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΡΙΘΜΟΥ ΑΠΟΣΥΡΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΟ 2007 & 2008.....	ΣΕΛ. 33-37

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΣΥΡΣΕΩΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗ ΧΩΡΑ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ

3.1	ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΑΠΟΣΥΡΣΕΩΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗ ΧΩΡΑ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ.....	ΣΕΛ. 39-40
-----	--	------------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΣΥΡΣΕΩΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ

4.1	ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΑΠΟΣΥΡΣΕΩΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗ ΜΑΡΚΑ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ.....	ΣΕΛ. 42-43
-----	---	------------

4.2	ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΑΠΟΣΥΡΣΕΩΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ ΑΠΟΣΥΡΣΗΣ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΜΑΡΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΣΤΗ.....	ΣΕΛ. 44-55
-----	---	------------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕΣΟΥ ΟΡΟΥ ΖΩΗΣ ΚΑΘΕ ΜΑΡΚΑΣ

5.1	ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕΣΟΥ ΟΡΟΥ ΖΩΗΣ ΚΑΘΕ ΜΑΡΚΑΣ.....	ΣΕΛ. 56-58
-----	--	------------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΜΟΝΤΕΛΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΑΠΟ ΚΑΘΕ ΜΑΡΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ

6.1	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΣΥΡΣΕΩΝ ΤΩΝ ΗΛΙΚΙΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΜΕΣΟΥ ΟΡΟΥ ΖΩΗΣ ΓΙΑ ΤΑ ΜΟΝΤΕΛΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΑΠΟ ΚΑΘΕ ΜΑΡΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ.....	ΣΕΛ. 60-74
-----	--	------------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ

	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	ΣΕΛ.75-80
--	--------------------------------	-----------

	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ –ΝΟΜΟΘΕΣΙΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ.....	ΣΕΛ.81-91
--	--------------------------------------	-----------

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα εργασία έγινε στα πλαίσια των διπλωματικών εργασιών του τμήματος Μηχανικών Παραγωγής και Διοίκησης Πολυτεχνείου Κρήτης.

Ο τίτλος της διπλωματικής εργασίας ορίζεται : «Μελέτη Απόσυρσης & Κύκλος Ζωής Αυτοκινήτου για τον τομέα της Δυτικής Κρήτης για τις αποσύρσεις του 2007 & 2008».

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι:

- Να καταγραφεί και να αναλυθεί ο αριθμός των αποσυρθέντων αυτοκινήτων στον τομέα της δυτικής Κρήτης ανά έτος έρευνας.
- Βάση των δεδομένων που συλλέξαμε να γίνουν αναλύσεις με κριτήριο διάφορες παραμέτρους (μάρκες αυτοκινήτων, μοντέλα αυτοκινήτων, χώρα προέλευσης μάρκας κλπ).
- Να παρουσιασθούν οι κυριότερες διατάξεις που ισχύουν για τις αποσύρσεις σήμερα.
- Να παρουσιασθούν τα στάδια και οι επεξεργασίες των οχημάτων μετά την απόσυρση.

Για την πραγματοποίηση της έρευνας έγινε συλλογή του αριθμού των αποσυρθέντων αυτοκινήτων για τα έτη 2007 και 2008. Η συλλογή των στοιχείων ξεκίνησε από το κέντρο απόσυρσης Δυτικής Κρήτης το οποίο βρίσκεται στο Νομό Ηρακλείου.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η εν λόγω έρευνα επικεντρώνεται σε δύο κυρίως θέματα. Τη διαδικασία της απόσυρσης του αυτοκινήτου και την ανάλυση των δεδομένων που συλλέξαμε κατά την απόσυρση.

Στο πρώτο μας κεφάλαιο γίνεται λόγος για την διαδικασία της απόσυρσης. Η μέθοδος επεξεργασίας των οχημάτων αποτελεί κύριο και βασικό θέμα στην ενότητα αυτή. Επίσης πραγματοποιείται και αναφορά για τις διαδικασίες που ακολουθούνται μετά την διαδικασία της απόσυρσης. Παράλληλα γίνεται και μια αναφορά για τη σύσταση ενός μέσου αυτοκινήτου, αναλυτικά από ποια μέρη αποτελείται έτσι ώστε να γίνει ποιο κατανοητή η μέθοδος.

Στη συνέχεια ακολουθεί η ανάλυση των δεδομένων της απόσυρσης όπου αποτελεί και το μεγαλύτερο κομμάτι της εργασίας μας, κεφάλαιο δεύτερο έως και κεφάλαιο έκτο. Οι μέθοδοι με τις οποίες συλλέξαμε και αναλύσαμε τα δεδομένα επεξηγούνται στην επόμενη ενότητα «Μέθοδος διεξαγωγής της έρευνας». Στην ανάλυση μας επειδή χρησιμοποιήθηκαν πολλαπλά κριτήρια, τα κεφάλαια χωρίστηκαν σύμφωνα με αυτά τα κριτήρια για την καλύτερη οργάνωση και δομή της εργασίας. Στο κάθε κεφάλαιο γίνεται εισαγωγή, παρουσίαση των δεδομένων, σε πίνακες και γραφήματα, και παρατηρήσεις.

Τέλος αφιερώνουμε και ένα κεφάλαιο για τα γενικότερα συμπεράσματα της έρευνας μας αλλά και παραθέτουμε παράρτημα με μια σειρά από νομοθεσίες και διατάξεις που αφορούν την απόσυρση για να γίνει και αναφορά στο νομοθετικό κομμάτι της.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΜΕΘΟΔΟΣ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗΣ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Όπως προαναφέρθηκε έγινε συλλογή των στοιχείων των αυτοκινήτων από το κέντρο απόσυρσης ανατολικής Κρήτης και τη μηχανολογική υπηρεσία Ηρακλείου. Από τα δεδομένα που λάβαμε σε αρχικό στάδιο από το κέντρο απόσυρσης μας παρασχέθηκαν σε λίστες ανά έτος απόσυρσης, 2007 & 2008, αντίστοιχα ο αριθμός κυκλοφορίας του κάθε αυτοκινήτου η εταιρία παραγωγής καθώς και το μοντέλο στην πλειοψηφία των δεδομένων. Στην έρευνα μας ο αριθμός κυκλοφορίας ουσιαστικά αντιπροσωπεύει ένα όχημα.

Βασικό ρόλο για τη διεξαγωγή και την ανάλυση των δεδομένων μας στην έρευνα μας έπαιξε ο χρόνος ζωής των αυτοκινήτων που αποσύρθηκαν. Ως χρόνο ζωής ή πιο απλά ηλικία των αυτοκινήτων ορίσαμε το χρόνο μεταξύ της ημερομηνίας απόσυρσης με την ημερομηνία έκδοσης της άδειας κυκλοφορίας, δηλαδή την έκδοση της πινακίδας. Αφαιρώντας το έτος έκδοσης από το έτος απόσυρσης βρίσκουμε το χρόνο ζωής του εκάστοτε αυτοκινήτου.

$$\text{Ηλικία αυτοκινήτου} = \text{Έτος απόσυρσης} - \text{Έτος έκδοσης}$$

Για την εξαγωγή του κύκλου ζωής (ηλικίας) του κάθε αυτοκινήτου ήτανε αναγκαίο να γνωρίζουμε την ημερομηνία έκδοσης του. Για την επίτευξη αυτού του σκοπού ήρθαμε σε συνεργασία με το μηχανολογικό κέντρο Ηρακλείου Κρήτης, από το οποίο μπορούσαμε ηλεκτρονικά μέσω της βάσης δεδομένων που διέθετε να βρούμε όσα στοιχεία χρειαζόμασταν για κάθε αυτοκίνητο. Στην ηλεκτρονική βάση δεδομένων είναι καταγεγραμμένα όλα τα στοιχεία των οδικών οχημάτων που κυκλοφορούν στην Ελλάδα. Με την εισαγωγή του αριθμού της κάθε πινακίδας που είχαμε στη διάθεση μας μπορούσαμε να βρούμε την ημερομηνία έκδοσης των αποσυρθέντων αυτοκινήτων.

Πραγματοποιώντας την παραπάνω μέθοδο, εξαγάγαμε την ηλικία για κάθε αυτοκίνητο. Έχοντας ως δεδομένα για κάθε αυτοκίνητο τη μάρκα και το μοντέλο του μπορούσαμε να πραγματοποιήσουμε αναλύσεις έχοντας ως βάση κάθε φορά ένα από αυτά τα δεδομένα. Δύο επιπλέον αναλύσεις μας βασίστηκαν στην εξαγωγή του μέσου όρου ζωής της κάθε μάρκας και των μοντέλων της κάθε μάρκας αντίστοιχα.

Για την πιο έγκυρη ανάλυση των δειγμάτων μας σε πολλές περιπτώσεις, όπως θα αναφερθεί και στα κεφάλαια των αναλύσεων αργότερα, κρίθηκε αναγκαίο να γίνει επιλογή δεδομένων τα οποία θα πληρούσαν ένα αποδεκτό όριο δείγματος. Για παράδειγμα δεν αναλύονται μάρκες ή μοντέλα αυτοκινήτων για τα οποία συγκεντρώσαμε πολύ χαμηλό δείγμα καθώς δεν μας εξασφάλιζαν να βγάλουμε συμπεράσματα.

Το κομμάτι των αναλύσεων που πραγματοποιήσαμε καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος της εργασίας μας. Πέρα των αναλύσεων και των σχολίων, συγκεντρώσαμε και ορισμένες διατάξεις και νομοθεσίες οι οποίες ισχύουν για την διαχείριση των οχημάτων μετά το τέλος κυκλοφορίας τους, τις οποίες και παραθέτουμε στο παράρτημα της εργασίας. Επιπλέον σε άλλο κεφάλαιο δίνουμε πληροφορίες και γίνεται ανάλυση για το τι επεξεργασία επακολουθεί μετά την απόσυρση ενός αυτοκινήτου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΠΟΣΥΡΣΗ

1.1 Απόσυρση

Όπως προαναφέραμε, για να πραγματοποιήσουμε την εν λόγω έρευνα, πρωταρχικό μέλημα μας ήταν η συλλογή των δεδομένων μας, τα οποία ήταν τα έτη έκδοσης κυκλοφορίας των οχημάτων τα οποία αφού επεξεργαστήκαμε κατάλληλα εξαγάγαμε τον χρόνο ζωής του κάθε οχήματος. Πέρα από την συλλογή, επεξεργασία και τελική ανάλυση των δεδομένων αμέσως καταλαβαίνουμε ότι στην ουσία το αντικείμενο το οποίο αναλύεται μέσα από την έρευνα δεν είναι άλλο από το αυτοκίνητο.

Για το αυτοκίνητο μπορούν να γίνουν πολλές αναλύσεις, καθότι αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της καθημερινότητας μας. Αποτελεί καταρχάς το βασικό μέσω μετακίνησης, είναι συχνό αντικείμενο συζητήσεων, τεχνολογικό επίτευγμα με συνεχή τεχνολογική εξέλιξη και επηρεάζει τον κόσμο τόσο οικονομικά, τόσο κοινωνικά όσο και περιβαλλοντολογικά.

Στην έρευνα μας η ανάλυση που γίνεται αφορά κάποια συγκεκριμένη φάση της ζωής του αυτοκινήτου, η οποία είναι η απόσυρση του. Εύκολα λοιπόν η απόσυρση, η οποία σημαίνει το τέλος της κυκλοφορίας του οχήματος, θα μπορούσε να μεταφραστεί σαν και το τέλος της «ζωής» του οχήματος. Οπότε η ανάλυση μας επικεντρώνεται στο τέλος της ζωής των οχημάτων. Η απόσυρση ενός αυτοκινήτου οφείλεται κυρίως σε λόγους παλαιότητας και αδυναμίας κυκλοφορίας του, δηλαδή τα συστήματα του έχουν υποστεί τέτοια φυσική φθορά που δεν είναι δυνατόν η δεν είναι οικονομικά συμφέρον να αντικατασταθούν. Μια άλλη βασική αιτία απόσυρσης είναι η καταστροφή του οχήματος λόγω ατυχήματος. Επίσης είναι δυνατόν να αποσυρθεί κάποιο όχημα και χωρίς να υπάρχει ιδιαίτερος λόγος απόσυρσης εφόσον το επιθυμεί ο ιδιοκτήτης του. Οι παρατηρήσεις αυτές αναλύονται και γίνονται αντιληπτές από την ανάλυση των δεδομένων μας σε παρακάτω κεφάλαια.

Το αυτοκίνητο είναι μια πολύπλοκη εφεύρεση, η οποία για να κατασκευαστεί χρειάζεται ένα υψηλό κόστος σε σχέση με το κόστος άλλων προϊόντων καθημερινής χρήσης, την συλλογή ειδικών υλικών για την κατασκευή του εκάστωτε συστήματος και κομματιού του, πολύπλοκες διαδικασίες για την κατασκευή του και αρκετό χρόνο έρευνας και μελέτης για την εξέλιξη και αναβάθμιση των συστημάτων του.

Συνδυάζοντας το αντικείμενο της μελέτης μας με την υλική ανάλυση του αυτοκινήτου γεννιούνται τα εξής ερωτήματα τα οποία μας ωθούν στο να αναζητήσουμε την υλική ανάλυση ενός αυτοκινήτου, δηλαδή να ξεχωρίσουμε τα συστήματα και τα κομμάτια από τα οποία αποτελείται. Να αναλύσουμε και να αναζητήσουμε από ποιο φυσικό υλικό αποτελείται το κάθε κομμάτι του. Επειδή αναλύουμε όμως το τέλος της ζωής του αυτοκινήτου δημιουργούνται διάφορα ερωτήματα όπως: Τι γίνονται τα υλικά αυτά όταν αποσύρεται ένα αυτοκίνητο; Πως αξιοποιούνται τα υλικά αυτά;

Είναι προφανές ότι κατά την απόσυρση ενός αυτοκινήτου ακολουθείται μια συγκεκριμένη διαδικασία κατά την οποία ξεχωρίζονται τα υλικά του σε εκείνα που αξιοποιούνται κατάλληλα με διαδικασίες όπως η ανακύκλωση και επαναχρησιμοποιούνται και στα απόβλητα τα οποία δεν έχουν κάποια ιδιαίτερη χρήση. Η αξιοποίηση των υλικών είναι ιδιαίτερα σημαντική στις μέρες μας για περιβαλλοντολογικούς λόγους καθώς η σωστή κατανομή και εκμετάλλευση των υλικών και ανταλλακτικών τα οποία συνήθως είναι και ακριβά.

Στο κεφάλαιο αυτό συλλέξαμε πληροφορίες και παρουσιάζουμε τη μέθοδο με την οποία γίνεται η επεξεργασία των υλικών. Επίσης παρουσιάζεται αναλυτικά η σύσταση ενός μέσου αυτοκινήτου. Με τον τρόπο αυτό είναι εφικτό να γίνει αντιληπτή η διαδικασία της απόσυρσης σε βάθος και όχι επιφανειακά όπως την γνωρίζει η πλειοψηφία. Μέσα από την ανάλυση που ακολουθεί σκοπός είναι επίσης από την παρουσίαση να αναδειχθεί η σημαντικότητα της διαδικασίας της απόσυρσης καθώς όπως περιγράψαμε έχει πολλά οφέλη ως προς την κοινωνία, το περιβάλλον και την οικονομία.

1.2. Μέθοδος επεξεργασίας

Σύμφωνα με την Οδηγία 2000/53/EK ο αριθμός των οχημάτων που φτάνουν το τέλος του κύκλου ζωής τους ετησίως στα κράτη-μέλη της Ε.Ε. ανέρχεται σε 8.000.000-9.000.000. Το μεγαλύτερο ποσοστό των οχημάτων αυτών είναι μεγάλης ηλικίας, όμως υπάρχει και ένα ποσοστό νέων σε ηλικία οχημάτων που αποσύρεται αφού υποστεί σοβαρές ζημιές σε κάποιο τροχαίο ατύχημα. Πιθανόν βέβαια ο αριθμός αυτός να είναι μεγαλύτερος καθώς είναι γνωστό ότι μερικές χώρες, όπως π.χ. η Γερμανία, εξάγουν αυτά τα οχήματα ως μεταχειρισμένα σε άλλες χώρες.

Η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Περιβάλλοντος έχει από την άλλη εκτιμήσει αυτό το νούμερο σε 12.000.000 για το έτος 2000 και παρόμοιο νούμερο (11.200.000) αναφέρεται σε έκθεση της Ένωσης Ευρωπαίων Κατασκευαστών Οχημάτων (European Automobile Manufacturers Association, ACEA). **Αναμένεται το 2015 ο αριθμός των οχημάτων στο τέλος κύκλου ζωής τους να ανέλθει στα 17 εκατομμύρια.**

Οι εκτιμήσεις αυτές δίνουν μόνο μία εικόνα του προβλήματος στις χώρες της Ε.Ε. και αποτελούν απλώς τη βάση για τη λήψη μέτρων ώστε να επιτευχθεί μία βιώσιμη διαχείριση των οχημάτων αυτών. Ο βασικός λόγος που οδήγησε στην λήψη μέτρων ήταν η αυθαίρετη διάθεση των παλαιών οχημάτων στο περιβάλλον και η διαρροή επικίνδυνων ουσιών που περιέχονται σε αυτά.

Όσον αφορά τώρα στη μέση ηλικία των οχημάτων που αποσύρονται από την κυκλοφορία και γίνονται απόβλητα, αυτή εκτιμάται ότι είναι άνω των 12 ετών. Η ηλικία των οχημάτων εξαρτάται από οικονομικούς, πολιτικούς, κοινωνικούς ακόμη και κλιματικούς παράγοντες και από την καταναλωτική συμπεριφορά των πολιτών. Φυσικά, το έτος παραγωγής και το είδος του οχήματος επηρεάζουν το μέσο χρόνο ζωής του. Η γνώση της μέσης ηλικίας των οχημάτων που φτάνουν το τέλος της ζωής τους είναι απαραίτητη για τον καθορισμό των ποσοτικών στόχων ανάκτησης και ανακύκλωσης τους.

Όσον αφορά στις πρακτικές επεξεργασίας, τα ΟΤΚΖ, αφού αποσυναρμολογηθούν και τα χρήσιμα κομμάτια τους διατεθούν ως ανταλλακτικά, τεμαχίζονται σε μικρά κομμάτια και διαχωρίζονται σε τρία επιμέρους ρεύματα: σίδηρο και χάλυβα, άλλα μέταλλα και τέλος μη μεταλλικά στοιχεία. Τα μέταλλα συνήθως ανακυκλώνονται, τήκονται και διαχωρίζονται, ώστε να αποτελέσουν πρώτη ύλη για νέα προϊόντα. Η διαδικασία αυτή συνήθως απαιτεί

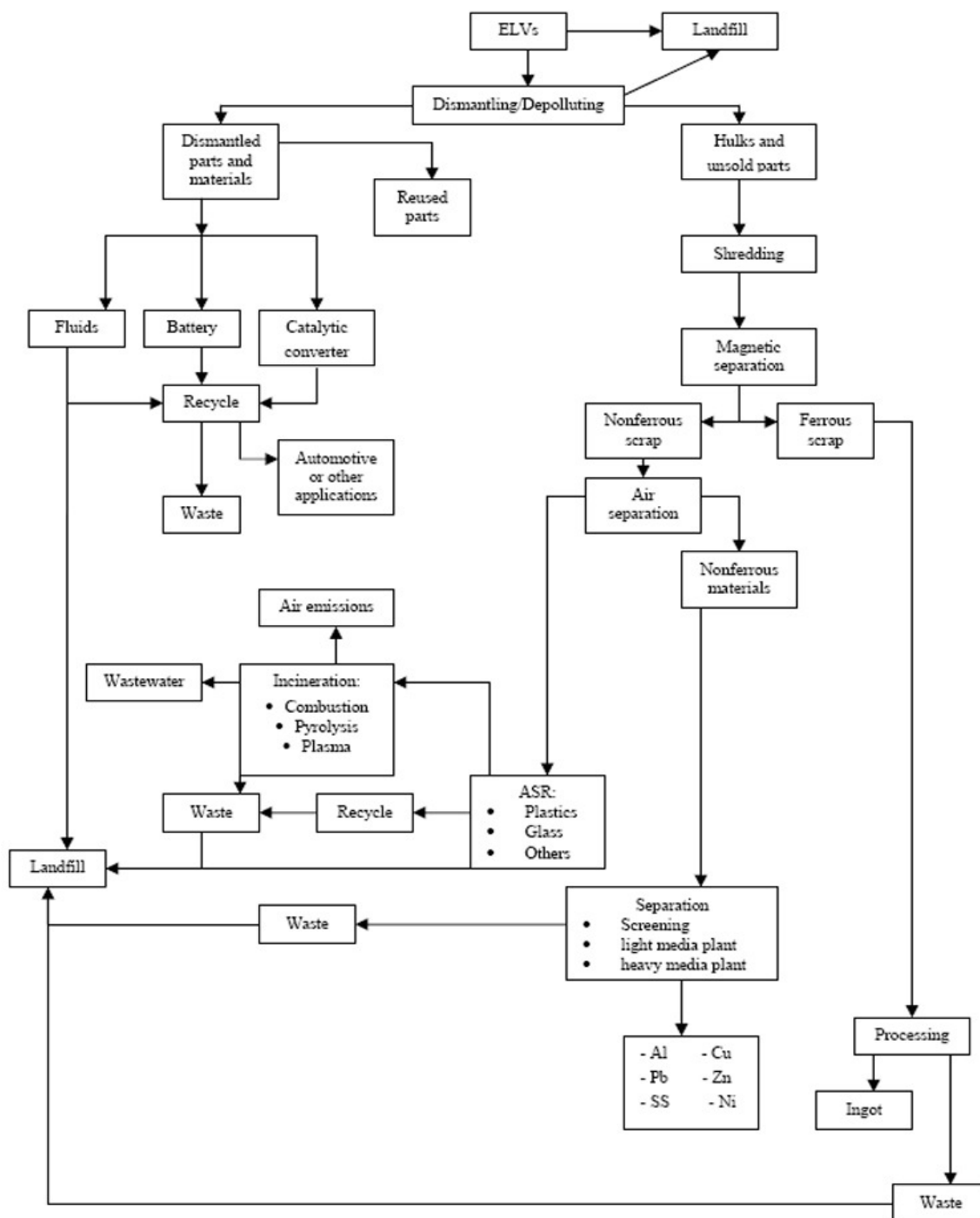
μικρότερη κατανάλωση ενέργειας από την εξαγωγή μεταλλικών στοιχείων από ορυκτά και μεταλλεύματα.

Παρόλα αυτά η ανακύκλωση των μετάλλων, συνεπάγεται νέες περιβαλλοντικές πιέσεις, καθώς παράγονται υπολείμματα με τη μορφή αερίων εκπομπών και τέφρας, τα οποία έχουν αρκετά υψηλή περιεκτικότητα σε επικίνδυνες ουσίες. Τα υπολείμματα αυτά πρέπει να υποστούν κατάλληλη επεξεργασία σε ειδικές εγκαταστάσεις πριν την τελική τους διάθεση. Μία καλύτερη και πιο οργανωμένη προεπεξεργασία των οχημάτων, μπορεί να μειώσει σε σημαντικό βαθμό την περιεκτικότητα σε βαρέα μέταλλα του υλικού που υφίσταται τεμαχισμό. Σε αντίθεση όμως με τα μεταλλικά μέρη, τα μη μεταλλικά μέρη ενός οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του συνεπάγονται πολλαπλά προβλήματα, όσον αφορά στην επεξεργασία τους.

Το τελικό προϊόν του τεμαχισμού και αφού έχουν διαχωριστεί τα μέταλλα, αποτελεί ένα μείγμα αφρού, υφάσματος, πλαστικού, καουτσούκ, γυαλιού, υπολειμμάτων λαδιού και επικίνδυνων ουσιών. Έχει συνήθως υψηλή περιεκτικότητα σε βαρέα μέταλλα, και σε περίπτωση μη απομάκρυνσης τους κατά την αποσυναρμολόγηση, μπορεί να περιέχει ορυκτέλαια και υγρά φρένων που είναι τοξικά. Το «μείγμα» αυτό συνήθως διατίθεται σε χώρους ταφής απορριμμάτων. Σίγουρα δεν μπορεί να ανακυκλωθεί και η καύση του λόγω της υψηλής του περιεκτικότητα σε PVC και βαρέα μέταλλα, παράγει διοξίνες, και οξειδία βαρέων μετάλλων. Κλειδί για την καλύτερη διαχείριση του είναι η πιο προσεκτική αποσυναρμολόγηση του οχήματος.

Στο Διάγραμμα 1 απεικονίζονται τα βήματα που πρέπει να ακολουθηθούν με στόχο την ολοκληρωμένη επεξεργασία των ΟΤΚΖ και ακολούθως αναλύονται περισσότερα τα στάδια της επεξεργασίας.

Διάγραμμα 1: Φάσεις επεξεργασίας ενός οχήματος που έχει φτάσει το τέλος του κύκλου ζωής του.



Το πρώτο στάδιο της επεξεργασίας ενός οχήματος που έχει φτάσει το τέλος της ζωής του είναι η αποσυναρμολόγηση του. Αυτή περιλαμβάνει την απομάκρυνση τυχόν υπολειμμάτων καυσίμου, των υγρών και των λιπαντικών, την αφαίρεση τμημάτων όπως ο κινητήρας, η μίζα, και το σύστημα μετάδοσης της κίνησης ώστε να επισκευαστούν και να επαναχρησιμοποιηθούν. Επιπλέον, κομμάτια που έχουν υλική αξία όπως ο μόλυβδος στις μπαταρίες ή τα πολύτιμα μέταλλα στους καταλύτες, αφαιρούνται και μεταπωλούνται.

Αυτό που μένει μετά από τις δραστηριότητες αποσυναρμολόγησης ονομάζεται "hulk" και περιλαμβάνει τα μεταλλικά τμήματα του σκελετού του οχήματος, μέρος των ηλεκτρονικών συσκευών, τα περισσότερα πλαστικά (καθίσματα, πίνακας οργάνων κ.α.), γυαλί και καουτσούκ. Το υπόλοιπο αυτό κλάσμα οδηγείται στους τεμαχιστές ώστε να λάβει χώρα η ανακύκλωση των υλικών. Στη διαδικασία τεμαχισμού, γίνεται μαγνητικός διαχωρισμός ώστε να αφαιρεθούν τα σιδηρούχα μέταλλα από τα άλλα υλικά. Τα μη σιδηρούχα μέταλλα διαχωρίζονται το ένα από το άλλο σε περαιτέρω στάδια.

Οι διεργασίες τεμαχισμού παράγουν δύο ρεύματα αποβλήτων: τη μεταφερόμενη δια αέρος σκόνη, που αποτελείται από ίνες υφάσματος, ακαθαρσίες, σκουριά, βαφές κ.λπ. που μαζεύεται στο σύστημα συλλογής σκόνης των τεμαχιστών, αν αυτό υπάρχει φυσικά, και τα μη μεταλλικά υπολείμματα που απομένουν μετά το διαχωρισμό των μετάλλων κυρίως δηλαδή πλαστικά, γυαλί, καουτσούκ κ.α.

Τα δύο αυτά ρεύματα αποτελούν το λεγόμενο Υπόλειμμα Τεμαχισμού των Αυτοκινήτων (Automobile Shredder Residue) και αντιπροσωπεύουν περίπου το 25% του βάρους του οχήματος. Εντούτοις, αυτό το ποσό αναμένεται να αυξηθεί στο μέλλον δεδομένου ότι οι κατασκευαστές οχημάτων συνεχίζουν να χρησιμοποιούν περισσότερα πλαστικά, υφάσματα και συνθετικά για να μειώσουν το βάρος του οχήματος και να εκπληρώσουν τις απαιτήσεις αποδοτικότητας των καυσίμων. Όπως έχει ήδη αναφερθεί η χρήση των πλαστικών έχει αυξηθεί κατά πολύ τα τελευταία χρόνια. Τυπική σύσταση του υπολείμματος του τεμαχισμού φαίνεται στον Πίνακα 1.

Το υπόλειμμα που αναμιγνύεται συνήθως και με υπολείμματα από άλλες διαδικασίες τεμαχισμού, οδηγείται σε χώρους ταφής αντιπροσωπεύοντας λιγότερο από 0,2% του συνόλου των αποβλήτων που παράγονται στην Ε.Ε. Το σημερινό ποσό αποβλήτων από τον τεμαχισμό των αυτοκινήτων κυμαίνεται από 2 έως 2,5 εκατομμύρια τόνους ετησίως και

αντιπροσωπεύει περίπου το 10% του συνολικού ποσού επικίνδυνων αποβλήτων που παράγεται ετησίως στην Ε.Ε.

Βέβαια και στην περίπτωση των τεμαχιστών υπάρχει το πρόβλημα των παράνομων εγκαταστάσεων, οι οποίες μη λαμβάνοντας τις κατάλληλες προφυλάξεις προκαλούν σοβαρά προβλήματα στο γειτονικό περιβάλλον.

Το σημερινό ποσοστό ανάκτησης/ανακύκλωσης υπολογίζεται περίπου στο 75% του βάρους του οχήματος τόσο για το σύνολο της Ε.Ε. όσο και για κάθε χώρα ξεχωριστά. Δεν υπάρχει βέβαια καθορισμένος τρόπος μέτρησης των ποσοστών αυτών στις διάφορες χώρες. Έτσι το 75% αναφέρεται στην ουσία στο μεταλλικό περιεχόμενο των αυτοκινήτων, κάνοντας την υπόθεση ότι σχεδόν όλα τα μέταλλα επαναχρησιμοποιούνται ή ανακυκλώνονται κατά τη φάση αποσυναρμολόγησης και τεμαχισμού.

Το ASR, που αποτελεί όπως προαναφέρθηκε περίπου το 25% του βάρους του οχήματος, θεωρείται ότι αντιπροσωπεύει το ποσοστό του οχήματος που οδηγείται σε χώρους υγειονομικής ταφής, αν ληφθεί υπόψη ότι πολύ μικρό ποσοστό αυτού καίγεται με ταυτόχρονη ανάκτηση ενέργειας.

Αν θεωρηθεί σωστή η εκτίμηση που αναφέρεται στην Οδηγία 2000/53, ότι δηλαδή αποσύρονται ετησίως 8.000.000-9.000.000 αυτοκίνητα, και αν θεωρηθεί ως μέσο βάρος αυτών τα 1000kg, τότε εύκολα καταλήγει κανείς στο συμπέρασμα ότι 6,4 εκατομμύρια τόνοι υλικών είτε επαναχρησιμοποιούνται είτε ανακυκλώνονται και 2,1 εκ. τόνοι ASR οδηγούνται προς ταφή.

Πίνακας 1: Εκτιμώμενη σύνθεση του υπολείμματος τεμαχισμού (ποσοστό επί του συνολικού του βάρους).

Υλικό	%
Πλαστικά	33
PP	6,34
PVC	5,12
ABS	2,41
Νάιλον	1,22
Ακρυλικά	0,83

Φαινολικά	0,69
Αφρός πολυουρεθάνης	7,46
Ενισχυμένοι πολυεστέρες	7,23
Άλλα	1,72
Καουτσούκ	7
Γυαλί	12
Ξύλο	3
Ύφασμα	15
Αφρός	14
Καλωδιώσεις	4
Μέταλλα	12
Βάριο	0,2547
Τιτάνιο	0,2953
Ζιρκόνιο	0,0108
Βανάδιο	0,0138
Χρώμιο	0,0705
Μολυβδαίνιο	0,0043
Μαγνήσιο	0,0529
Σίδηρος	6,6985
Κοβάλτιο	0,0040
Νικέλιο	0,0485
Χαλκός	1,0224
Ψευδάργυρος	1,8906
Κάδμιο	0,0052
Υδράργυρος	0,0002
Αλουμίνιο	1,1370

Μόλυβδος	0,4936
Σύνολο	100

Η ανάκτηση των ανταλλακτικών λαμβάνει χώρα κατά τη φάση αποσυναρμολόγησης του οχήματος και φυσικά εξαρτάται από την κατάσταση στην οποία βρίσκεται το αυτοκίνητο. Τα ανταλλακτικά αντιπροσωπεύουν περίπου το 20% του βάρους του οχήματος. Η παροχή αυτών είναι πολύ σημαντική καθώς συνήθως προέρχονται από παλαιά μοντέλα, τα οποία δεν κατασκευάζονται πλέον και ως εκ τούτου δεν υπάρχει λόγος παραγωγής των ανταλλακτικών. Έτσι, καλύπτονται εν μέρει οι ανάγκες επισκευής παλαιών οχημάτων που βρίσκονται ακόμη σε κυκλοφορία.

Παρά λοιπόν την πολύπλοκη σύνθεση τους το ποσοστό ανάκτησης των παλαιών οχημάτων θεωρείται πολύ υψηλότερο σε σχέση με άλλα βιομηχανικά προϊόντα. Τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους αποτελούν μία πολύτιμη πηγή υλικών που είναι σημαντικά για πολλούς κλάδους της βιομηχανίας συμπεριλαμβανομένης και της ίδιας της αυτοκινητοβιομηχανίας.

Η ανάκτηση των πλαστικών, των οποίων μάλιστα η χρήση έχει αυξηθεί τα τελευταία χρόνια, δεν είναι τόσο ανεπτυγμένη. Το πρόβλημα για την ανακύκλωση έγκειται στη διαφορετική χημική σύσταση των τύπων των πλαστικών που χρησιμοποιούνται όσο και στο υψηλό κόστος αυτής. Επιπλέον, άλλοι τρόποι επεξεργασίας που προτείνονται, όπως η καύση, δύνανται αν δεν γίνουν υπό κατάλληλες συνθήκες, να προκαλέσουν επιπλέον πιέσεις στο περιβάλλον λόγω των επικίνδυνων αερίων εκπομπών (διοξίνες, φουράνια) που παράγονται κατά την θερμική επεξεργασία.

Τα ελαστικά από τα παλαιά οχήματα αποτελούν μόνο ένα μέρος των χρησιμοποιημένων ελαστικών του οχήματος σε όλη τη διάρκεια της ζωής τους και εκτιμάται ότι αποτελούν μόνο το 10% των ελαστικών που παράγονται ετησίως στην Ε.Ε. Τα ελαστικά απομακρύνονται από το όχημα πριν τον τεμαχισμό. Περίπου το 12% των ελαστικών ανακυκλώνεται μηχανικά και οδηγεί στην παραγωγή υλικών που χρησιμοποιούνται για άλλους σκοπούς, όπως στην κατασκευή δρόμων. Επιπλέον μέρος των ελαστικών καίγεται μαζί με αστικά απόβλητα ως RDF (Refuse Derived Fuel).

Οι μπαταρίες αποτελούν περίπου το 1,2% του βάρους του οχήματος και όπως και στην περίπτωση των ελαστικών αποτελούν μόνο ένα μέρος των μπαταριών που χρησιμοποιούνται κατά την διάρκεια ζωής ενός αυτοκινήτου. Αν δεν μπορούν να επαναχρησιμοποιηθούν οι μπαταρίες ανακυκλώνονται ώστε να ανακτηθεί ο μόλυβδος που περιέχεται σε αυτές. Στην περίπτωση που οι μπαταρίες δεν απομακρυνθούν και οδηγηθούν προς τεμαχισμό δημιουργείται σοβαρό πρόβλημα καθώς ο μόλυβδος που περιέχουν θα διαρρεύσει στο περιβάλλον κατά την ταφή του ASR.

Τα υγρά που υπάρχουν σε ένα αυτοκίνητο πρέπει οπωσδήποτε να απομακρυνθούν κατά την αποσυναρμολόγηση καθώς τα περισσότερα από αυτά περιέχουν επικίνδυνες ουσίες και δεν πρέπει να περιέχονται στο αυτοκίνητο κατά τον τεμαχισμό. Επιπλέον, η μη σωστή απομάκρυνση των υγρών μπορεί να ρυπάνει τον χώρο της αποσυναρμολόγησης με σημαντικές ποσότητες επικίνδυνων ουσιών.

Όσον αφορά στο υπόλειμμα του τεμαχισμού (ASR) αυτό, ενώ αποτελεί το 1% των στερεών αποβλήτων που παράγονται ετησίως στην Ε.Ε. αντιπροσωπεύει το 10% του συνόλου των επικίνδυνων αποβλήτων. Στη νομοθεσία της Ε.Ε. το ASR δεν κατηγοριοποιείται ως επικίνδυνο απόβλητο, αν και περιέχει αρκετές επικίνδυνες ουσίες. Η ταφή του ASR δεν αποτελεί ορθή περιβαλλοντική πρακτική διαχείρισης και αναζητούνται εναλλακτικές μέθοδοι. Προτεραιότητα δίνεται στην ανακύκλωση αυτού αλλά γίνονται και έρευνες για τη θερμική επεξεργασία του. Στην περίπτωση της τελευταίας, λόγω της μεγάλης του περιεκτικότητας σε πλαστικά είναι δυνατόν να παραχθούν επικίνδυνες ουσίες για αυτό πρέπει να μελετώνται διεξοδικά οι συνθήκες καύσης ή πυρόλυσης. Γίνονται επίσης έρευνες για την επεξεργασία του ASR με πλάσμα, επεξεργασία που παράγει και τα λιγότερα απόβλητα. Η Οδηγία για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, που απαγορεύει τη χρήση ορισμένων επικίνδυνων ουσιών στα οχήματα, αναμένεται να επηρεάσει και τη σύσταση του ASR.

Οι ορισμοί που χρησιμοποιούνται για το όχημα και το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του είναι αυτοί που ορίζονται στις σχετικές Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Όπως αναφέρεται λοιπόν στην Οδηγία 2000/53 ως «όχημα» ορίζεται οποιοδήποτε όχημα χαρακτηρισμένο ως κατηγορίας M1 ή N1, καθώς και τα τρίκυκλα μηχανοκίνητα οχήματα, όπως ορίζονται στην Οδηγία 92/61/ΕΟΚ, πλην των τρίκυκλων μοτοσικλετών.

Οχήματα που ανήκουν στην κατηγορία M1 είναι αυτά τα οποία προορίζονται για τη μεταφορά προσώπων και φέρουν κατ' ανώτατο όριο, εκτός της θέσεως του οδηγού, έως οκτώ θέσεις καθήμενων και οχήματα κατηγορίας N1 αυτά τα οποία προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και έχουν μέγιστο βάρος μη υπερβαίνον τους 3,5 τόνους.

Όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του είναι κάθε όχημα που αποτελεί «απόβλητο», με την έννοια ότι ο κάτοχος του το απορρίπτει ή σκοπεύει ή υποχρεούται να το κάνει. Το πότε ακριβώς ο κάτοχος ενός οχήματος το αποσύρει από την κυκλοφορία δεν μπορεί να ειπωθεί με σιγουριά. Τα κράτη-μέλη έχουν διαφορετική πολιτική στο θέμα της απόσυρσης των αυτοκινήτων. Έτσι, αυτοκίνητα που μπορεί να θεωρούνται στο τέλος της ζωής τους σε μία χώρα να μην θεωρούνται σε κάποια άλλη.

Στο Π.Δ. 116/2004 ορίζεται ως «εγκαταλειμμένο όχημα», όχημα το οποίο:

α)εγκαταλείπεται σε δημόσιους, δημοτικούς ή κοινοτικούς δρόμους στους οποίους απαγορεύεται η στάθμευση για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο από 30 ημέρες

β)εγκαταλείπεται σε άλλους δημόσιους, δημοτικούς ή κοινοτικούς ή λιμενικούς κοινόχρηστους ή μη χώρους και οδούς για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο από 90 ημέρες και χωρίς την άδεια της αρμόδιας Υπηρεσίας ή Αρχής

γ)εγκαταλείπεται σε ιδιωτικούς χώρους χωρίς προηγούμενη συγκατάθεση του κύριου ή νομέα του χώρου κατά δήλωσή του

δ)αποτελεί γενικά κίνδυνο για το περιβάλλον, την υγεία και της ασφάλεια των κατοίκων, καθώς και για την δημόσια ή ιδιωτική περιουσία, ιδίως όταν λόγω της καταστάσεως που βρίσκεται δεν δύναται να ανταποκριθεί στον σκοπό για τον οποίο προορίζεται. Εγκαταλειμμένο όχημα που δεν αναζητηθεί από τον ιδιοκτήτη του εντός 45 ημερών από την επικόλληση του ειδικού αυτοκόλλητου από τις αρμόδιες υπηρεσίες, είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής.

Με βάση τον Ευρωπαϊκό Κατάλογο Αποβλήτων, τα οχήματα στο τέλος κύκλου ζωής, ταξινομούνται με τον κωδικό 16 01.

Πιο συγκεκριμένα:

16 01	Οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους από διάφορα μέσα μεταφοράς (περιλαμβανομένων μηχανισμών παντός εδάφους) και απόβλητα από τη διάλυση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και από τη συντήρηση οχημάτων (εξαιρούμενων των κεφαλαίων 13, 14 και των σημείων 16 06 και 16 08)
16 01 03	Ελαστικά στο τέλος του κύκλου ζωής τους
16 01 04*	Οχήματα στο τέλος του χρόνου ζωής τους
16 01 06	Οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τα οποία δεν έχουν ούτε υγρά ούτε άλλα επικίνδυνα συστατικά στοιχεία
16 01 07*	Φίλτρα λαδιού
1 01 08*	Κατασκευαστικά στοιχεία που περιέχουν υδράργυρο
16 01 09*	Κατασκευαστικά στοιχεία που περιέχουν PCB
16 01 10*	Εκρηκτικά κατασκευαστικά στοιχεία (πχ αερόσακοι)
16 01 11*	Τακάκια φρένων που περιέχουν αμίαντο
16 01 12	Τακάκια φρένων εκτός εκείνων που περιλαμβάνονται στο σημείο 16 01 11

16 3*	1 Υγρά φρένων
16 01 14*	Αντιψυκτικά υγρά που περιέχουν επικίνδυνες ουσίες
16 01 15	Αντιψυκτικά υγρά εκτός εκείνων που περιλαμβάνονται στο σημείο 16 01 14
16 01 16	Δεξαμενές υγροποιημένου φυσικού αερίου
16 01 17	Σιδηρούχα μέταλλα
16 01 18	Μη σιδηρούχα μέταλλα
16 01 19	Πλαστικά
16 01 20	Γυαλί
16 01 21*	Επικίνδυνα κατασκευαστικά στοιχεία εκτός εκείνων που περιλαμβάνονται στα σημεία 16 01 07 έως 16 01 11, στο σημείο 16 01 13 και στο σημείο 16 01 14
16 01 22	Κατασκευαστικά στοιχεία μη προδιαγραφόμενα άλλω
16 01 99	Απόβλητα μη προδιαγραφόμενα άλλως

1.3 Σύσταση οχημάτων

Η σύσταση των αυτοκινήτων έχει αλλάξει πολύ κατά τις τελευταίες δεκαετίες.

Ένα σύγχρονο αυτοκίνητο πρέπει να εμπνέει αξιοπιστία και παράλληλα να συνδυάζει την άνεση, την ασφάλεια και το στυλ με τη χαμηλή κατανάλωση σε καύσιμα αλλά και τις ανταγωνιστικές τιμές. Από την άλλη είναι διάχυτη η απαίτηση για όσον το δυνατόν μικρότερες περιβαλλοντικές επιπτώσεις αυτού σε όλο το φάσμα της χρήσης του μέχρι το τέλος της ζωής του.

Η τεχνολογική εξέλιξη και οι απαιτήσεις για χαμηλότερη κατανάλωση και μεγαλύτερη ασφάλεια οδήγησαν στην αντικατάσταση μεγάλου ποσοστού των μεταλλικών μερών ενός αυτοκινήτου. Οι αλλαγές αυτές τείνουν να γίνουν προς όφελος των πλαστικών, των οποίων η χρήση συνεχίζει να αυξάνεται όσο περνούν τα χρόνια.

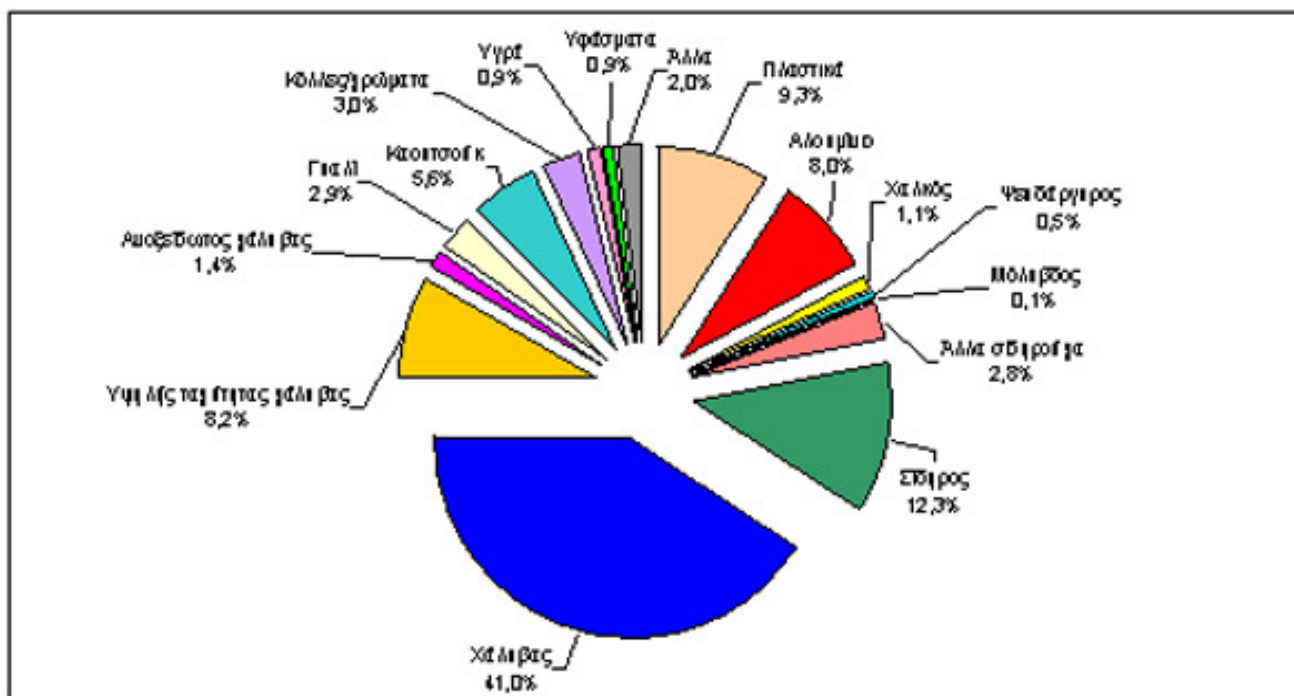
Τα πλαστικά φέρουν ορισμένες ελκυστικές ιδιότητες καθώς είναι μεν ανθεκτικά, αλλά και ελαφριά, εύκαμπτα και ευπροσάρμοστα. Σε σχέση με πριν από είκοσι χρόνια η χρήση των πλαστικών στα οχήματα έχει αυξηθεί κατά 114%: από 30kg σε 70-100kg σήμερα. Παρόλα αυτά τα πλαστικά αντιστοιχούν μόνο στο 9,3% του συνολικού βάρους του οχήματος.

Επιπλέον, η χρήση τους έχει οδηγήσει στη μείωση του βάρους των αυτοκινήτων, καθώς τα 100kg αντικαθιστούν περίπου 200-300kg συμβατικών υλικών. Και η αντικατάσταση αυτή δεν περιορίζεται μόνο σε αυτή καθαυτή τη μείωση του βάρους, αλλά συνεπάγεται και μία μικρότερη κατανάλωση καυσίμων, μία μειωμένη χρήση λιπαντικών και εν τέλει μία σημαντική μείωση εκπομπών CO₂ στην ατμόσφαιρα.

Από την άλλη τα πλαστικά κρύβουν κινδύνους κατά την φάση επεξεργασίας του οχήματος. Η ανακύκλωση τους δεν έχει προχωρήσει πολύ και η θερμική επεξεργασία τους μπορεί να προκαλέσει την παραγωγή επικίνδυνων αερίων εκπομπών.

Η σύσταση των αυτοκινήτων δεν επηρεάζεται μόνο από το έτος κατασκευής αλλά και από την εταιρεία και τον κυβισμό τους. Η διαφοροποίηση ανάλογα με την εταιρεία, για

κάποια χαρακτηριστικά υλικά, φαίνεται στον Πίνακα 1. Όσον αφορά τον κυβισμό είναι λογικό όσο αυτός αυξάνει να αυξάνεται και το βάρος του οχήματος. Τα στοιχεία που παρουσιάζονται στους Πίνακες είναι οι μέσες τιμές για όλα τα οχήματα.



Πίνακας 1: Παραδείγματα διαφοροποιήσεων στη σύσταση των οχημάτων ανάλογα με τον κατασκευαστή

Υλικό	Ποσοστιαία Σύσταση (%)		
	Αμερικάνικο Ι.Χ.	Ιαπωνικό Ι.Χ.	Ευρωπαϊκό Ι.Χ.
Χάλυβας και Σίδηρος	67	72,2	64,7
Πλαστικό	8	10,1	9,3
Γυαλί	2,8	2,8	2,9
Καουτσούκ	4,2	3,1	5,4
Υγρά και λιπαντικά	6	3,4	2
Μη-σιδηρούχα μέταλλα	8	6,2	10,4

Πίνακας 2: Τυπική σύνθεση (kg) Ευρωπαϊκών αυτοκινήτων

Υλικό	< 1980	1980	1985	1990	1995	2000
Πλαστικά*	56	70	73	90	96	102
ABS	5	6	6	12	13	15
Ακρυλικό	1	1	1	2	2	2
Νάιλον	1	3	5	5	7	7
Φαινολικά	2	1	1	1	1	1
Πολυακετάλες	1	1	1	1	2	3
Πολυανθρακικά	0	1	1	3	3	4
Ελαστομερή πολυεστέρα	0	0	0	1	1	3
Πολυεστέρας θερμοπλαστικός	1	1	1	2	2	3
Πολυεστέρας ακόρεστος	8	14	9	6	7	7
Πολυαιθυλένιο	0	1	3	8	8	10
Ρητίνες Βασισμένες σε πολυφαινύλια	0	0	0	2	2	3
Πολυπροπυλένιο	10	12	13	10	11	14
Πολυπροπυλένιο EPDM-τροποποιημένο	0	0	0	3	3	5
Πολυουρεθάνια	16	18	21	22	22	9
Πολυβινυλοχλωρίδιο	9	9	7	6	6	9
SMA	0	0	0	3	3	3
Άλλα πλαστικά	2	2	4	3	3	4
Αλουμίνιο	30	46	49	64	63	88
Χαλκός	12	10	11	11	12	12
Ψευδάργυρος	6	5	5	6	5	6
Μόλυβδος*	11	10	10	11	10	9
Άλλα σιδηρούχα*	15	8	21	27	26	31
Σίδηρος	194	173	171	157	140	135
Χάλυβας	757	680	617	601	570	545
Γυαλί	30	30	30	32	31	32
Καουτσούκ	50	44	46	46	43	59
Κόλλες/χρώματα*	38	37	39	37	37	30
Υγρά*	24	24	25	24	24	22
Υφάσματα	12	12	13	12	12	10
Άλλα*	65	51	40	32	31	19
Μέσο βάρος	1300	1200	1150	1150	1100	1100

Πίνακας 3: Τυπική σύνθεση Ευρωπαϊκών αυτοκινήτων (% του συνολικού βάρους)

Υλικό	< 1980	1980	1985	1990	1995	2000
Πλαστικά *	4,3	5,8	6,3	7,8	8,7	9,3
ABS	0,4	0,5	0,5	1	1,2	1,3
Ακρυλικό	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2
Νάιλον	0,1	0,2	0,4	0,4	0,6	0,6
Φαινολικά	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Πολυακετάλες	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,3
Πολυανθρακικά	0	0,1	0,1	0,2	0,3	0,4
Ελαστομερή πολυεστέρα	0	0	0	0,1	0,1	0,3
Πολυεστέρας θερμοπλαστικός	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3
Πολυεστέρας ακόρεστος	0,6	1,1	0,7	0,5	0,6	0,6
Πολυαιθυλένιο	0	0,1	0,3	0,7	0,7	0,9
Ρητίνες Βασισμένες σε πολυφαινύλια	0	0	0	0,2	0,2	0,3
Πολυπροπυλένιο	0,7	1	1,1	0,9	1	1,3
Πολυπροπυλένιο EPDM-τροποποιημένο	0	0	0	0,3	0,3	0,4
Πολυουρεθάνια	1,2	1,5	1,8	1,9	2	0,8
Πολυβινυλοχλωρίδιο	0,7	0,7	0,7	0,5	0,6	0,8
SMA	0	0	0	0,3	0,2	0,3
Άλλα πλαστικά	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,4
Αλουμίνιο	2,3	3,8	4,2	5,6	5,7	8,0
Χαλκός	0,9	0,8	1,0	1,0	1,1	1,1
Ψευδάργυρος	0,5	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5
Μόλυβδος *	0,9	0,8	0,9	1,0	0,9	0,8
Άλλα σιδηρούχα*	1,2	0,7	1,8	2,3	2,3	2,8
Σίδηρος	14,9	14,4	14,9	13,7	12,7	12,3
Χάλυβας	58,3	56,7	53,7	52,2	51,9	49,6
Γυαλί	2,3	2,5	2,6	2,8	2,8	2,9
Καουτσούκ	3,8	3,7	4,0	4,0	3,9	5,4
Κόλλες/βαφές *	2,9	3,1	3,4	3,2	3,4	2,7
Υγρά *	1,8	2,0	2,2	2,1	2,2	2,0
Υφάσματα	0,9	1,0	1,1	1,0	1,1	0,9
Άλλα *	5,0	4,3	3,5	2,8	2,8	1,7
Σύνολο	100	100	100	100	100	100

Στους Πίνακες 2 και 3 σημειώνονται με κόκκινο αστερίσκο τα υλικά που είτε είναι επικίνδυνα είτε περιέχουν επικίνδυνες ουσίες. Για παράδειγμα, ο μόλυβδος και το κάδμιο

δεν χρησιμοποιούνται μόνο στις μπαταρίες αλλά και ως προσθετικά στα πλαστικά. Στις βαφές και τις κόλλες, περιέχεται εξασθενές χρώμιο και κάδμιο. Υδράργυρος, χρησιμοποιείται στα φώτα των αυτοκινήτων και ως μέσο φωτισμού του πίνακα οργάνων. Ο μόλυβδος είναι η ουσία που περιέχεται σε μεγαλύτερο ποσοστό από όλες τις άλλες ουσίες.

Όπως φαίνεται και από τον Πίνακα 3 το 75% της σύστασης του αυτοκινήτου αποτελείται από μέταλλα, από τα οποία το 65% είναι σιδηρούχα (χάλυβας και σίδηρος) και το 10% μη σιδηρούχα (αλουμίνιο, χαλκός, ψευδάργυρος, μόλυβδος, παλλάδιο, ρόδιο κ.λπ.). Ο χάλυβας ως επί το πλείστον ανακυκλώνεται και στα νέα οχήματα που παράγονται χρησιμοποιείται περίπου 25% ανακυκλωμένος χάλυβας.

Όσον αφορά στα πλαστικά, στο αυτοκίνητο χρησιμοποιούνται τουλάχιστον 25 διαφορετικά είδη πλαστικών. Έτσι, η ανακύκλωση των πλαστικών εξαρτάται καθοριστικά από την δυνατότητα διαχωρισμού τους. Για τη διευκόλυνση της ανακύκλωσης οι κατασκευαστές είναι υποχρεωμένοι να παρέχουν πληροφορίες για τα διάφορα είδη πλαστικών που χρησιμοποιούνται και παράλληλα να παρέχουν οδηγίες για την αποσυναρμολόγηση τους. Τα προσθετικά που υπάρχουν τα τελευταία χρόνια στα πλαστικά (μερικά μάλιστα από τα οποία είναι επικίνδυνα όπως το κάδμιο) κάνουν το διαχωρισμό τους ακόμη πιο δύσκολο. Παρόλα αυτά τα υλικά αυτά δυσχεραίνουν τη δυνατότητα ανακύκλωσης των πλαστικών.

Το καουτσούκ, αποτελεί μετά τα πλαστικά, τη δεύτερη μεγαλύτερη μη μεταλλική ποσότητα υλικών ενός αυτοκινήτου. Από καουτσούκ αποτελούνται όχι μόνο τα ελαστικά, αλλά και διάφορες ροδέλες, καλώδια, λωρίδες στεγανοποίησης κ.α. Φυσικά η συντριπτική πλειοψηφία του καουτσούκ περιέχεται στα ελαστικά των αυτοκινήτων. Η ανακύκλωση του λαμβάνει χώρα εδώ και πολλά χρόνια ανά τον κόσμο και τα προϊόντα της ανακύκλωσης του έχουν διάφορες χρήσεις, όπως στην επίστρωση δρόμων κ.λπ..

Το γυαλί χρησιμοποιείται κυρίως στα παράθυρα και το παρμπρίζ του αυτοκινήτου, στους καθρέπτες και στις ηλιοροφές. Το γυαλί ανακυκλώνεται αν και υπάρχουν κάποιες δυσκολίες στην αποσυναρμολόγηση του.

Υφάσματα χρησιμοποιούνται στις ταπετσαρίες των αυτοκινήτων, στα πατάκια και στην εσωτερική επένδυση του οχήματος. Μερικές αυτοκινητοβιομηχανίες όπως η Chrysler έχουν αυξήσει τα ποσοστά φυτικών ινών που χρησιμοποιούν στα μοντέλα τους χρησιμοποιώντας ίνες από καρύδα, μαλλί, βαμβάκι, λινάρι κ.α. προκειμένου να αυξήσουν την ανακυκλωσιμότητα των μοντέλων τους.

Τα υγρά περιλαμβάνουν τα καύσιμα, τα λιπαντικά, τα υγρά των φρένων, τα ψυκτικά υγρά, τα υγρά στον αερόσακο, τα υγρά του υδραυλικού τιμονιού και τα υγρά στους υαλοκαθαριστήρες. Αυτά περιέχουν πολλές χημικές ουσίες όπως παραφινικούς και κυκλοπαφινικούς υδρογονάνθρακες, οργανομεταλλικές ουσίες όπως Ba, Zn, Mg, Ca, P ως προσθετικά, σιλικόνη, εστέρες, γλυκόλες κ.α. Ειδικά τα χρησιμοποιημένα λιπαντικά, που λαμβάνονται από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, έχουν μολυνθεί κατά τη λειτουργία του οχήματος με βαρέα μέταλλα όπως Pb, Cd, Zn, Cr και περιέχουν υπόλειμμα καυσίμου, PCBs, σκόνη, νερό και άλλα. Τα βαρέα μέταλλα αποτελούν το 20% του λιπαντικού. Τα υγρά πρέπει να συλλέγονται ξεχωριστά κατά την φάση αποσυναρμολόγησης ώστε να αποφεύγεται η διαρροή τους στο περιβάλλον και η επαφή τους με άλλα υλικά. Μερικές αυτοκινητοβιομηχανίες χρησιμοποιούν ανακυκλωμένα λιπαντικά στα νέα οχήματα που παράγουν.

Μία μέση μπαταρία ζυγίζει 13,6 kg (1,2% του βάρους του οχήματος) και περιέχει 8,6kg μόλυβδο, 3,8% H₂SO₄ και 0,7kg πολυπροπυλένιο. Η αυθαίρετη διάθεση μπαταριών στο περιβάλλον εγκυμονεί σοβαρούς κινδύνους καθώς οι μπαταρίες περιέχουν μόλυβδο, και σε μικρότερες ποσότητες κάδμιο και υδράργυρο. Η ανακύκλωση των μπαταριών στοχεύει στην ανάκτηση του μολύβδου, του πολυπροπυλενίου και του θειικού οξέος. Τα οξέα εξουδετερώνονται και ο σίδηρος υφίσταται επεξεργασία ώστε και τα δύο να χρησιμοποιηθούν σε νέες μπαταρίες. Φυσικά από την ανακύκλωση είναι δυνατόν να παραχθούν απόβλητα όπως για παράδειγμα η ιλύς που να περιέχουν μερικές ποσότητες επικίνδυνων ουσιών.

Οι καταλύτες που χρησιμοποιούνται σήμερα στα οχήματα είναι τριοξικοί, δηλαδή δρουν ταυτόχρονα και ως οξειδωτικοί και ως αναγωγικοί. Οι καταλύτες αποτελούνται από μια κεραμική κυψελοειδή, που ονομάζεται μονόλιθος, διάταξη η οποία συγκρατείται από ένα μεταλλικό περίβλημα στην σωλήνωση εξαγωγής. Πιο συγκεκριμένα οξειδώνουν το CO

και τους H/C σε CO₂ και H₂ αντίστοιχα, ενώ ανάγουν το NO προς N₂. Το μέσο βάρος τους είναι 900g και σε αυτούς περιέχονται πολύτιμα μέταλλα, όπως πλατίνα (1,5kg) και ρόδιο (0,3kg). Φυσικά, τα πολύτιμα μέταλλα ανακυκλώνονται με πυρομεταλλουργικές μεθόδους, ώστε να χρησιμοποιηθούν σε νέους καταλύτες.

1.4 Πλαίσιο διαχείρισης οχημάτων

Το ΠΔ116 (ΦΕΚ81Α/05.03.04) καθορίζει το νομικό πλαίσιο για τη διαχείριση των ΟΤΚΖ. Πιο συγκεκριμένα, θεσπίζει τα μέτρα, τους όρους και τα προγράμματα για την εναλλακτική διαχείριση ΟΤΚΖ, των χρησιμοποιούμενων ανταλλακτικών τους και των απενεργοποιημένων καταλυτικών μετατροπών, σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 2000/53/ΕΚ για τα ΟΤΚΖ.

Σύμφωνα με τη νέα νομοθεσία, οι παραγωγοί των οχημάτων υποχρεώνονται να οργανώνουν ή να συμμετέχουν σε ατομικά ή συλλογικά συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης των οχημάτων και να προωθούν τη πλέον ενδεδειγμένη μέθοδο εναλλακτικής διαχείρισης, με την οργάνωση συστημάτων συλλογής, μεταφοράς, προσωρινής αποθήκευσης και αξιοποίησης των ΟΤΚΖ και αποβλήτων που συνίστανται σε μεταχειρισμένα εξαρτήματα.

Τα συστήματα αυτά πρέπει να αποβλέπουν:

- στην επαναχρησιμοποίηση, αξιοποίηση και ανακύκλωση των ΟΤΚΖ με χρήση καθαρών τεχνολογιών
- στη προστασία του περιβάλλοντος και της υγείας, ασφάλειας και υγιεινής του καταναλωτή, προστασία των δικαιωμάτων του βιομηχανικού και εμπορικού απορρήτου, αποφυγή δημιουργίας εμποδίων και στρεβλώσεων στον ανταγωνισμό για τα εισαγόμενα προϊόντα.

Οι τελικοί ιδιοκτήτες των ΟΤΚΖ είναι υποχρεωμένοι να παραδίδουν το όχημά τους σε εγκεκριμένα σημεία συλλογής ΟΤΚΖ, τα οποία πρέπει να είναι συμβεβλημένα με

εγκεκριμένα συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης. (Σήμερα το μόνο σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης ΟΤΚΖ είναι η ΕΔΟΕ).

Οι κάτοχοι ΟΤΚΖ είναι υποχρεωμένοι οι ίδιοι να μεταφέρουν και να παραδίδουν τα οχήματά τους στα παραπάνω σημεία. Κατά την παράδοση του ΟΤΚΖ οι ιδιοκτήτες ή κάτοχοι ΟΤΚΖ λαμβάνουν βεβαίωση παραλαβής. (Οι βεβαιώσεις παραλαβής χορηγούνται μέχρι την 20η Δεκεμβρίου κάθε έτους, ενώ για τις απομακρυσμένες περιοχές μέχρι τη 15η Δεκεμβρίου).

Η παράδοση των ΟΤΚΖ ολοκληρώνεται με την έκδοση του πιστοποιητικού καταστροφής, το οποίο αποτελεί το μόνο νόμιμο έγγραφο για την αποταξινόμηση του οχήματος. Τα πιστοποιητικά καταστροφής εκδίδονται μόνο από τις συμβεβλημένες με το σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης επιχειρήσεις και χορηγούνται στο τελικό ιδιοκτήτη μέσα σε 8 μέρες από τη χορήγηση της βεβαίωσης παραλαβής.

Τα συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης έχουν την υποχρέωση να πετύχουν τους παραπάνω στόχους:

- μέχρι τη 01-01-06, η επαναχρησιμοποίηση και αξιοποίηση των ΟΤΚΖ που έχουν παραχθεί μετά τη 01-01-1980 πρέπει να φτάνει τουλάχιστον το 85% κατά μέσο όρο ανά όχημα και ανά έτος, ενώ η επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση αυξάνεται για το ίδιο χρονικό όριο στο 80%. Για τα αυτοκίνητα που έχουν παραχθεί πριν από τη 01-01-1980, τα ποσοστά διαμορφώνονται σε 75% επαναχρησιμοποίηση και αξιοποίηση και 70% επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση.
- Μέχρι τη 01-01-2015, η επαναχρησιμοποίηση και αξιοποίηση πρέπει να φτάνει τουλάχιστον το 95% κατά μέσο βάρος ανά όχημα και επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση να φτάνει το 85%.

Βέβαια σημαντικός παράγοντας που αποτελεί τροχοπέδη στην αύξηση του ποσοστού συλλογής/αξιοποίησης των ΟΤΚΖ, αποτελεί και η νοοτροπία των ιδιοκτητών που είτε αναμένουν το μέτρο της απόσυρσης, είτε δεν αποχωρίζονται παλαιά αυτοκίνητα για συναισθηματικούς λόγους ή είτε τέλος λόγω περιορισμένης περιβαλλοντικής

συνείδησης επιλέγουν την εγκατάλειψη του οχήματος σε κάποιο σημείο καταλαμβάνοντας τις ήδη περιορισμένες θέσεις στάθμευσης.

Η ετήσια ποσότητα των οχημάτων τέλους κύκλου ζωής είναι περίπου 35.000 τόνοι εκ των οποίων ανακυκλώνεται το 75% των συλλεγομένων. Περίπου το 60% του συνόλου των κυκλοφορούντων επιβατηγών και ελαφρών φορτηγών βρίσκεται στους νομούς Αττικής και Θεσσαλονίκης.

Η μέση ηλικία των ΟΤΚΖ στην Ελλάδα είναι γύρω στα 24,5 έτη (13 έτη είναι περίπου η μέση ηλικία του στόλου των κυκλοφορούντων οχημάτων) ενώ στη Β. Ευρώπη είναι της τάξεως των 13 ετών. Είναι αξιοσημείωτο ότι η Ελλάδα μολονότι διατηρεί από τους παλαιότερους στόλους στην Ευρώπη έχει από τους χαμηλότερους ρυθμούς παραγωγής ΟΤΚΖ. (Πηγή ΥΠΕΧΩΔΕ, ΓΕΔΣΑΠ).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΑΠΟΣΥΡΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2007 & 2008

Θα ξεκινήσουμε την ανάλυση δεδομένων με το κεφάλαιο «ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΑΠΟΣΥΡΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2007 & 2008». Στο κεφάλαιο αυτό επεξεργαστήκαμε και αναλύσαμε τα δεδομένα που συλλέξαμε για κάθε έτος, δηλαδή για το 2007 και το 2008. Τα δείγματα μας παρουσιάζονται σε πίνακες και γραφήματα για να είναι εύκολα κατανοητή η ανάλυση τους. Η ανάλυση μας επικεντρώνεται κυρίως στον αριθμό αποσύρσεων που πραγματοποιήθηκαν για τις εκάστωτε ηλικίες.

Ξεκινώντας κάνουμε μια απογραφή του αριθμού των αποσύρσεων που συλλέξαμε σε κάθε ηλικία για κάθε έτος ξεχωριστά και παρατηρούμε τα σημεία στα οποία έχουμε ακραίες τιμές, τα διαγράμματα βοηθάνε ιδιαίτερα σε αυτό τον τομέα των αναλύσεων. Στη συνέχεια ακολουθεί μια σύγκριση των αριθμών για τα δυο έτη και κάποια συμπεράσματα που προκύπτουν από την σύγκριση αυτή. Επίσης πραγματοποιείται και συνολική ανάλυση του δείγματος που συλλέξαμε, με την αθροίσει του αριθμού αποσύρσεων για κάθε ηλικία και των δύο ετών.

Τέλος επιλέξαμε να χωρίσουμε τις ηλικίες αποσύρσεων σε κλίμακες για να εξάγουμε τη συχνότητα των αποσύρσεων για κάθε κατηγορία. Επιπλέον πραγματοποιείτε σύγκριση των καμπυλών των γραφημάτων με περεταίρω αναλύσεις.

2.1 Ανάλυση αριθμού αποσύρσεων σε σχέση με την ηλικία για τα έτη 2007

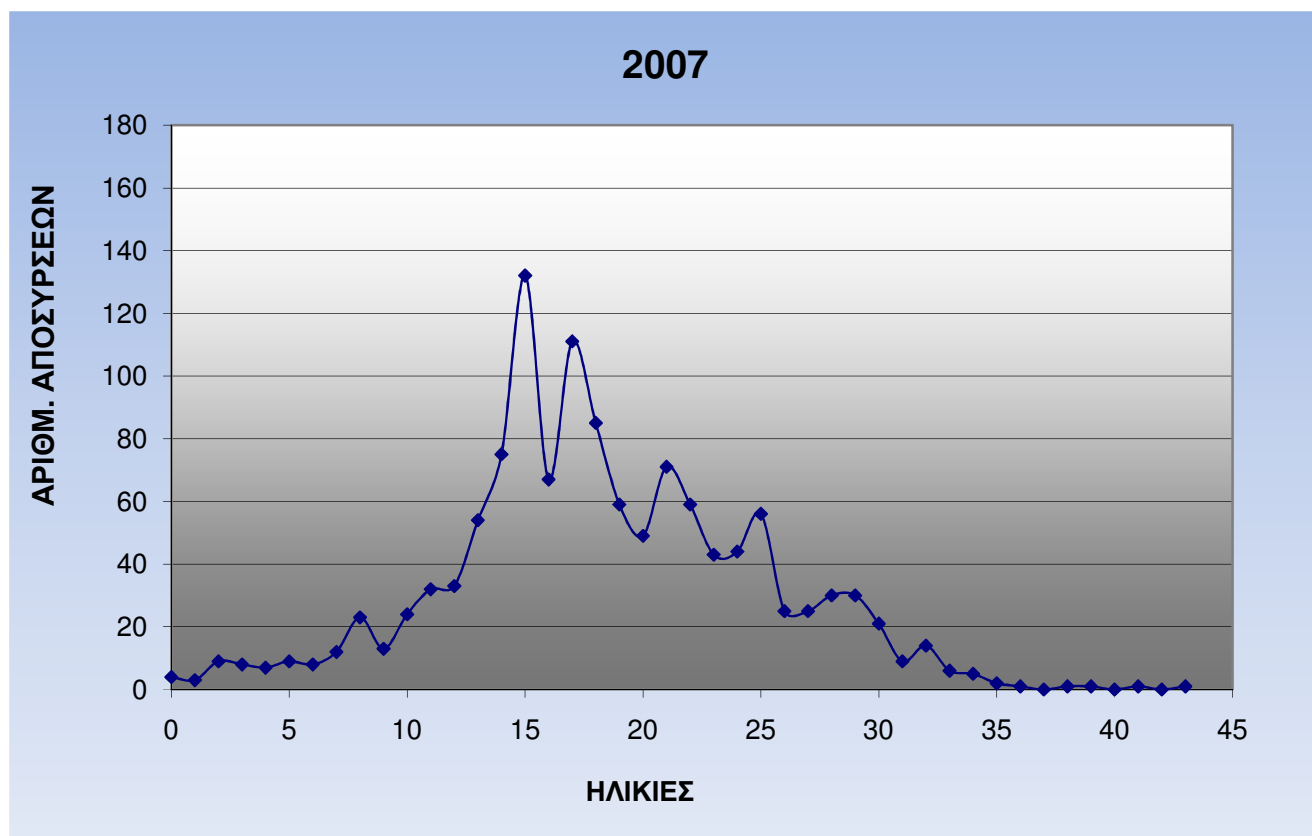
Όπως προαναφέραμε συλλέξαμε δεδομένα για τις αποσύρσεις των οχημάτων για τις χρονιές 2007 & 2008 για τον τομέα της ανατολικής Κρήτης. Παρατηρείται πως τη χρονιά 2007 πραγματοποιήθηκαν 1258 αποσύρσεις αυτοκινήτων.

Αναλύοντας περεταίρω τα δεδομένα μας ξεχωρίσαμε τον αριθμό αποσύρσεων ανά χρόνο ζωής (ηλικία) όπως φαίνεται αναλυτικά στον παρακάτω πίνακα 1, δηλαδή τον χρόνο κατά τον οποίο το κάθε αυτοκίνητο είχε ενεργή κυκλοφορία στους δρόμους. Βάση της παραπάνω ενέργειας μας δημιουργήσαμε γραφήματα στα οποία παρουσιάζονται παρακάτω ο αριθμός αποσύρσεων ανά ηλικία για κάθε χρονιά ξεχωριστά.

2007			
ΗΛΙΚΙΕΣ	ΑΡ.ΑΠΟΣΥΡΣΕΩΝ	ΗΛΙΚΙΕΣ	ΑΡ.ΑΠΟΣΥΡΣΕΩΝ
0	4	22	59
1	3	23	43
2	9	24	44
3	8	25	56
4	7	26	25
5	9	27	25
6	8	28	30
7	12	29	30
8	23	30	21
9	13	31	9
10	24	32	14
11	32	33	6
12	33	34	5
13	54	35	2
14	75	36	1
15	132	37	0
16	67	38	1
17	111	39	1
18	85	40	0
19	59	41	1
20	49	42	0
21	71	43	1

Πίνακας 1

Στο γράφημα 1 του 2007 παρατηρούμαι ότι η καμπύλη ακολουθεί ανοδική πορεία μέχρι τα 15 χρόνια και μετά τα 15 χρόνια ακολουθεί, με ορισμένα σκαμπανεβάσματα, καθοδική πορεία. Ως ανώτατο σημείο φαίνεται να είναι τα 15 χρόνια. Το σημείο αυτό μας δείχνει σε ποια ηλικία αποσύρθηκαν τα περισσότερα αυτοκίνητα της εν λόγω χρονιάς. Συγκεκριμένα από τα συνολικά 1258 αποσυρθέντα αυτοκίνητα, 132 αυτοκίνητα αποσύρθηκαν σε ηλικία 15 ετών. Από κατάλληλους υπολογισμούς βρέθηκε ότι ο μέσος όρος ζωής των αυτοκινήτων για το 2007 ήταν 18.38 έτη.



Γράφημα 1

2.2 Ανάλυση αριθμού αποσύρσεων σε σχέση με την ηλικία για τα έτη 2008

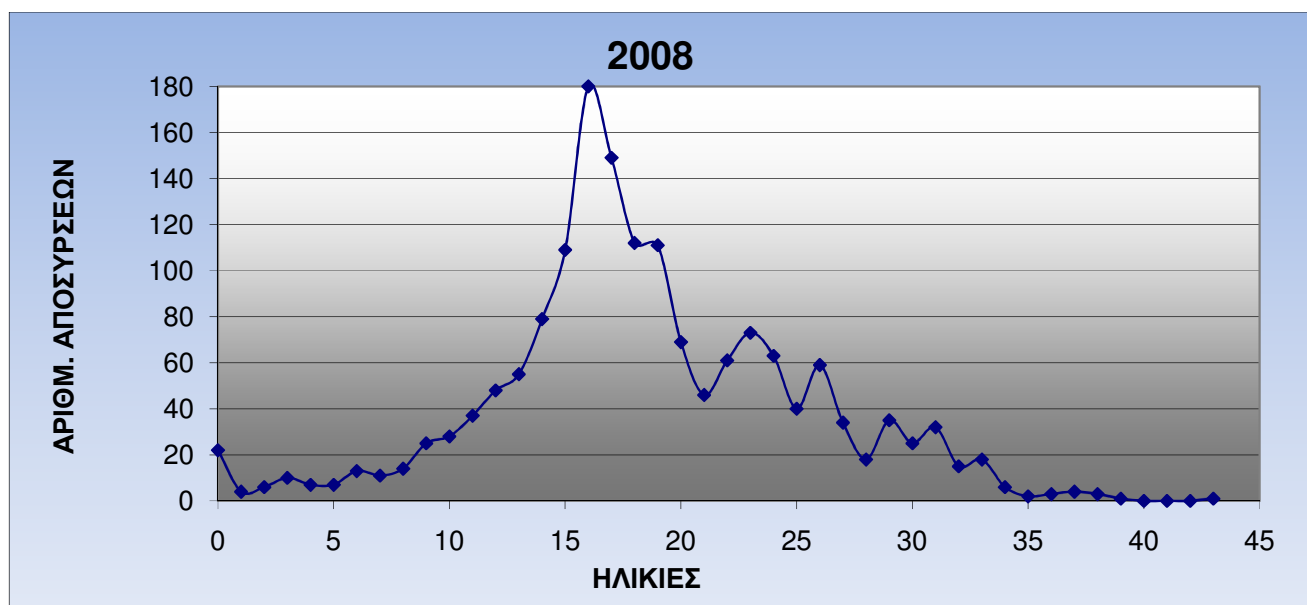
Τη χρονιά 2008 πραγματοποιήθηκαν 1631 αποσύρσεις, δηλαδή το 2008 πραγματοποιήθηκαν 373 αποσύρσεις περισσότερες σε σχέση με το 2007. Αντίστοιχα όπως και στο προηγούμενο υποκεφάλαιο θα πραγματοποιήσουμε ανάλυση για το εν λόγω έτος. Αντίστοιχα παραθέτουμε και τον πίνακα 2 με τα δεδομένα για το 2008.

2008			
ΗΛΙΚΙΕΣ	ΑΡ.ΑΠΟΣΥΡΣΕΩΝ	ΗΛΙΚΙΕΣ	ΑΡ.ΑΠΟΣΥΡΣΕΩΝ
0	22	22	61
1	4	23	72
2	6	24	63
3	10	25	40
4	7	26	59
5	7	27	34
6	13	28	18
7	11	29	35
8	14	30	25
9	25	31	32

10	28	32	15
11	37	33	18
12	48	34	5
13	55	35	2
14	79	36	3
15	109	37	4
16	180	38	3
17	148	39	1
18	112	40	0
19	110	41	0
20	69	42	0
21	46	43	1

Πίνακας 2

Στο γράφημα 2 για το 2008 η καμπύλη δείχνει να ακολουθεί ανάλογη πορεία με αυτή του γραφήματος του 2007. Εδώ έχουμε ως ανώτατο σημείο της καμπύλης έχουμε τα 16 χρόνια με τη διαφορά ότι παρατηρείται απότομη άνοδος και κάθοδος πριν και μετά από το συγκεκριμένο σημείο. Το γεγονός αυτό ίσως να οφείλεται στο ότι σε ηλικία 16 ετών έγιναν μαζικότερες αποσύρσεις οι οποίες φτάσανε τα 180 οχήματα όπως επίσης και στο γεγονός ότι είχαμε περισσότερες αποσύρσεις την εν λόγω χρονιά, 1631 συγκεκριμένα. Ο μέσος όρος ζωής των αυτοκινήτων για τη χρονιά του 2008 κυμάνθηκε στα 18.5 χρόνια περίπου, ελάχιστα μεγαλύτερος από την προηγούμενη χρονιά.



Γράφημα 2

Από τα δυο γραφήματα μπορούμε να καταλάβουμε ότι οι περισσότερες αποσύρσεις οχημάτων έλαβαν χώρα μεταξύ των ηλικιών 15 έως 20. Επίσης παρατηρούνται αρκετές

αποσύρσεις και μεταξύ των ηλικιών 20 έως 25. Στις νεότερες ηλικίες και στις γηραιότερες παρατηρείται χαμηλότερος αριθμός αποσύρσεων.

Από τις παραπάνω αναλύσεις παρατηρούμαι, συγκρίνοντας τα αποτελέσματα των δύο χρονιών, πως το 2008 σε σχέση με το 2007 έχουμε περισσότερες αποσύρσεις και επίσης πως έχουμε μικρή αύξηση του μέσου όρου ζωής των αυτοκινήτων. Το γεγονός της αύξησης των αποσυρθέντων αυτοκινήτων μπορεί να ερμηνευθεί από πολλούς παράγοντες. Ένας από αυτούς θα μπορούσε να είναι η αύξηση του κόστους συντηρήσεως και του κόστους μετακίνησης των οχημάτων, κόστη τα οποία αυξάνονται όσο μεγαλώνει και ο χρόνος ζωής των οχημάτων. Αναλογιζόμενοι λοιπόν και τις οικονομικές συγκυρίες των τελευταίων ετών θα μπορούσαμε να ερμηνεύσουμε την αύξηση των αποσύρσεων από καθαρά οικονομικούς λόγους.

Η αύξηση του μέσου όρου ζωής το 2008 σε σχέση με το 2007 είναι μικρή, όμως αν τη συνδέσουμε με το γεγονός ότι το 2007 στα 15 χρόνια ζωής είχαμε τις περισσότερες αποσύρσεις ενώ το 2008 είχαμε την κορύφωση των αποσύρσεων σε ηλικία 16 ετών, παρατηρούμε μια συντηρητική τάση των κατοίκων του νησιού στο να εμπιστεύονται τα αυτοκίνητα τους παρόλο το προχωρημένο της ηλικίας τους και να παρατείνουν έτσι το χρόνο ζωής τους.

2.3 Ανάλυση αριθμού αποσύρσεων σε σχέση με την ηλικία για τα έτη 2007 και 2008

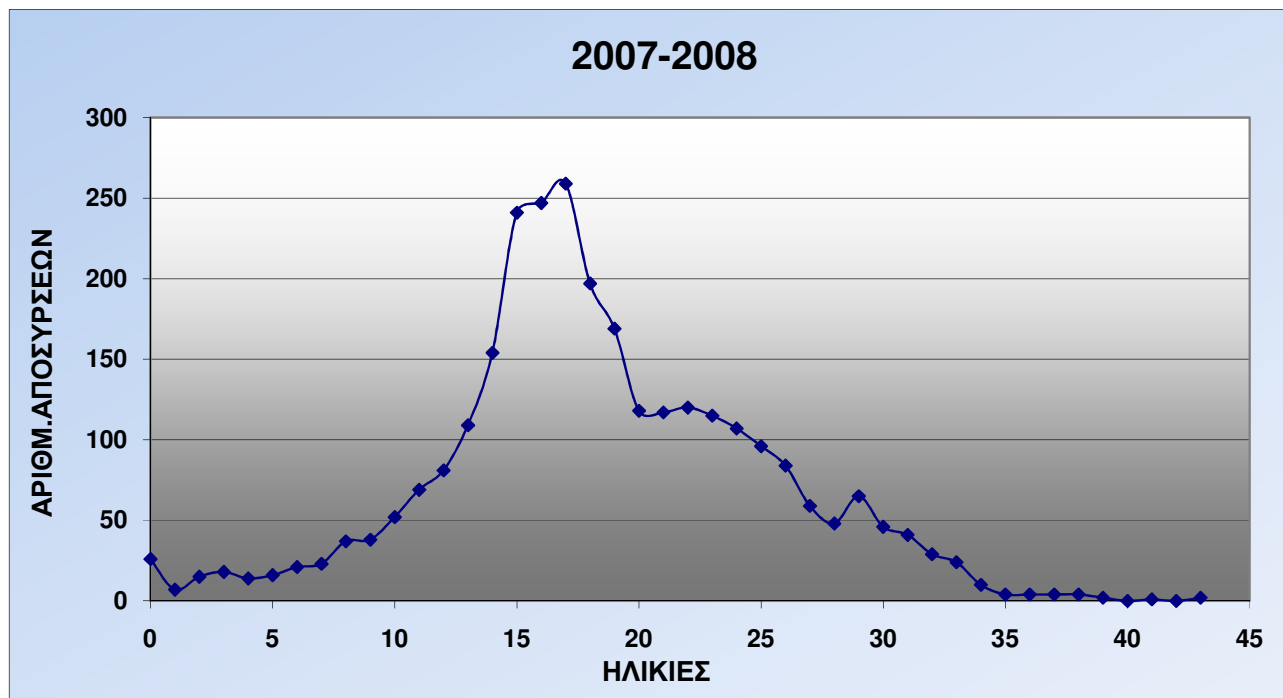
Στην ενότητα αυτή συγχωνεύσαμε τα έτη 2007 και 2008 προσθέτοντας των αριθμό των αποσύρσεων που είχαμε σε κάθε ηλικία απόσυρσης και από τα δύο έτη. Με τον ίδιο τρόπο κατασκευάσαμε πίνακα και γράφημα στα οποία διαφαίνονται τα νέα μας δεδομένα.

Επίσης για περεταίρω ανάλυση χωρίσαμε τις ηλικίες όπως θα φανεί παρακάτω σε υποκατηγορίες και κατασκευάσαμε αντίστοιχους πίνακες και γραφήματα. Η ανάλυση αυτή έγινε και για τα δύο έτη μαζί.

Παρακάτω ακολουθεί ο πίνακας 3 και το γράφημα 3 στο οποίο πραγματοποιήσαμε συγχωνεύσεις των αποσύρσεων και για τα δύο έτη μαζί.

2007-2008			
ΗΛΙΚΙΕΣ	ΑΡ.ΑΠΟΣΥΡΣΕΩΝ	ΗΛΙΚΙΕΣ	ΑΡ.ΑΠΟΣΥΡΣΕΩΝ
0	26	22	120
1	7	23	115
2	15	24	107
3	18	25	96
4	14	26	84
5	16	27	59
6	21	28	48
7	23	29	65
8	37	30	46
9	38	31	41
10	52	32	29
11	69	33	24
12	81	34	10
13	109	35	4
14	154	36	4
15	241	37	4
16	247	38	4
17	259	39	2
18	197	40	0
19	169	41	1
20	118	42	0
21	117	43	2

Πίνακας 3



Γράφημα 3

Παρατηρώντας το γράφημα 3 στο οποίο γίνεται γενική αναφορά των δεδομένων που συλλέξαμε και για τις δύο χρονιές, βλέπουμε πως η καμπύλη δε διαφέρει πολύ από αυτές των ετών 2007 και 2008. Υπάρχει μια ανοδική τάση στις αποσύρσεις μετά την ηλικία των 10 ετών, κορυφώνεται στις ηλικίες 14,15 και 16 όπου έχουμε τις μεγαλύτερες συγκεντρώσεις αποσύρσεων και μετά την ηλικία των 16 ετών αρχίζει απότομα η πτώση των αποσύρσεων. Με βάση το γράφημα αυτό μπορούμε να υποθέσουμε ότι η πλειοψηφία των κατοίκων αποσύρουν τα αυτοκίνητα τους γύρω στη 15ετία. Πολύ λίγοι είναι εκείνοι οι οποίοι τα αποσύρουν πριν τα 10 χρόνια, ενώ δεν είναι λίγοι και εκείνοι οι οποίοι κρατάνε τα αυτοκίνητα τους και μετά την 20ετία.

Μπορούμε να πούμε ότι η καμπύλη δίνει μια εικόνα φυσιολογική καθώς θα ήταν ασυνήθιστο να υπήρχε μεγάλο δείγμα αποσύρσεων στις μικρές ηλικίες (0-5 χρόνια), καθώς δεν συνηθίζεται για λειτουργικούς λόγους να μην δύναται να κινηθεί ένα αυτοκίνητο. Τα αυτοκίνητα που αποσύρονται σε αυτές τις ηλικίες προφανώς θα είναι λόγω σοβαρών βλαβών, τρακαρισμάτων ή και ενδεχομένως λόγω αλλαγής πινακίδας κυκλοφορίας.

Επίσης και στις μεγαλύτερες ηλικίες (20 και άνω χρόνια) μπορούμε να πούμε ότι δείχνει μια πραγματικότητα το γράφημα. Στους δρόμους παρατηρούμαι πολλές φορές ότι κυκλοφορούν αρκετά παλαιά αυτοκίνητα. Υπάρχουν πολύ λόγοι που οδηγούν στην απόσυρση ενός αυτοκινήτου σε αυτές τις ηλικίες. Σημαντικότερη αιτία σίγουρα είναι η παλαιότητα καθώς όσο αυξάνεται, αυξάνονται και τα έξοδα συντήρησης του, τα συστήματα παρουσιάζουν βλάβες και πολλές φορές είναι ιδιαίτερα δαπανηρά. Τα αυτοκίνητα με παλαιότερες τεχνολογίες συνήθως γίνονται περισσότερο ρυπογόνα από τα αυτοκίνητα νεότερων γενιών όσο αυξάνεται η παλαιότητα τους και η χρήση τους. Η πιθανή επιβολή προστίμων αν δεν πληρούν τις προδιαγραφές οι καταλύτες τους ενδεχομένως να οδηγήει αρκετούς κατοίκους στην απόσυρση τους. Επίσης υπάρχει περίπτωση ορισμένα αυτοκίνητα

Με διαφορετικό τρόπο τώρα, χωρίσαμε τις ηλικίες σε κατηγορίες και σε κάθε κατηγορία βρήκαμε πόσα αυτοκίνητα αποσύρθηκαν συνολικά και τις δύο χρονιές. Τα αποτελέσματα αυτά φαίνονται στον πίνακα που ακολουθεί. Οι κατηγορίες όπως φαίνονται και παρακάτω είναι οι : 0 έως 5 ετών, 6 έως 10, 11 έως 15, 21 έως 25, 26 έως 30, 31 έως 35 και η τελευταία η κατηγορία των 36 και άνω. (βλέπε πίνακα 4)

Όπως φαίνεται από τον πίνακα 4 η κατηγορία με την μεγαλύτερη συχνότητα αποσύρσεων οχημάτων, ήταν εκείνη τον 16 έως 20, δηλαδή των οχημάτων που αποσύρθηκαν ύστερα από 16 έως και 20 χρόνια από την ημέρα κυκλοφορίας τους. Τα οχήματα με ηλικία άνω των 36 ετών ήταν ελάχιστα σε σχέση με το δείγμα, μόλις 17 στα 2889 οχήματα που συλλέξαμε.

ΗΛΙΚΙΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΟΣΥΡΣΕΩΝ
0-5	96
6-10	171
11-15	654
16-20	990
21-25	555

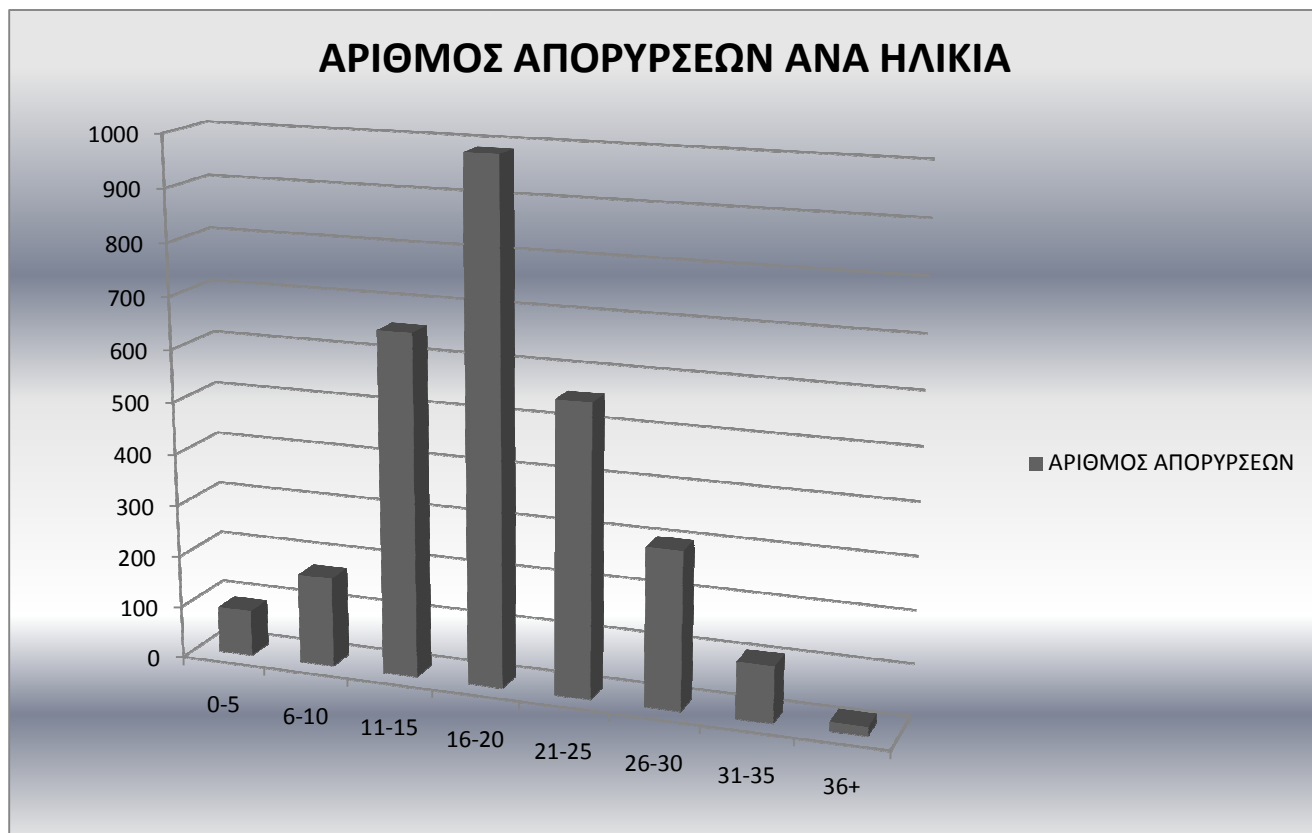
26-30	302
31-35	108
36+	17

Πίνακας 4

Σε μια περεταίρω ανάλυση που πραγματοποιήσαμε, βάλαμε τα στοιχεία του παραπάνω πίνακα σε γράφημα με κάθετες στήλες. Στη κάθετη στήλη έχουμε τον αριθμό των αποσύρσεων σε αύξουσα κλίμακα ενώ παρόμοια στον οριζόντιο άξονα βάλαμε τις κατηγορίες ηλικιών.

Όπως παρατηρούμε και σε αυτό το γράφημα τα αποτελέσματα δείχνουν ξεκάθαρα τις διαφορές μεταξύ των εκάστως κατηγοριών. Ένα αξιοσημείωτο στοιχείο που μπορούμε να δούμε είναι πως η καμπύλη που δημιουργούν οι κάθετες στήλες που σχηματίζονται από τα δεδομένα δίνουν ένα σχήμα “καμπανωιδές”. Αυτό συμβαίνει καθώς η μεγαλύτερη συχνότητα αποσύρσεων έλαβε μέρος στις μεσαίες κατηγορίες των 11 έως 15, 16 έως 20 και 21 έως 25 χρόνια. Όπως αναφέραμε και προηγουμένως η καμπύλη που σχηματίζεται δεν είναι απόλυτα ομοιόμορφη και συμμετρική καθώς όπως θα παρατηρήσουμε και σε αυτό το γράφημα οι ηλικιακές κατηγορίες 26-30,31-35 έχουμε μεγαλύτερο δείγμα από τις κατηγορίες 6-10 και 0-5.

Από όλα αυτά μπορούμε να συμπεράνουμε ότι ο μέσος όρος ηλικίας στον οποίο οι κάτοικοι δυτικής Κρήτης απέσυραν τα οχήματά τους για τα έτη 2007 & 2008 κυμάνθηκε μεταξύ των 16 και 20 ετών, ενώ δεν ήταν λίγοι και εκείνοι οι οποίοι απέσυραν τα οχήματά τους μετά το πέρας των 20 ετών πράγμα το οποίο αναδεικνύει κατά κάποιον τρόπο την εμπιστοσύνη των οδηγών στα οχήματά τους. Αυτό μαρτυράει επίσης και το γεγονός ότι οι αποσύρσεις στα οχήματα 0-5 και 6-10 είναι αισθητά μικρότερες από τις γηραιότερες ηλικίες.



Γράφημα 4

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΣΥΡΣΕΩΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗ ΧΩΡΑ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ

Σε αυτό το κεφάλαιο μελετήσαμε των συνολικό αριθμό αποσύρσεων που είχαμε και για τα δύο έτη με γνώμονα τη χώρα προέλευσης του κάθε αποσυρθέντος αυτοκινήτου. Σκοπός της ανάλυσης αυτής ήταν βάση της σύγκρισης που πραγματοποιήσαμε μεταξύ των χωρών, να εξάγουμε συμπεράσματα ως προς την προτίμηση που ενδεχομένως να δείχνει ο πληθυσμός της Δυτικής Κρήτης, σε κατασκευαστές από κάποια συγκεκριμένη χώρα προέλευση. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι η χώρα που παρουσιάζει τον μεγαλύτερο αριθμό αποσύρσεων προφανώς έχει και ένα μεγάλο μερίδιο πωλήσεων στην αγορά και άρα προτιμήσεων από τους καταναλωτές.

Η ανάλυση έγινε συγχωνεύοντας τα δύο έτη μαζί. Ξεχωρίσαμε τις χώρες από τις οποίες είχαμε μεγάλους αριθμούς δειγμάτων, δηλαδή αποσύρσεων για να είναι η ανάλυση μας πιο έγκυρη και πιο εύκολη, έτσι για τις χώρες από τις οποίες είχαμε μικρούς αριθμούς αποσύρσεων τις συγκεντρώσαμε σε μια κατηγορία την οποία ονομάσαμε όπως θα φανεί παρακάτω «Άλλες χώρες».

Για την στατιστική ανάλυση μας κατασκευάσαμε πίνακα στον οποίο καταγράφονται ο αριθμός των δεδομένων μας μαζί με το ανάλογο ποσοστό τους στο σύνολο. Επίσης για να έχουμε και μια εύκολη και γρήγορη εικόνα των δεδομένων μας για αυτό το κεφάλαιο κατασκευάσαμε και μια στατιστική πίτα στην οποία μπορούμε οπτικά να βγάλουμε συμπεράσματα.

3.1 Ανάλυση του αριθμού αποσύρσεων σε σχέση με την χώρα κατασκευής των οχημάτων

Στο κεφάλαιο αυτό έχουμε ξεχωρίσει την χώρα προέλευσης της κάθε μάρκας οχημάτων .

Από το διαχωρισμό αυτό προέκυψαν με μεγάλο αριθμό αποσύρσεων οι παρακάτω εθνότητες :

	ΑΡ. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΟ%
ΙΤΑΛΙΚΑ	451	15,6%
ΓΑΛΛΙΚΑ	355	12,3%
ΙΣΠΑΝΙΚΑ	160	5,5%
ΙΑΠΩΝΙΚΑ	903	31,3%
ΓΕΡΜΑΝΙΚΑ	531	18,4%
ΑΓΓΛΙΚΑ	196	6,8%
ΚΟΡΕΑΤΙΚΑ	132	4,6%
ΑΛΛΕΣ ΧΩΡΕΣ	161	5,6%
	2889	100%

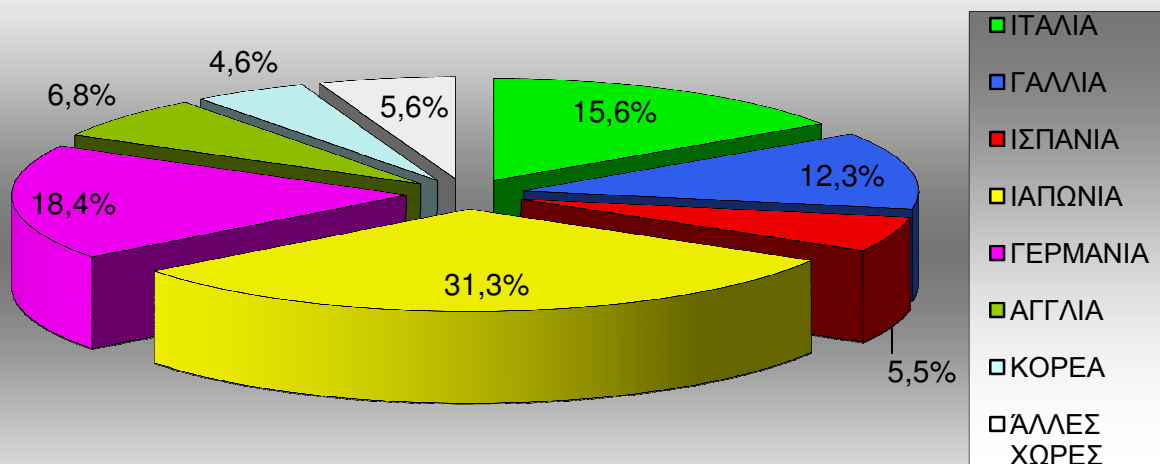
Πίνακας 5

Στον πίνακα 5, παρατηρούμε των αριθμό των αποσυρθέντων οχημάτων για κάθε εθνικότητα, καθώς και το ποσοστό που κατέχει η κάθε χώρα στο σύνολο του δείγματος .

Βάσει των στοιχείων του πίνακα, συμπεραίνουμε ότι η εθνικότητα με το μεγαλύτερο αριθμό αποσύρσεων κατά τα έτη 2007 – 2008 είναι η Ιαπωνία με ποσοστό 31,3% , ακολουθεί η Γερμανία με ποσοστό 18,4% , η Ιταλία με ποσοστό 15,6% και η Γαλλία με ποσοστό 12,3% . Οι υπόλοιπες εθνικότητες κατέχουν σχετικά μικρό ποσοστό .

Τα αποτελέσματα μας παρουσιάζονται και παρακάτω στο γράφημα 5 σε μορφή πίτας με μεγαλύτερη ευκρίνεια. Από το γράφημα μας παρακάτω μπορούμε εύκολα να συμπεράνουμε ότι τη μερίδα του λέοντος κατέχουν τα οχήματα με χώρα προέλευσης την Ιαπωνία (χρώμα κίτρινο). Μεγάλα ποσοστά στην πίτα επίσης φαίνονται να κατέχουν τα Γερμανικά οχήματα (χρώμα μωβ) αλλά και τα Ιταλικά οχήματα (χρώμα πράσινο).

% Ποσοστό Αποσύρσεων Ανα Χώρα Προέλευσης



Γράφημα 5

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΣΥΡΣΕΩΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει το παρών κεφάλαιο στο οποίο πραγματοποιήσαμε αναλύσεις των αποσύρσεων με βάση την μάρκα των κατασκευαστών. Όπως αναφέραμε στο προηγούμενο κεφάλαιο που πραγματοποιήσαμε αναλύσεις με βάση τη χώρα προέλευσης του κατασκευαστή, ότι θα είχαμε τη δυνατότητα να δούμε ποια χώρα προέλευσης έχει τη πλειοψηφία των πωλήσεων, έτσι σε αυτό το κεφάλαιο μπορούμε να δούμε συγκεκριμένα ποιος κατασκευαστής έχει μεγάλο μερίδιο στην αγορά.

Σε πρώτη φάση διεξαγάγαμε μια γενική ανάλυση για να δούμε τι αριθμό αποσύρσεων είχαμε για κάθε κατασκευαστή, σαν γενική εικόνα. Σε δεύτερη φάση επιλέξαμε να πραγματοποιήσουμε ανάλυση εκτενέστερη για κάθε κατασκευαστή ξεχωριστά. Γνωρίζοντας τον αριθμό αποσύρσεων σε κάθε ηλικία μπορέσαμε να δούμε μέσω γραφημάτων το ρυθμό με τον οποίο αποσύρονται τα οχήματα του κάθε κατασκευαστή και σε ποιες ηλικίες παρουσιάζουν ιδιαιτερότητες.

Στις αναλύσεις μας επιλέξαμε κατασκευαστές από τους οποίους είχαμε αρκετά μεγάλο δείγμα για ανάλυση καθώς θεωρήσαμε άσκοπο και χωρίς νόημα να πραγματοποιήσουμε αναλύσεις για κατασκευαστές με πολύ μικρό δείγμα.

4.1 Ανάλυση του αριθμού αποσύρσεων σε σχέση με τη μάρκα του κατασκευαστή

Στην ενότητα αυτή γίνεται συσχέτιση του αριθμού αποσύρσεων σε σχέση με την μάρκα του κατασκευαστή. Όπως προαναφέραμε κατά την συλλογή των στοιχείων μας για κάθε αυτοκίνητο που καταγράψαμε ξέραμε από την αρχή και την μάρκα του. Με αυτό των τρόπο κατατάξαμε τα αυτοκίνητα μας σε ομάδες ανάλογα με την μάρκα τους και καταγράψαμε σε γράφημα των συνολικό αριθμό αποσύρσεων για κάθε μια.

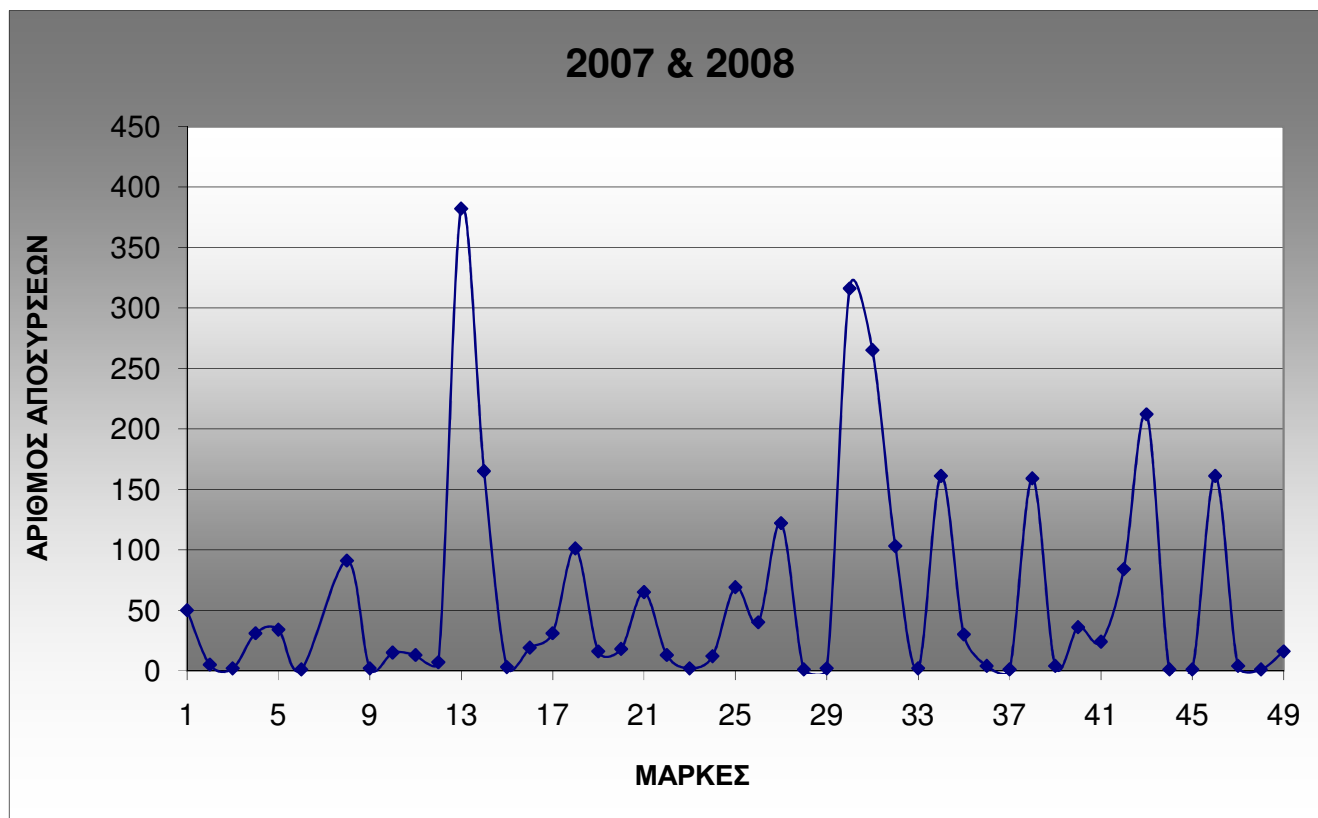
Για την κατασκευή του γραφήματος κρίθηκε αναγκαίο να γίνει κωδικοποίηση της κάθε μάρκας αυτοκινήτου για την καλύτερη κατανόηση της ανάλυσης του. Στον παρακάτω πίνακα 6 φαίνονται οι μάρκες όπως τις κωδικοποιήσαμε για να μπορέσουν να διαβαστούν εύκολα στο γράφημα παρακάτω

ΚΩΔΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ	ΜΑΡΚΕΣ	ΚΩΔΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ	ΜΑΡΚΕΣ
1	ALFA ROMEO	26	MERCEDES
2	AUTOBIANCHI	27	MITSUBISHI
3	AUSTIN METRO	28	MOTOR IBERICA
4	AUDI	29	NAMCO
5	BMW	30	NISSAN+DATSUN
6	CHEVROLET	31	OPEL
8	CITROEN	32	PEUGEOT
9	DACIA	33	PIAGGIO
10	DAEWOO	34	RENAULT
11	DAIHATSU	35	ROVER
12	DAIMLER CHRYSLER	36	SAAB
13	FIAT	37	SAEHAN MOTOR
14	FORD	38	SEAT
15	F.S.O	39	SIMCA
16	FUJIHEAVY	40	SKODA
17	HONDA	41	SUBARU
18	HYUNDAI	42	SUZUKI
19	ISUZU	43	TOYOTA
20	KIA	44	TATA
21	LADA	45	TRIUMPH
22	LANCIA	46	VW
23	LEYLAND	47	VOLVO
24	MARUTI	48	WARTBURT
25	MAZDA	49	ZASTAVA

Πίνακας 6

Μελετώντας το γράφημα 6, διαπιστώνουμε ότι για τα έτη 2007 – 2008 η μάρκα με την μεγαλύτερη συχνότητα, παρουσιάζεται να είναι η FIAT στο σημείο δεκατρία (13) με 382 αποσύρσεις. Ακολουθεί η NISSAN - DATSUN στο σημείο τριάντα (30) με 316 αποσύρσεις, η OPEL στο σημείο τριάντα ένα (31) με 265 αποσύρσεις και η TOYOTA στο σημείο σαράντα τρία (43) με 212 αποσύρσεις.

Σχετικά μικρότερη συχνότητα εμφανίζει η RENAULT στο σημείο τριάντα τέσσερα (34) και η VW στο σημείο σαράντα έξι (46) με 161 αποσύρσεις. Η SEAT στο σημείο τριάντα οκτώ (38) με 159 αποσύρσεις. Οι υπόλοιπες μάρκες παρουσιάζουν μικρότερο ποσοστό απόσυρσης.



Γράφημα 6

4.2 Ανάλυση του αριθμού αποσύρσεων σε σχέση με την ηλικία απόσυρσης για κάθε μάρκα κατασκευαστή

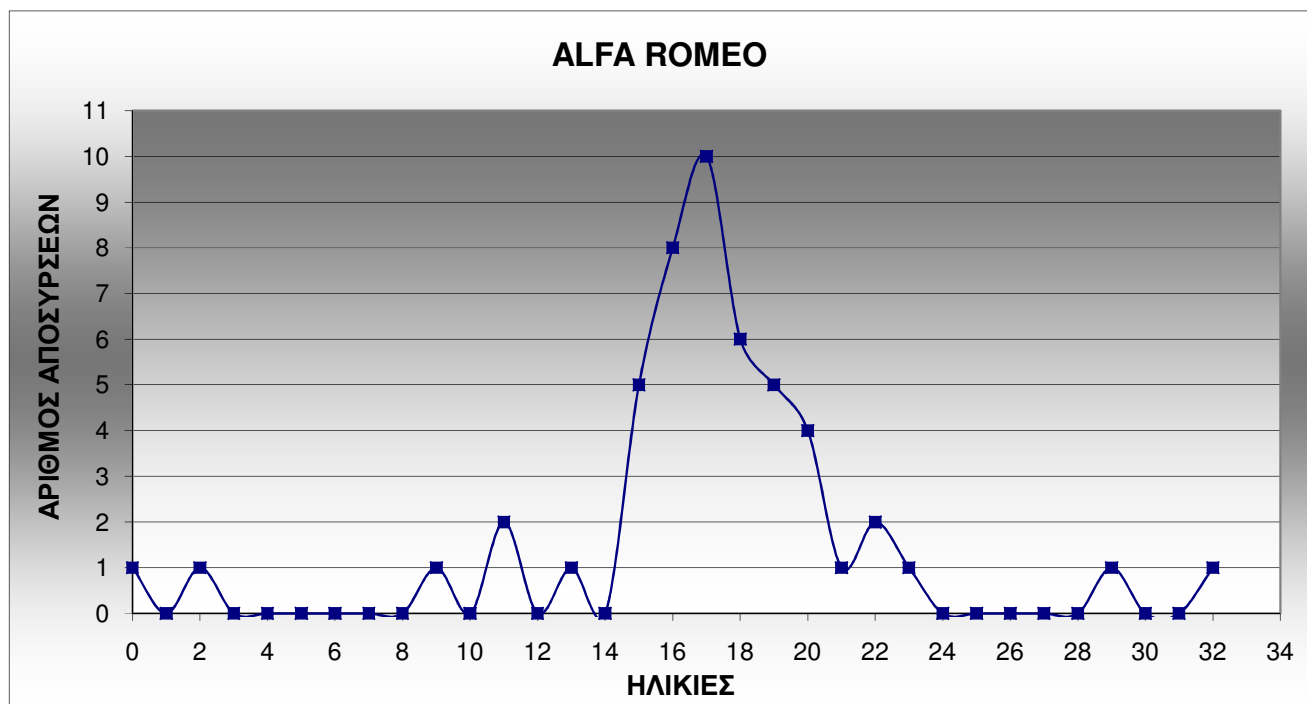
Στο παρών κεφάλαιο γίνεται ανάλυση του αριθμού αποσύρσεων οχημάτων σε σχέση με τις ηλικίες αποσύρσεων για κάθε μάρκα αυτοκινήτου συνολικά κατά τα έτη 2007 - 2008. Διαλέξαμε σαν κριτήριο ανάλυσης τις μάρκες των οποίων το δείγμα που συλλέξαμε ξεπέρασε τα 50 οχήματα, έτσι ώστε τα αποτελέσματα μας να είναι όσο τον δυνατόν πιο έγκυρα.

Έτσι οι μάρκες οι οποίες αναλύσαμε παρακάτω ήταν οι εξής:

ALPHA ROMEO, CITROEN , FIAT , FORD , HYUNDAI , LADA , MAZDA, MITSUBISHI , NISSAN - DATSUN , OPEL ,PEUGEOT , RENAULT , SEAT , SUZUKI , TOYOTA , VW .

ALFA ROMEO

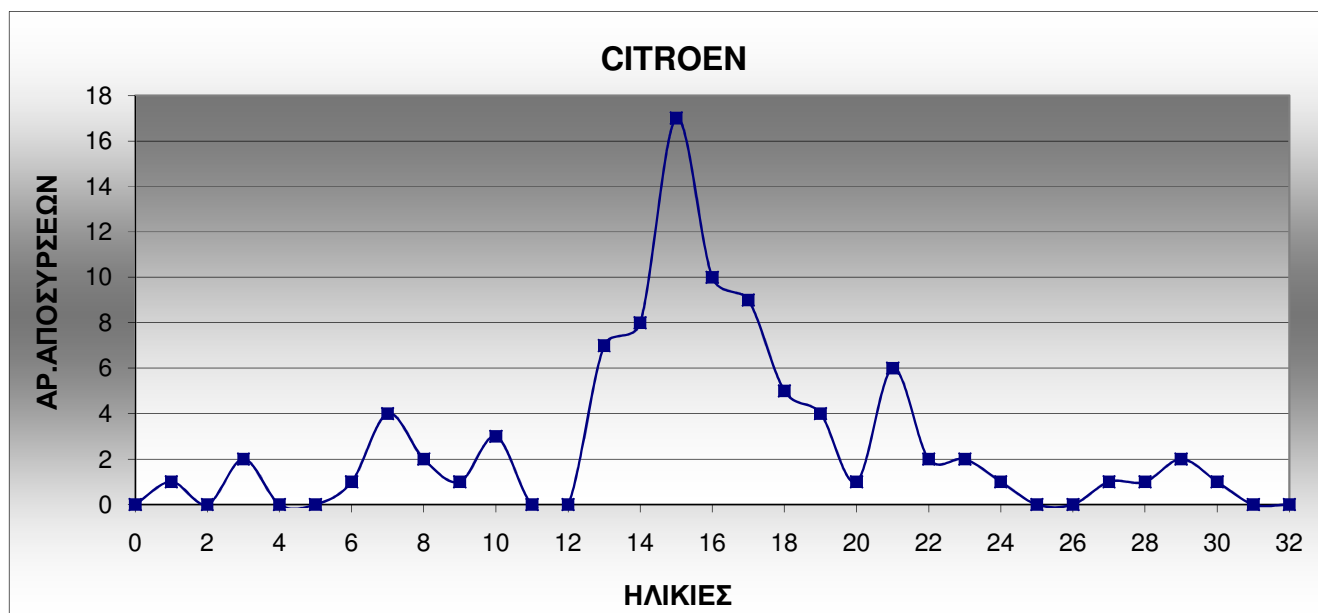
Παρατηρώντας το γράφημα για την μάρκα ALFA ROMEO , διαπιστώνουμε άνοδο της συχνότητας αποσύρσεων στην ηλικία των 15 και 16 ετών έχοντας 8 αποσύρσεις. Η συχνότητα , κορυφώνεται στην ηλικία των 17 ετών με 10 αποσύρσεις . Έπειτα , ακολουθεί πτωτική πορεία από την ηλικία των 18 και 19 ετών με 5 και 6 αποσύρσεις αντίστοιχα .



Γράφημα ALFA ROMEO 1

CITROEN

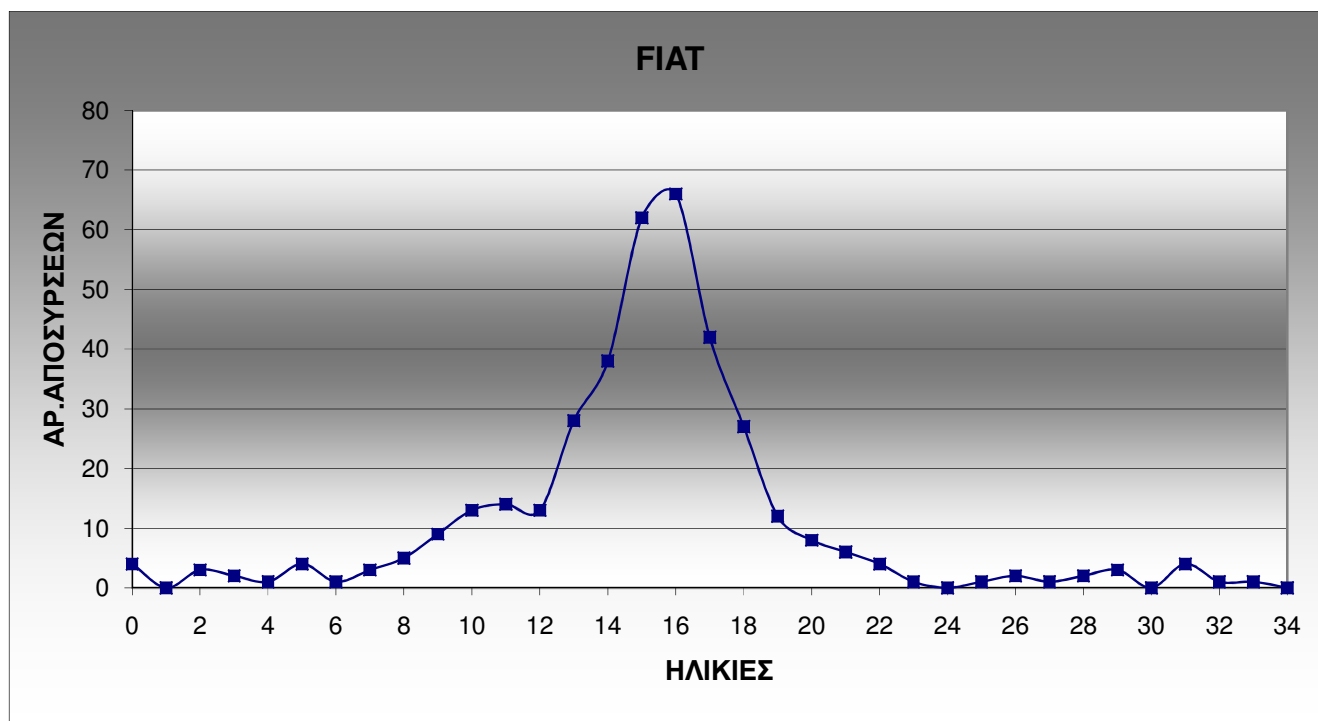
Παρατηρώντας το γράφημα για την μάρκα CITROEN , διαπιστώνουμε άνοδο της συχνότητας από την ηλικία των 13 ετών με 7 αποσύρσεις . Ανεβαίνει στην ηλικία των 14 ετών με 8 αποσύρσεις . Η συχνότητα , κορυφώνεται στην ηλικία των 15 ετών έχοντας 17 αποσύρσεις . Έπειτα , ακολουθεί πτωτική πορεία της συχνότητας από την ηλικία των 16 ετών και κάτω με 10 αποσύρσεις και στην ηλικία των 17 ετών με 9 αποσύρσεις .



Γράφημα CITROEN 1

FIAT

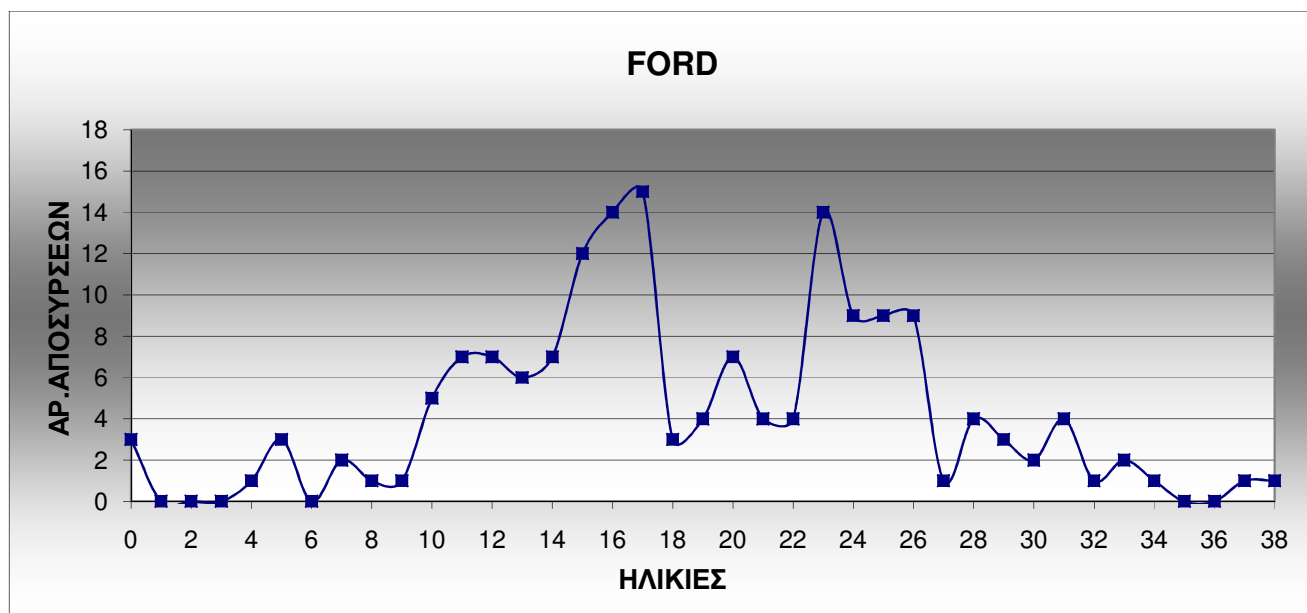
Παρατηρώντας το γράφημα για την μάρκα FIAT , διαπιστώνουμε άνοδο της συχνότητας από την ηλικία των 14 ετών με 38 αποσύρσεις . Η συχνότητα , κορυφώνεται στην ηλικία των 15 ετών με 62 αποσύρσεις και στην ηλικία των 16 ετών με 66 αποσύρσεις αντίστοιχα . Έπειτα ακολουθεί πτωτική πορεία της συχνότητας από την ηλικία των 17 ετών και κάτω με 42 αποσύρσεις .



Γράφημα FIAT 1

FORD

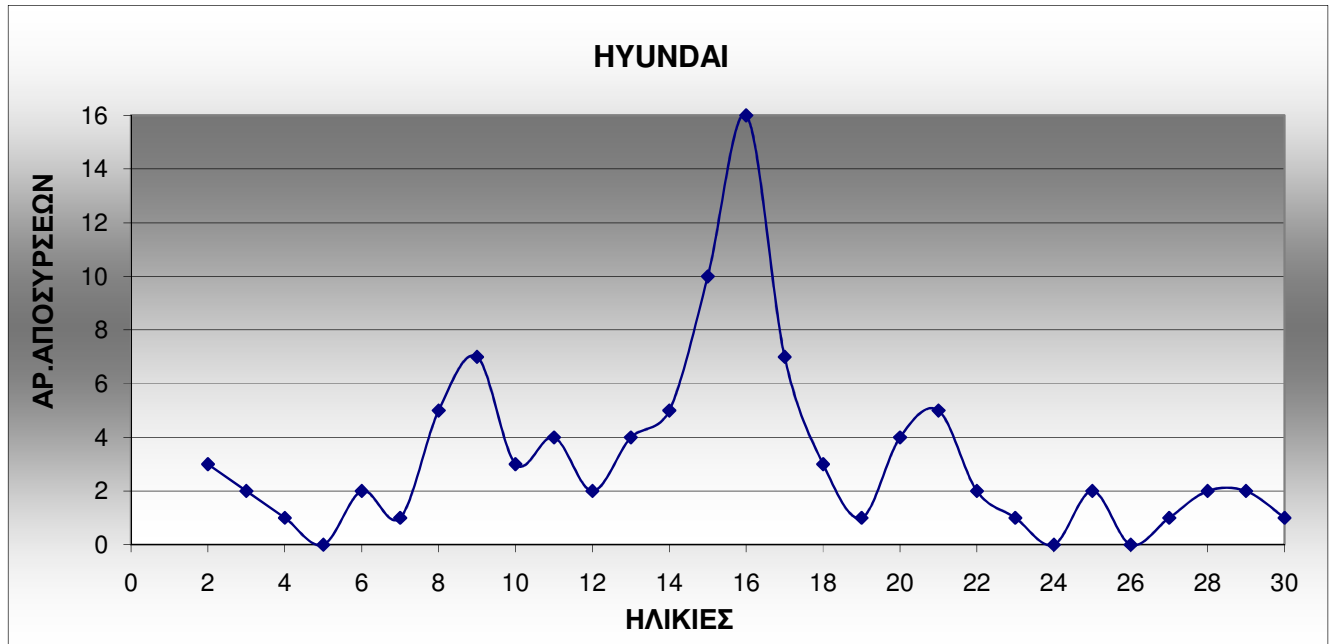
Παρατηρώντας το γράφημα για την μάρκα FORD , διαπιστώνουμε άνοδο της συχνότητας από την ηλικία των 15 ετών με 12 αποσύρσεις και στην ηλικία των 16 ετών με 14 αποσύρσεις . Η συχνότητα , κορυφώνεται στην ηλικία των 17 ετών με 15 αποσύρσεις . Στην συνέχεια , ακολουθεί πτώση της συχνότητας και ανεβαίνει ξανά στην ηλικία των 23 ετών και κάτω με 14 αποσύρσεις . Από το σημείο αυτό και έπειτα , η πορεία είναι καθαρά πτωτική .



Γράφημα FORD 1

HYUNDAI

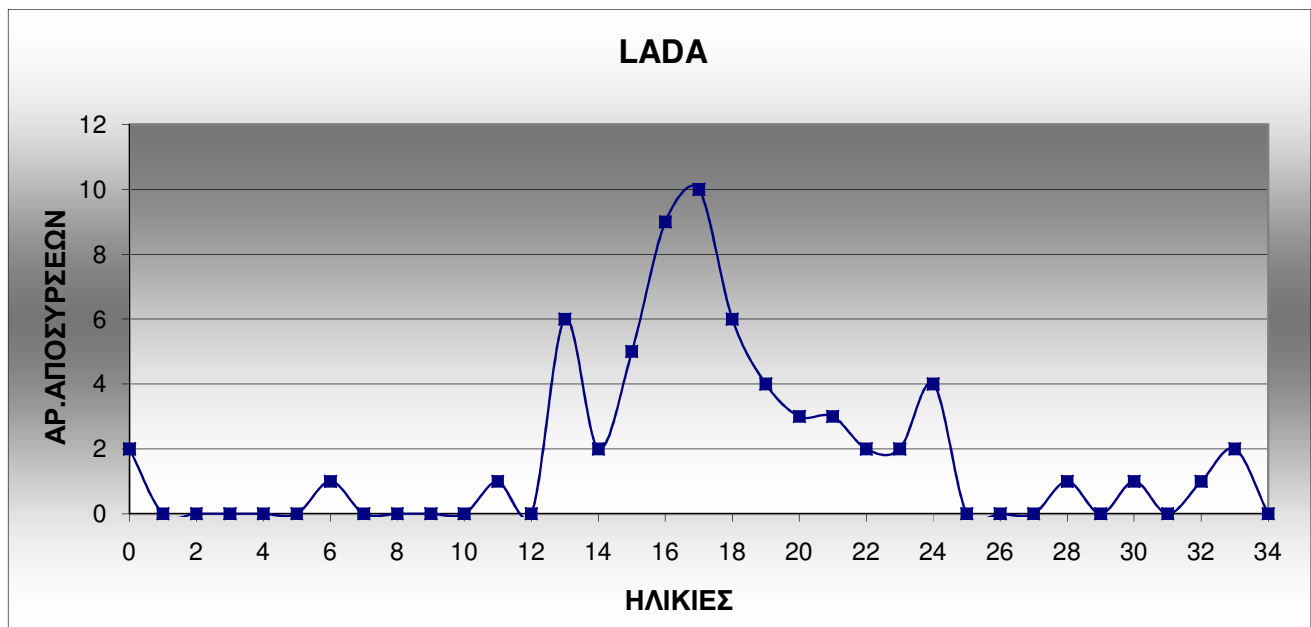
Παρατηρώντας το γράφημα για την μάρκα HYUNDAI , διαπιστώνουμε άνοδο της συχνότητας από την ηλικία των 15 ετών με 10 αποσύρσεις . Η συχνότητα κορυφώνεται στην ηλικία των 16 ετών έχοντας 16 αποσύρσεις . Έπειτα από την ηλικία των 17 ετών και κάτω , ακολουθεί πτωτική πορεία της συχνότητας .



Γράφημα HYUNDAI 1

LADA

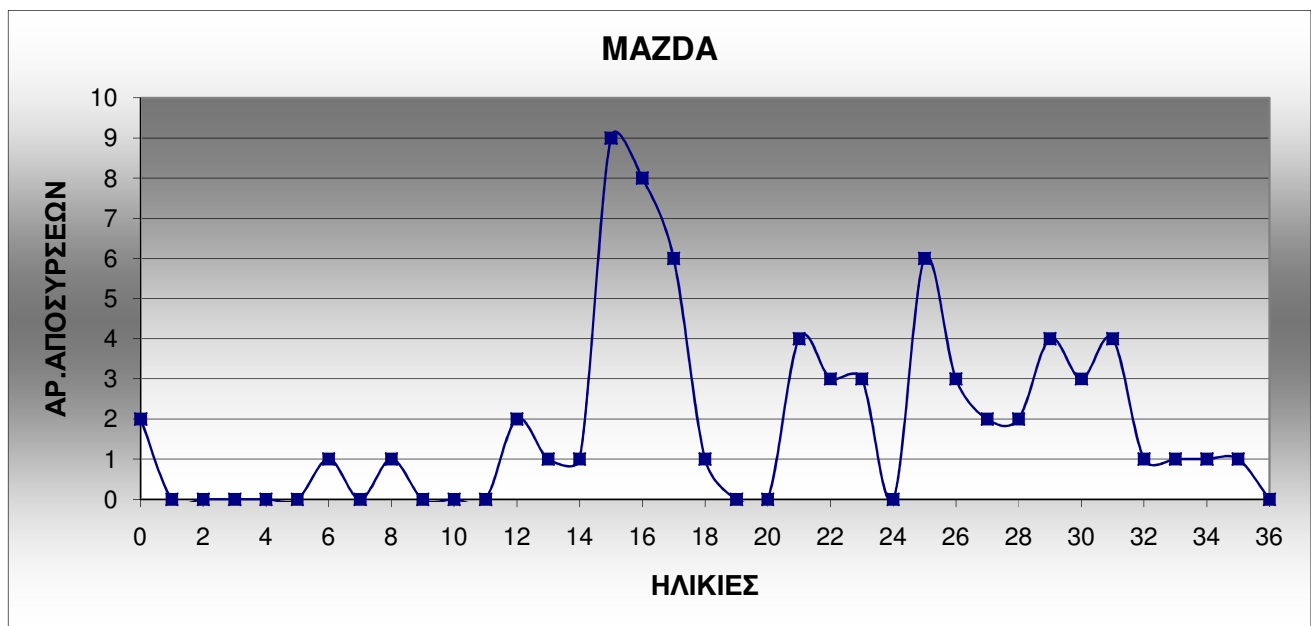
Παρατηρώντας το γράφημα για την μάρκα LADA , διαπιστώνουμε άνοδο της συχνότητας από την ηλικία των 16 ετών με 9 αποσύρσεις . Η συχνότητα κορυφώνεται στην ηλικία των 17 ετών κατά την οποία έχουμε 10 αποσύρσεις . Έπειτα , από την ηλικία των 18 ετών και κάτω , ακολουθεί πτωτική πορεία της συχνότητας .



Γράφημα LADA 1

MAZDA

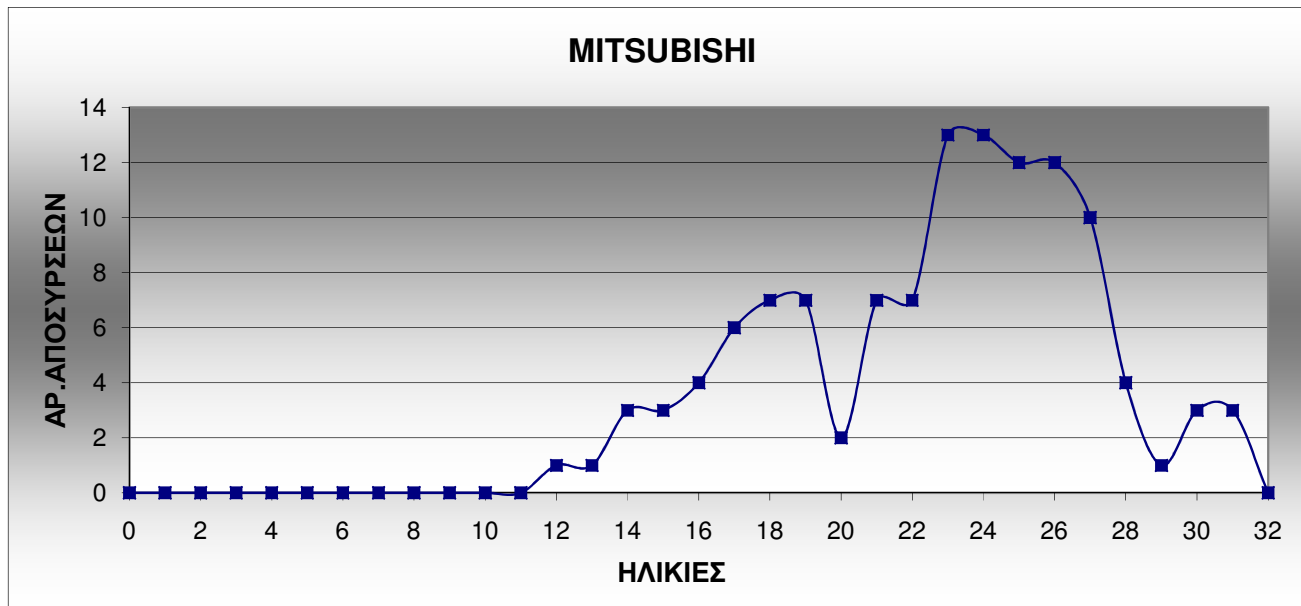
Παρατηρώντας το γράφημα για την μάρκα MAZDA , διαπιστώνουμε ότι η συχνότητα κορυφώνεται στην ηλικία των 15 ετών κατά την οποία έχουμε 9 αποσύρσεις . Έπειτα , από την ηλικία των 16 ετών και κάτω , ακολουθεί πτωτική πορεία της συχνότητας με 8 αποσύρσεις και στην ηλικία 17 ετών με 6 αποσύρσεις .



Γράφημα MAZDA 1

MITSUBISHI

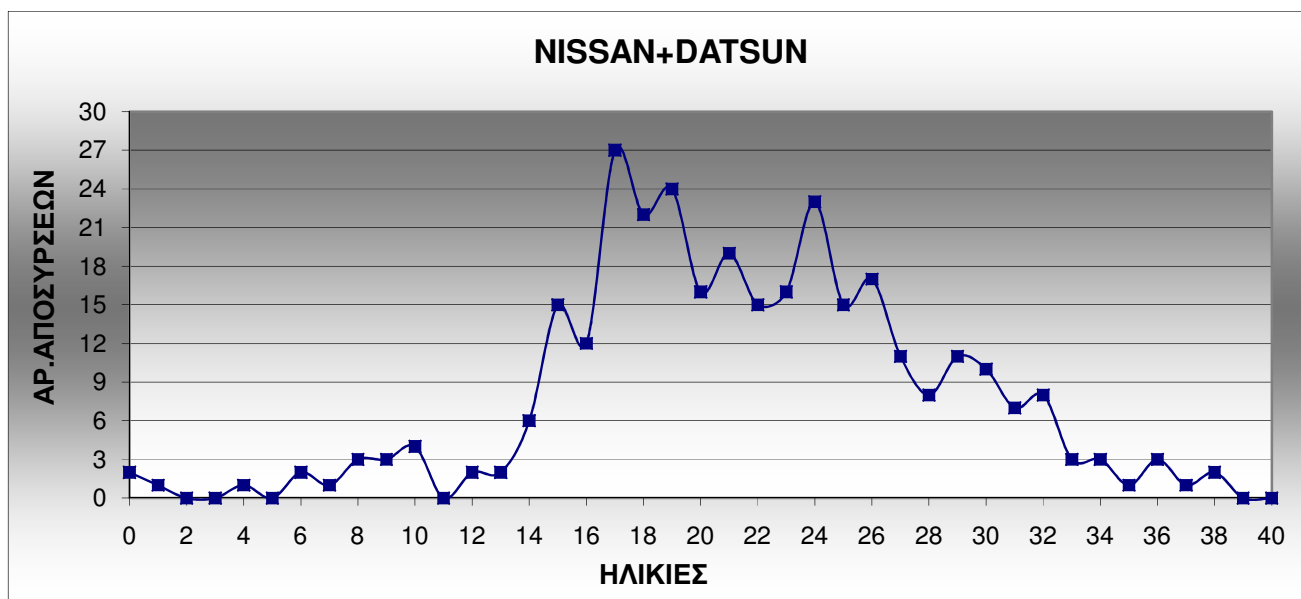
Παρατηρώντας το γράφημα για την μάρκα MITSUBISHI , διαπιστώνουμε την μεγαλύτερη συχνότητα στην ηλικία των 23 και 24 ετών , έχοντας 13 αποσύρσεις . Έπειτα , ακολουθεί μια μικρή πτώση της συχνότητας στην ηλικία των 25 ετών με 12 αποσύρσεις , κατεβαίνει στην ηλικία των 26 ετών με 6 αποσύρσεις . Από το σημείο αυτό και μετά η πορεία της συχνότητας είναι καθαρά πτωτική .



Γράφημα MITSUBISHI 1

NISSAN-DATSUN

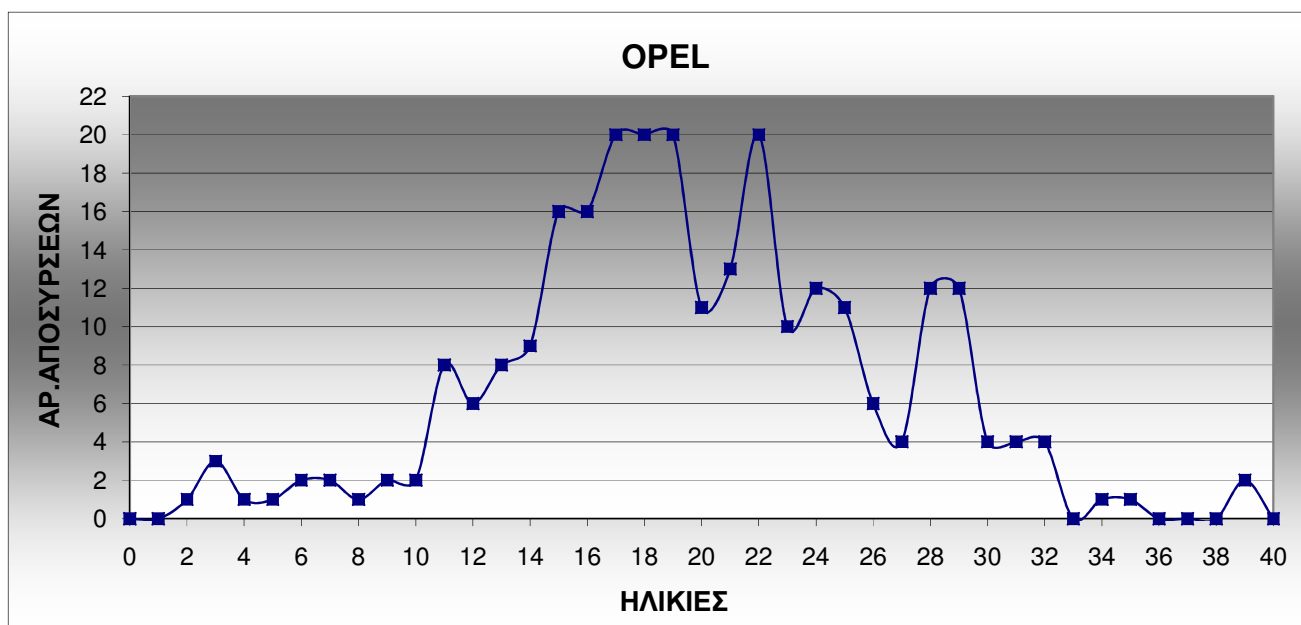
Παρατηρώντας το γράφημα για την μάρκα NISSAN – DATSUN , διαπιστώνουμε την πρώτη άνοδο της συχνότητας από την ηλικία των 15 ετών με 15 αποσύρσεις . Κορυφώνεται στην ηλικία των 17 ετών έχοντας 27 αποσύρσεις . Έπειτα , από την ηλικία των 19 ετών και κάτω ακολουθεί πτωτική πορεία της συχνότητας .



Γράφημα NISSAN-DATSUN 1

OPEL

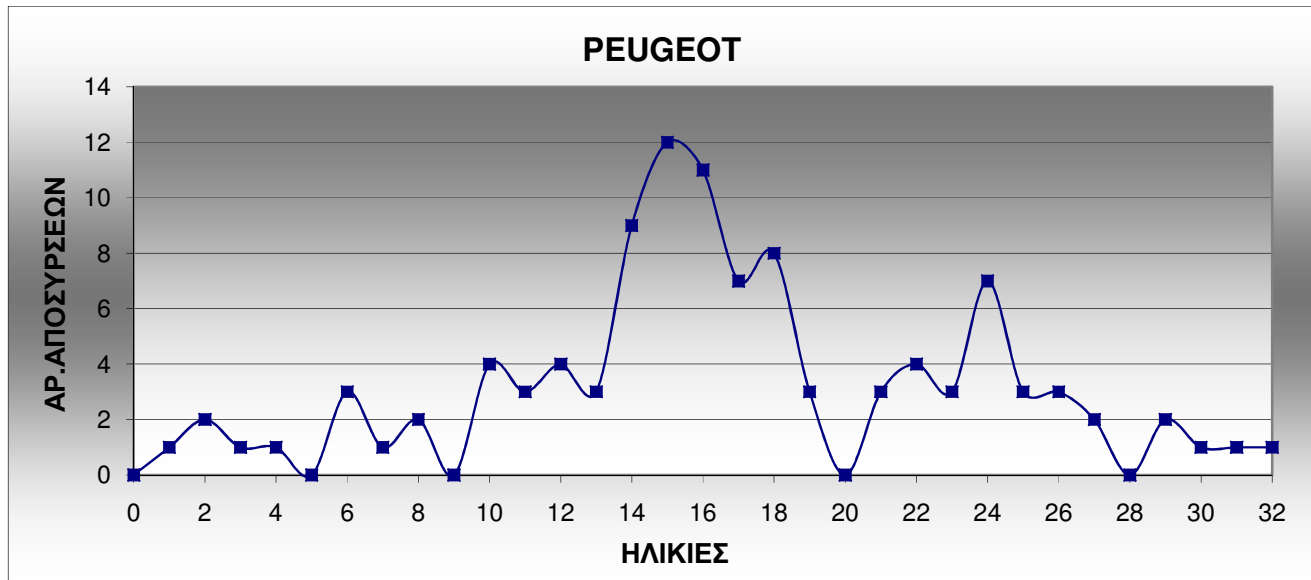
Παρατηρώντας το γράφημα για την μάρκα OPEL , διαπιστώνουμε την πρώτη άνοδο της συχνότητας από την ηλικία των 15 και 16 ετών με 16 αποσύρσεις . Η συχνότητα , κορυφώνεται στην ηλικία των 17 , 18 , 19 και 22 ετών ,όπου έχουμε 20 αποσύρσεις στην κάθε ηλικία . Έπειτα , από την ηλικία των 23 ετών και κάτω ακολουθεί πτωτική πορεία της συχνότητας .



Γράφημα OPEL 1

PEUGEOT

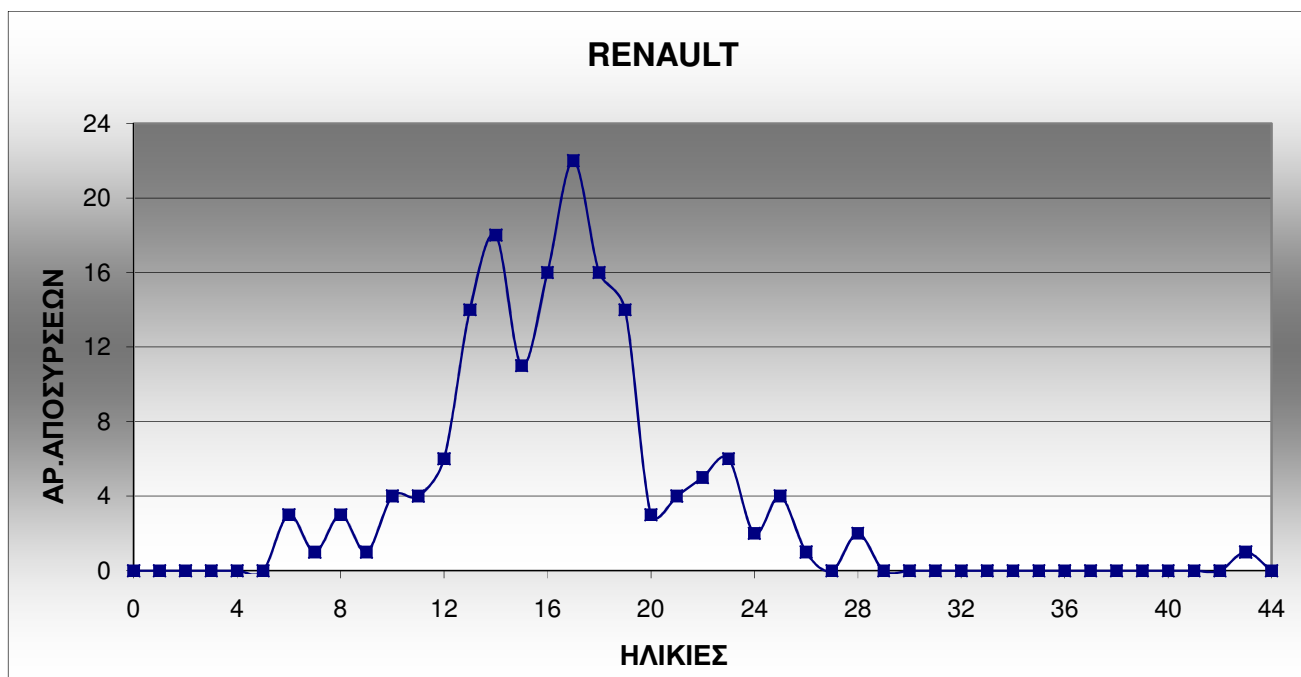
Παρατηρώντας το γράφημα για την μάρκα PEUGEOT διαπιστώνουμε , άνοδο της συχνότητας από την ηλικία των 14 ετών με 9 αποσύρσεις . Η συχνότητα , κορυφώνεται στην ηλικία των 15 ετών με 12 αποσύρσεις . Έπειτα , από την ηλικία των 19 ετών και κάτω ακολουθεί πτωτική πορεία της συχνότητας με 12 αποσύρσεις .



Γράφημα PEUGEOT 1

RENAULT

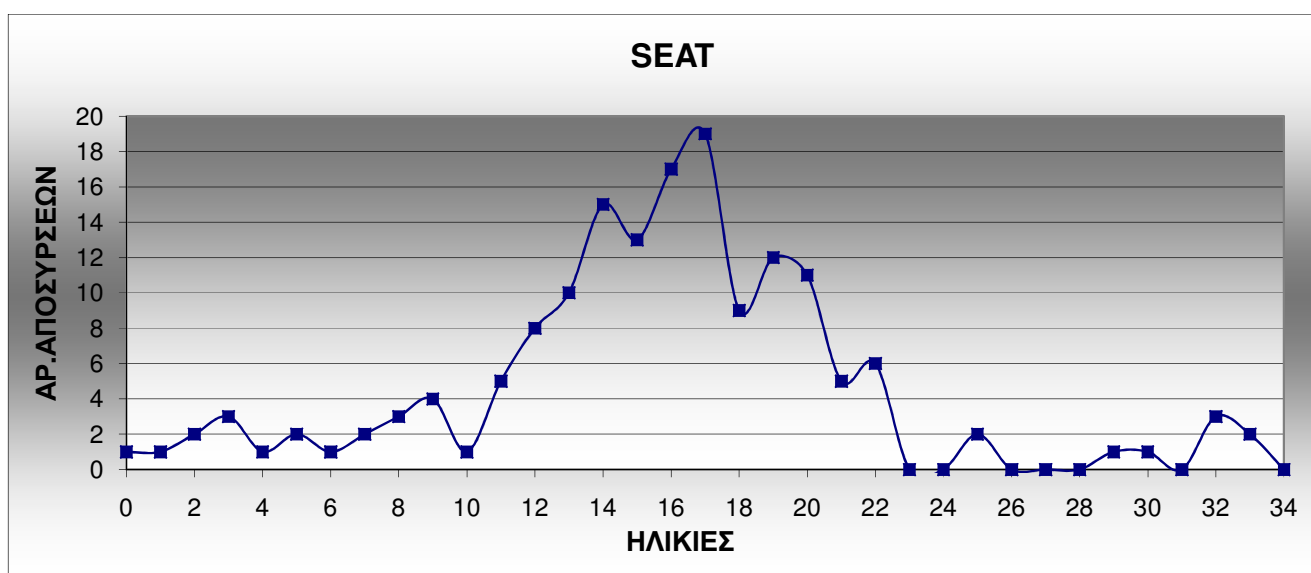
Παρατηρώντας το γράφημα για την μάρκα RENAULT , διαπιστώνουμε άνοδο της συχνότητας από την ηλικία των 13 ετών με 14 αποσύρσεις και στην ηλικία των 14 ετών με 18 αποσύρσεις . Η συχνότητα , κορυφώνεται στην ηλικία των 17 ετών με 22 αποσύρσεις . Έπειτα , από την ηλικία των 18 ετών και κάτω ακολουθεί πτωτική πορεία της συχνότητας .



Γράφημα RENAULT 1

SEAT

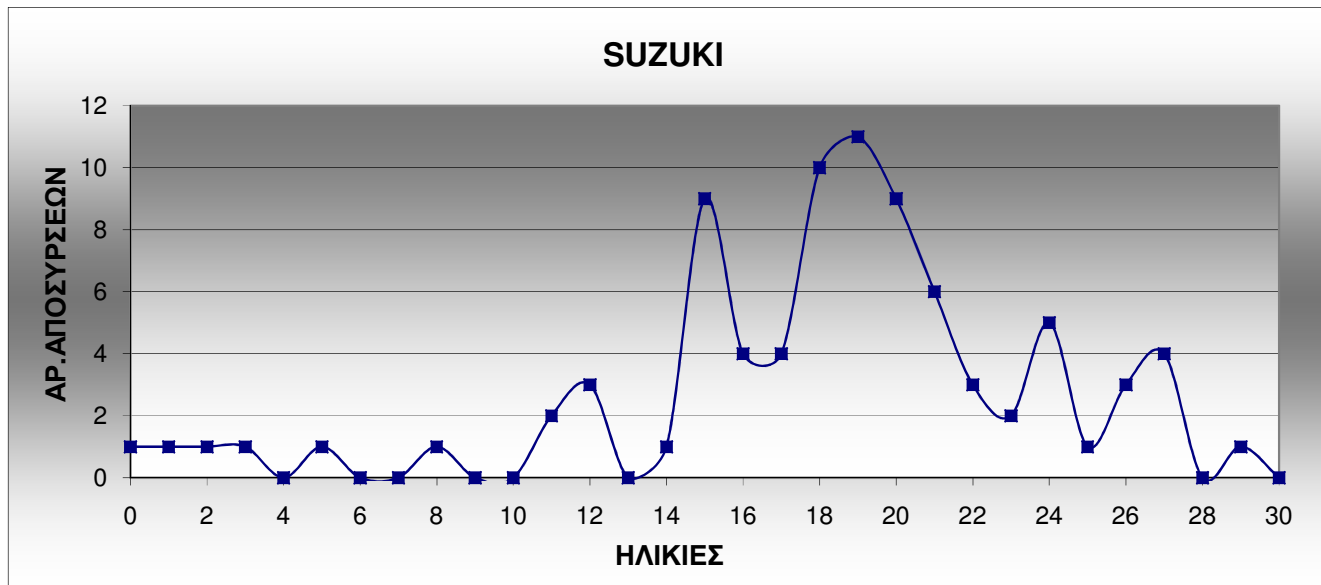
Παρατηρώντας το γράφημα για την μάρκα SEAT , διαπιστώνουμε άνοδο της συχνότητας από την ηλικία των 14 ετών με 15 αποσύρσεις . Η συχνότητα , ανεβαίνει στην ηλικία των 16 ετών με 17 αποσύρσεις και κορυφώνεται στην ηλικία των 17 ετών με 19 αποσύρσεις . Έπειτα , από την ηλικία των 19 ετών και κάτω ακολουθεί πτωτική πορεία της συχνότητας αποσύρσεων .



Γράφημα SEAT 1

SUZUKI

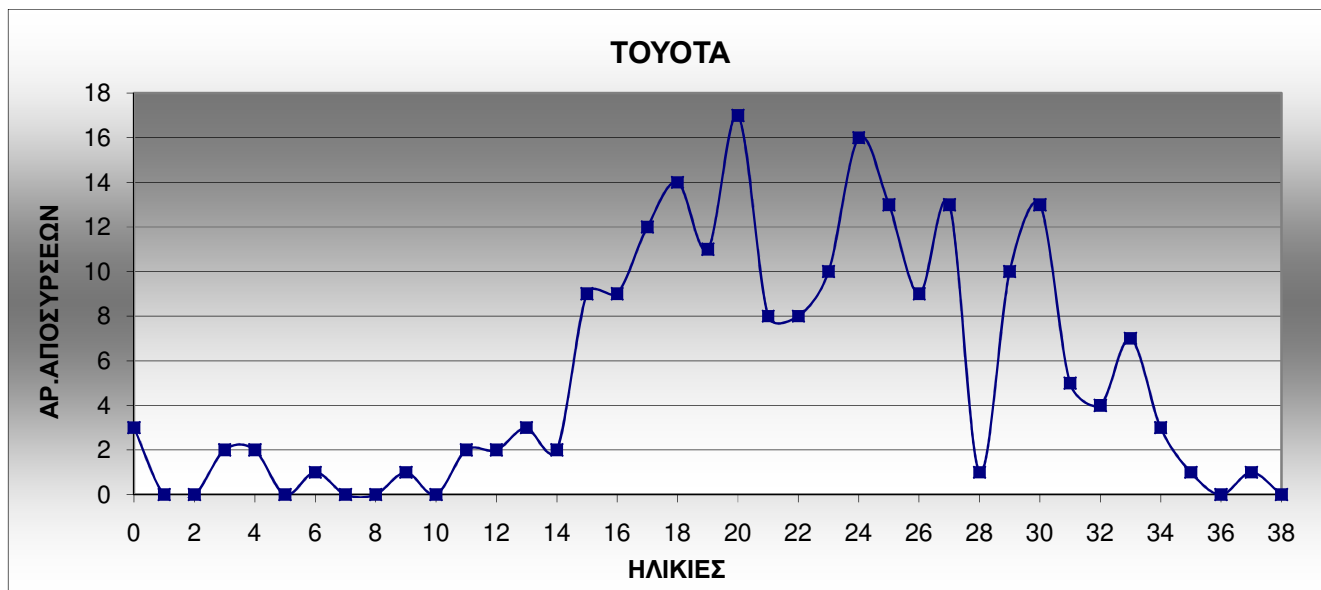
Παρατηρώντας το γράφημα για την μάρκα SUZUKI , διαπιστώνουμε άνοδο της συχνότητας από την ηλικία των 15 ετών με 9 αποσύρσεις . Η συχνότητα , ανεβαίνει και κορυφώνεται στην ηλικία των 18 και 19 ετών με 10 αποσύρσεις . Έπειτα , από την ηλικία των 20 ετών και κάτω ακολουθεί πτωτική πορεία της συχνότητας αποσύρσεων .



Γράφημα SUZUKI 1

TOYOTA

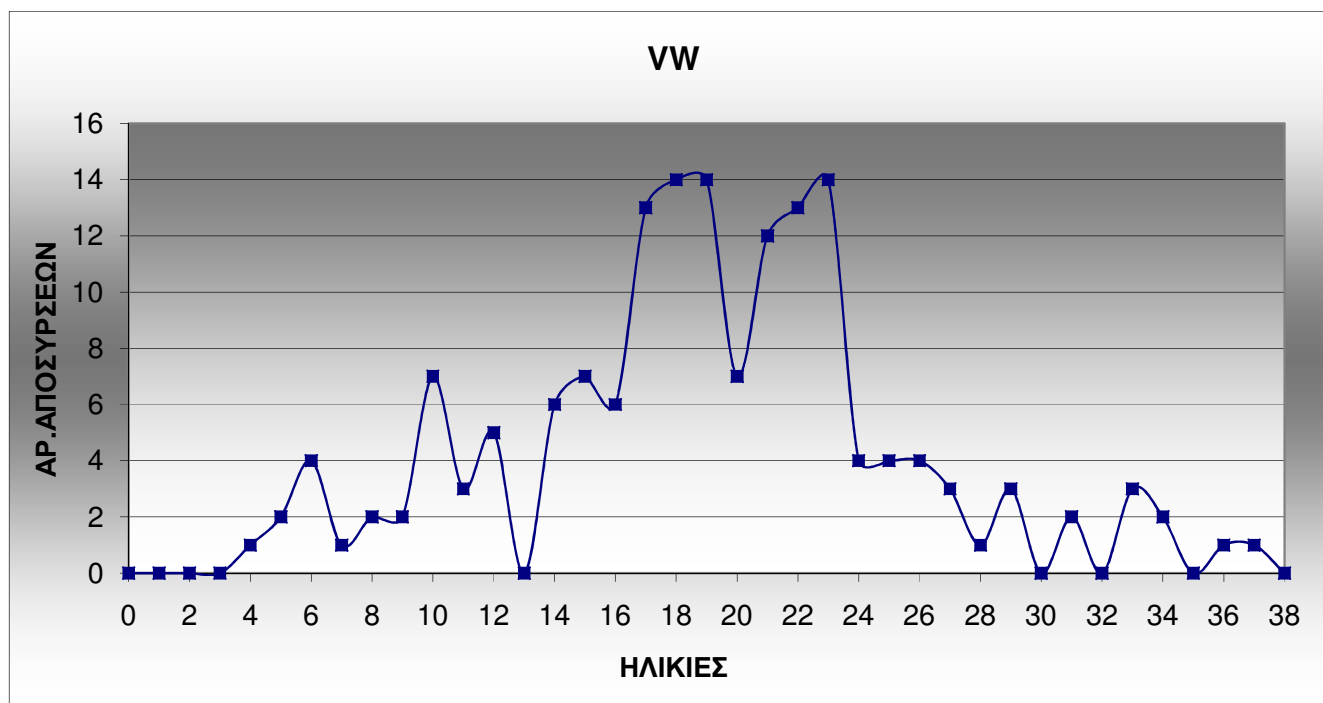
Παρατηρώντας το γράφημα για την μάρκα TOYOTA , διαπιστώνουμε την πρώτη άνοδο της συχνότητας από την ηλικία των 18 ετών έχοντας 14 αποσύρσεις . Κορυφώνεται στην ηλικία των 20 ετών με 17 αποσύρσεις . Από το σημείο αυτό και έπειτα , έχουμε πτωτική πορεία της συχνότητας . Όπως βλέπουμε η συχνότητα , ανεβαίνει ξανά στην ηλικία των 24 ετών με 16 αποσύρσεις . Από την ηλικία των 25 ετών και κάτω έχουμε πάλι πτώση της συχνότητας αποσύρσεων .



Γράφημα ΤΟΥΤΑ 1

VW

Παρατηρώντας το γράφημα για την μάρκα VW , διαπιστώνουμε άνοδο της συχνότητας από την ηλικία των 17 ετών έχοντας 13 αποσύρσεις . Κορυφώνεται στην ηλικία των 18 και 19 ετών με 14 αποσύρσεις . Μετά ακολουθεί πτώση της συχνότητας . Καθώς παρατηρούμε , η συχνότητα ανεβαίνει ξανά στην ηλικία των 22 ετών με 13 αποσύρσεις . Κορυφώνεται ξανά στην ηλικία των 23 ετών με 14 αποσύρσεις . Από το σημείο αυτό και έπειτα , η πορεία της συχνότητας είναι καθαρά πτωτική .



Γράφημα VW 1

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΜΕΣΟΥ ΟΡΟΥ ΖΩΗΣ ΤΗΣ ΚΑΘΕ ΜΑΡΚΑΣ

Στο κεφάλαιο αυτό επιλέξαμε να κάνουμε ανάλυση με βάση το μέσο όρο ζωής (απόσυρσης) της κάθε μάρκας αυτοκινήτου. Εφόσον πραγματοποιήσαμε ανάλυση όλων των ηλικιών για κάθε μάρκα στο προηγούμενο κεφάλαιο θεωρήσαμε σκόπιμο να γίνει και μια ανάλυση με βάση το μέσο όρο ηλικίας της κάθε μάρκας για να υπάρχει μια πιο γενική εικόνα.

Έτσι γνωρίζοντας τον συνολικών αριθμό αποσύρσεων για κάθε μάρκα και την ηλικία κάθε απόσυρσης, εξαγάγαμε τον μέσο όρο ζωής της κάθε μάρκας. Με αυτό τον τρόπο μπορούμε να ξεχωρίσουμε πιο εύκολα τις μάρκες με την μεγαλύτερη ή την μικρότερη διάρκεια ζωής.

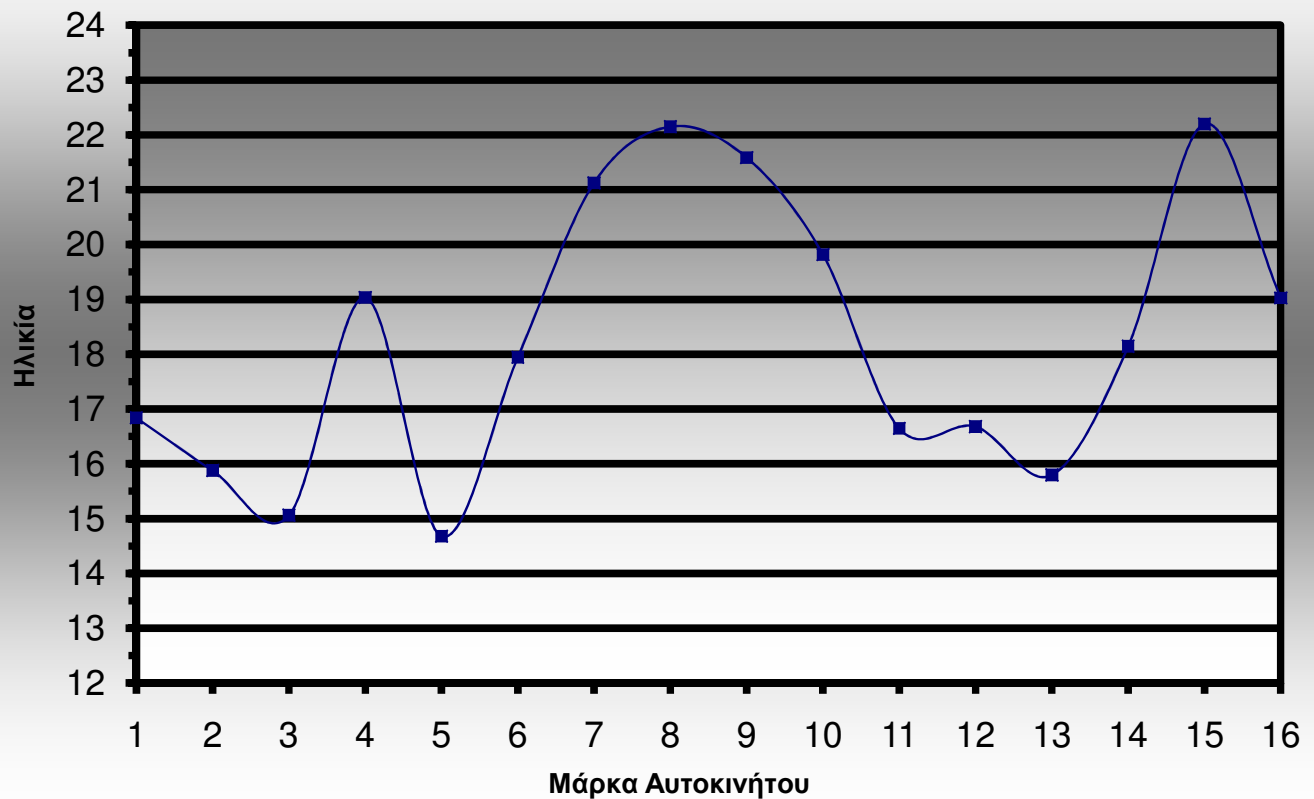
5.1 Ανάλυση του μέσου όρου ζωής κάθε μάρκας

Με βάσει τους πίνακες και το σχετικό γράφημα θα αναλύσουμε τον Μέσο Όρο Ζωής της κάθε μάρκας αυτοκινήτου .

Όπως έχει προαναφερθεί , στην παρούσα έρευνα δεν αναλύεται ο αριθμός του δείγματος για όλες μάρκες ήταν κάτω των πενήντα (50) οχημάτων . Αντίθετα , δώσαμε έμφαση στην ανάλυση της μάρκας όπου το δείγμα ήταν άνω των πενήντα (50) οχημάτων .

Όπως βλέπουμε στον παρακάτω πίνακα , έχει γίνει κωδικοποίηση της κάθε μάρκας , έτσι ώστε να μπορούν να απεικονίζονται στο γράφημα τα στατιστικά στοιχεία που συλλέξαμε με ακρίβεια για την καλύτερη κατανόησή τους . Στο γράφημα μπορούμε με ευκολία να διακρίνουμε τις ακρότατες τιμές οι οποίες μας δίνουν παράλληλα γρήγορες και χρήσιμες πληροφορίες για την εκάστοτε μάρκα που αναφέρονται.

Μέσος Όρος Ζωής Κάθε Μάρκας



Γράφημα Μ.Ο Ηλικιών Κατασκευαστών 1

	ΜΑΡΚΕΣ	ΑΡ.ΑΠΟΣΥΡΣΕΩΝ	Μ.Ο ΖΩΗΣ
1	ALFA ROMEO	50	16,8
2	CITROEN	91	15,9
3	FIAT	382	15,1
4	FORD	165	19,0
5	HYUNDAI	101	14,7
6	LADA	65	17,9
7	MAZDA	69	21,1
8	MITSUBISHI	122	22,2
9	NISSAN+DATSUN	316	21,6
10	OPEL	265	19,8
11	PEUGEOT	103	16,6
12	RENAULT	161	16,7
13	SEAT	159	15,8
14	SUZUKI	84	18,1
15	TOYOTA	212	22,2
16	VW	161	19,0

Από το γράφημα παρατηρούμε , ότι οι μάρκες με τον μεγαλύτερο Μέσο Όρο Ζωής είναι η MITSUBISHI στο σημείο οκτώ (8) και η TOYOTA στο σημείο δεκαπέντε (15) με 22,2 έτη . Ακολουθούν η NISSAN και DATSUN στο σημείο εννέα (9) με 21,6 έτη , η MAZDA στο σημείο επτά (7) με 21,1 έτη , η OPEL στο σημείο δέκα (10) με 19,8 έτη , η FORD στο σημείο τέσσερα (4) με 19 έτη , η VW στο σημείο δεκαέξι (16) με 19 έτη , η SUZUKI στο σημείο δεκατέσσερα (14) με 18,1 έτη , η LADA στο σημείο έξι (6) με 17,9 έτη . Επίσης η ALPHA ROMEO στο σημείο ένα (1) με 16,8 έτη , η RENAULT στο σημείο δώδεκα (12) με 16,7 έτη , η PEUGEOT στο σημείο έντεκα (11) με 16,6 έτη , η CITROEN στο σημείο δύο (2) με 15,9 έτη , η SEAT στο σημείο δεκατρία (13) με 15,8 έτη , η FIAT στο σημείο τρία (3) με 15,1 έτη και τέλος η HYUNDAI στο σημείο πέντε (5) με 14,7 έτη Μέσο Όρο Ζωής .

Από τι μάρκες του παραπάνω πίνακα αν αθροίσουμε τους μέσους όρους ζωής τις κάθε μάρκας και διαιρέσουμε το άθροισμα με τον συνολικό αριθμό των μαρκών (16) έχουμε το γενικό μέσο όρο ηλικίας όλων των μαρκών που έχουμε διαλέξει.

Πραγματοποιώντας λοιπόν τον υπολογισμό που αναφέρθηκε διαπιστώσαμε ότι ο μέσος όρος ηλικίας λοιπόν των οχημάτων μας κυμαίνεται στα 18,3 χρόνια. Με αυτό τον τρόπο είναι δυνατόν να ξεχωρίσουμε τις μάρκες με την μεγαλύτερη και τη μικρότερη απόκλιση από το γενικό μέσο όρο ηλικίας των οχημάτων.

Παρατηρώντας το γράφημα λοιπόν μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι οι μάρκες με τη μικρότερη απόκλιση από το γενικό μέσο όρο ηλικίας όλων των οχημάτων είναι η Lada (6 , 17,9) και η Suzuki (14 , 18,1).

Οι μάρκες που απέχουν περισσότερο από το γενικό μέσο όρο ηλικίας των οχημάτων είναι η Mitsubishi (8 , 22,2) και η Toyota (15 , 22,2) οι οποίες μάλιστα έχουν την ίδια μέση ηλικία και αποσύρονται σχεδόν 3 χρόνια αργότερα από όλα όσα αποσύρονται κατά μέσο όρο τα υπόλοιπα οχήματα. Επίσης οι μάρκες Fiat (3 , 15,1) και Hyundai (5 , 14,7), είναι κάποιες από τις μάρκες οι οποίες απέχουν περισσότερο από άλλες από το γενικό μέσο όρο ηλικίας. Στην περίπτωση αυτή όμως οι δύο αυτές μάρκες έχουν χαμηλότερο χρόνο ζωής από το μέσο όρο και συγκεκριμένα η Fiat 3,2 χρόνια λιγότερα και η Hyundai 3,6 χρόνια λιγότερα.

Τέλος παρατηρούμε στο διάγραμμα ότι από τις 16 μάρκες που συλλέξαμε πως οι 9 από αυτές βρίσκονται κάτω από το γενικό μέσο όρο ηλικίας των οχημάτων, περισσότερες δηλαδή από εκείνες οι οποίες ξεπερνούν το μέσο όρο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΜΟΝΤΕΛΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΑΠΟ ΚΑΘΕ ΜΑΡΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ

Στο κεφάλαιο αυτό ασχοληθήκαμε με την ανάλυση των μοντέλων της κάθε μάρκα ξεχωριστά που συλλέξαμε. Όπως και σε αναλύσεις προηγούμενου κεφαλαίου που πραγματοποιήσαμε, οι αναλύσεις μας βασιστήκανε στον αριθμό αποσύρσεων και στις ηλικίες αποσύρσεων των οχημάτων για κάθε μάρκα, έτσι και σε αυτό το κεφάλαιο πραγματοποιήσαμε ανάλογες αναλύσεις για τα μοντέλα της κάθε μάρκας αυτοκινήτου.

Στις αναλύσεις μας, βάση των δεδομένων που συλλέξαμε, κατασκευάσαμε πίνακες με αναλυτικές πληροφορίες για κάθε μοντέλο των κατασκευαστών, όπως και πίνακες στους οποίοι διαφαίνονται με ποσοστά οι αριθμοί των αποσύρσεων για κάθε μοντέλο. Με αυτό τον τρόπο καταφέραμε να ξεχωρίσουμε τα μοντέλα με τον μεγαλύτερο αριθμό αποσύρσεων και αφετέρου και το μέσο όρο ζωής του εκάστωτε μοντέλου.

Στην πορεία του κεφαλαίου θα επεξηγήσουμε και τις ιδιαιτερότητες και τον τρόπο με τον οποίο επιλέξαμε να πραγματοποιήσουμε τις αναλύσεις μας.

6.1 Συσχέτιση και ανάλυση των αποσύρσεων, των ηλικιών και του μέσου όρου ζωής για τα μοντέλα αυτοκινήτων από κάθε μάρκα κατασκευαστή

Στην ενότητα αυτή θα ξεκινήσουμε την ανάλυση μας για τα μοντέλα κάθε μάρκας κατασκευαστή όπως προαναφέρθηκε στην εισαγωγή του κεφαλαίου. Τα μοντέλα των οχημάτων συμπεριλαμβάνονταν, για αρκετά οχήματα, στις πληροφορίες του συστήματος της μηχανολογικής υπηρεσίας του Ηρακλείου από όπου και τα συλλέξαμε. Οι λίστες με τα αυτοκίνητα που είχαμε στην διάθεσή μας, δεν περιελάμβαναν το μοντέλο συγκεκριμένα για όλα τα οχήματα. Για τα οχήματα τα οποία δεν αναφερόταν το μοντέλο τους δημιουργήσαμε την κατηγορία << Άγνωστα / Άλλα>> η οποία, όπως θα παρατηρήσουμε παρακάτω από τους πίνακες, συγκεντρώνει αρκετά μεγάλο ποσοστό για κάθε μάρκα και δεν μπορεί να δώσει κάποιο συμπέρασμα, απλά θα την αναφέρουμε για κάθε μάρκα.

Επίσης να αναφέρουμε ότι επιλέξαμε να αναλύσουμε μάρκες από τις οποίες το δείγμα τους που συγκεντρώσαμε ήταν σχεδόν από 100 οχήματα και πάνω έτσι ώστε το δείγμα για κάθε μοντέλο να είναι αντιπροσωπευτικό όσο το δυνατόν περισσότερο. Έτσι οι μάρκες που επιλέξαμε να αναλύσουμε ήταν οι εξής:

	ΑΠΟΣΥΡΣΕΙΣ		
ΜΑΡΚΕΣ	2007	2008	2007+2008
CITROEN	40	51	91
FIAT	163	219	382
FORD	69	96	165
HYUNDAI	40	61	101
MITSUBISHI	56	66	122
NISSAN+DATSUN	137	179	316
OPEL	126	139	265
PEUGEOT	46	57	103
RENAULT	59	102	161
SEAT	78	81	159
TOYOTA	90	122	212
VW	77	84	161

Πίνακας 8

Παρακάτω ξεκινάμε τις αναλύσεις των μοντέλων για τις μάρκες όπως είναι στη σειρά που φαίνονται στον πίνακα.

CITROEN

Παρατηρούμε ότι, κατά τα έτη 2007 – 2008, από τα 2889 αυτοκίνητα που αποσύρθηκαν συνολικά, τα 91 από αυτά, ή σε ποσοστό επί τοις εκατό, το 3,15% ήταν CITROEN .

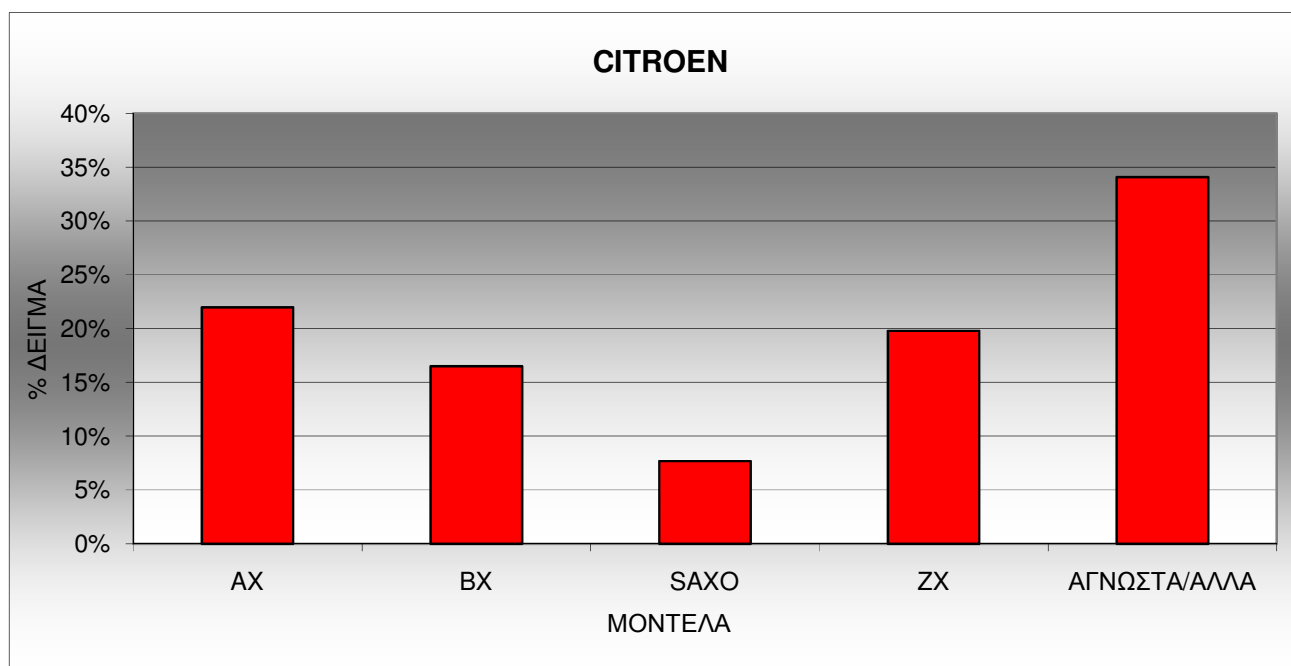
ΜΟΝΤΕΛΟ	2007	2008	2007+2008	%	Μ.Ο ΗΛΙΚΙΑΣ 2007	Μ.Ο ΗΛΙΚΙΑΣ 2008	Μ.Ο ΗΛΙΚΙΑΣ
AX	7	13	20	22%	16,43	16	16,2
BX	8	7	15	16%	18	17,29	17,6
SAXO	4	3	7	8%	7,5	9	8,3
ZX	9	9	18	20%	14,00	14,56	14,3
ΑΓΝΩΣΤΑ/ΑΛΛΑ	12	19	31	34%	20,17	15,53	17,8
	40	51	91	100%			15,8

Πίνακας CITROEN 1

Από αυτό το δείγμα, τα μοντέλα με το μεγαλύτερο ποσοστό αποσύρσεων παρουσιάζονται να είναι τα AX με ποσοστό 22% και τα ZX με ποσοστό 34% .

Ο Μέσος Όρος Ηλικίας των AX κυμαίνεται στα 16,2 έτη και των ZX στα 14,3 έτη. Παρατηρείτε ότι σε σχέση με τον μέσο όρο ζωής των Citroen τα μοντέλα AX έχουν διάρκεια ζωής 0,4 χρόνια παραπάνω σε σχέση με τα ZX τα οποία έχουν 1,5 έτη μικρότερο χρόνο ζωής από το μέσο όρο

Ακολουθεί πίνακας απεικόνισης του μεγέθους απόσυρσης του κάθε μοντέλου σε ποσοστό %



Πίνακας CITROEN 2

FIAT

Παρατηρούμε ότι, κατά τα έτη 2007 – 2008, από τα 2889 αυτοκίνητα που αποσύρθηκαν συνολικά, τα 382 από αυτά, ή σε ποσοστό επί τοις εκατό, το 13,2% ήταν FIAT .

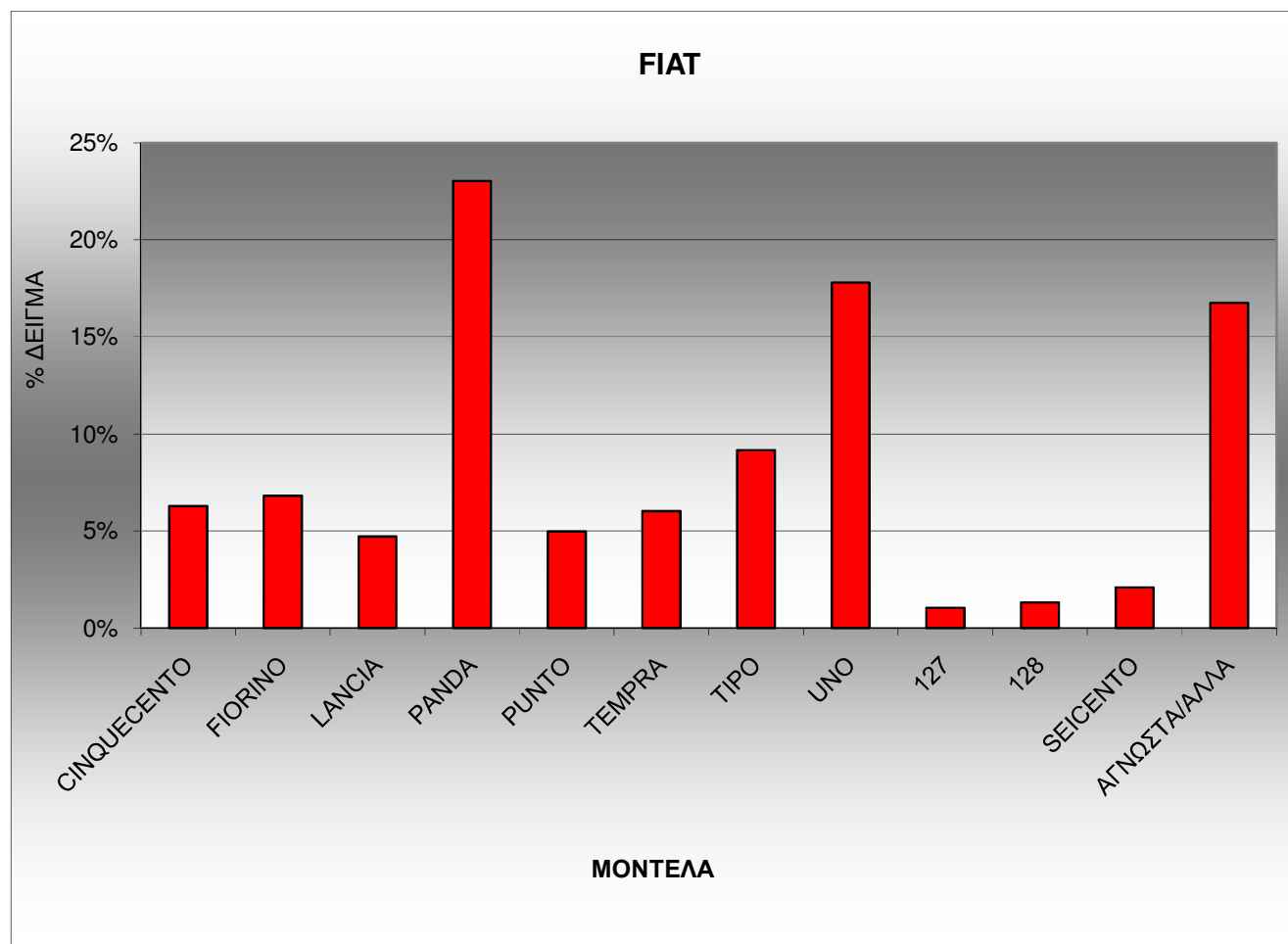
ΜΟΝΤΕΛΟ	2007	2008	2007+2008	%	Μ.Ο ΗΛΙΚΙΑΣ 2007	Μ.Ο ΗΛΙΚΙΑΣ 2008	Μ.Ο ΗΛΙΚΙΑΣ
CINQUECENTO	7	17	24	6,3%	11,57	13	12,3
FIORINO	7	19	26	6,8%	15,13	15,4	15,2
LANCIA	6	12	18	4,7%	14	14,2	14,1
PANDA	41	47	88	23,0%	14,98	15,4	15,2
PUNTO	8	11	19	5,0%	10,89	8,8	9,9
TEMPRA	5	18	23	6,0%	14,6	16,6	15,6
TIPO	14	21	35	9,2%	16,21	15,9	16,1
UNO	29	39	68	17,8%	14,62	17,3	16,0
127	1	3	4	1,0%	31	18,3	24,7
128	0	5	5	1,3%	0	27,8	13,9
SEICENTO	3	5	8	2,1%	6,67	7,8	7,2
ΑΓΝΩΣΤΑ/ΑΛΛΑ	42	22	64	16,8%	14,78	16,9	15,8
	163	219	382	100,0%			15,1

Πίνακας FIAT 1

Από αυτό το δείγμα, τα μοντέλα με το μεγαλύτερο ποσοστό αποσύρσεων παρουσιάζονται να είναι τα PANDA με ποσοστό 23%, τα TIPO με ποσοστό 9,2% και τα UNO με ποσοστό 17,8% .

Ο Μέσος Όρος Ηλικίας των PANDA κυμαίνεται στα 15,2 έτη, των TIPO στα 16,1 έτη και των UNO στα 16 έτη. Παρατηρείτε ότι σε σχέση με τον μέσο όρο ζωής των Fiat (15,1 χρόνια) και τα τρία αυτά μοντέλα έχουν διάρκεια ζωής μεγαλύτερη από αυτήν. Μεγαλύτερη διάρκεια ζωής έχουν τα TIPO με 16,1 έτη, 1 έτος μεγαλύτερο του μέσου όρου, ακολουθούν τα UNO με 16 έτη 0,9 έτη πάνω από το μέσο όρο και έχουμε και τα PANDA τα οποία έχουν μέσο όρο 15,2 έτη μόλις 0,1 έτη περισσότερα από το μέσο όρο.

Ακολουθεί πίνακας απεικόνισης του μεγέθους απόσυρσης του κάθε μοντέλου σε ποσοστό %



Πίνακας FIAT 2

FORD

Παρατηρούμε ότι, κατά τα έτη 2007 – 2008, από τα 2889 αυτοκίνητα που αποσύρθηκαν συνολικά, τα 168 από αυτά, ή σε ποσοστό επί τοις εκατό, το 5,81% ήταν FORD .

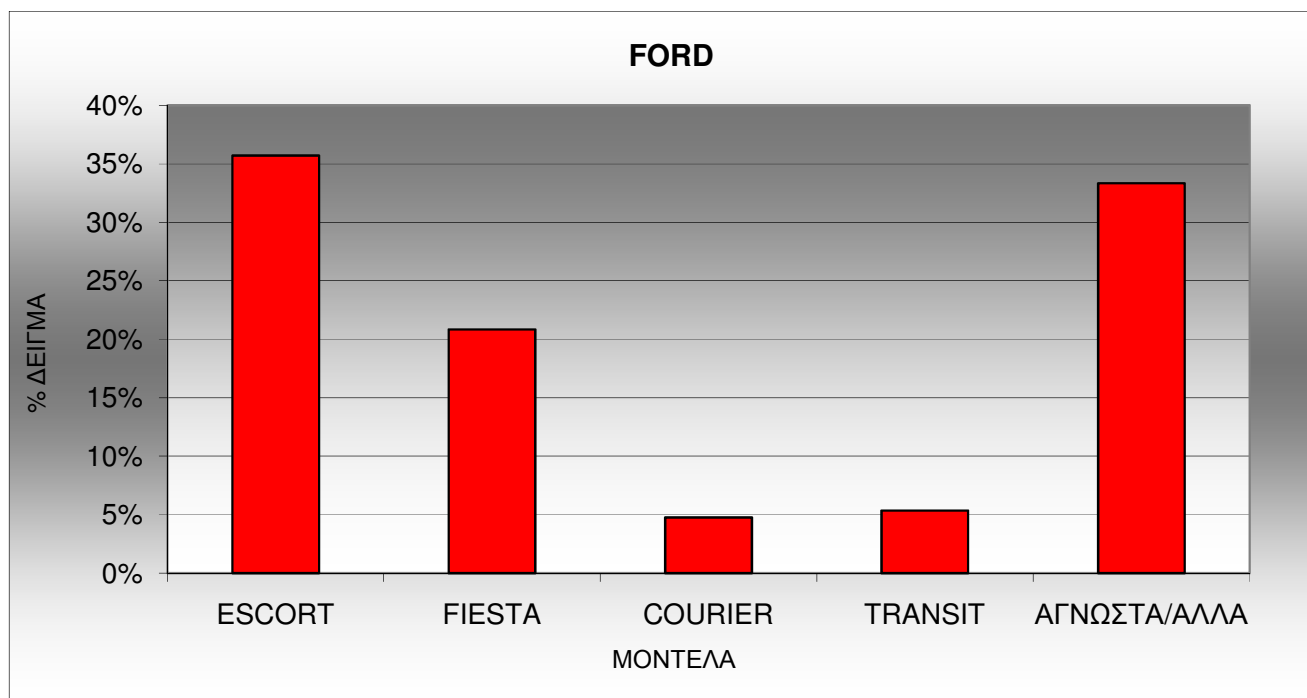
ΜΟΝΤΕΛΟ	2007	2008	2007+2008	%	Μ.Ο ΗΛΙΚΙΑΣ 2007	Μ.Ο ΗΛΙΚΙΑΣ 2008	Μ.Ο ΗΛΙΚΙΑΣ
ESCORT	26	34	60	36%	19	19,09	19,0
FIESTA	14	21	35	21%	21,71	18,62	20,2
COURIER	3	5	8	5%	20,0	19,4	19,7
TRANSIT	4	5	9	5%	19,5	15,60	17,6
ΑΓΝΩΣΤΑ/ΑΛΛΑ	22	31	53	32%	19,09	18,42	18,8
	69	96	165	100%			18,9

Πίνακας FORD 1

Από αυτό το δείγμα , τα μοντέλα με το μεγαλύτερο ποσοστό αποσύρσεων παρουσιάζονται να είναι τα ESCORT με ποσοστό 36% και τα FIESTA με ποσοστό 21% .

Ο Μέσος Όρος Ηλικίας των ESCORT κυμαίνεται στα 19 έτη ενώ των FIESTA στα 20,2 έτη. Παρατηρείτε ότι σε σχέση με τον μέσο όρο ζωής των Ford (18,9 χρόνια) και τα δύο αυτά μοντέλα έχουν διάρκεια ζωής κοντινή με αυτόν. Μεγαλύτερη διάρκεια ζωής έχουν τα FIESTA με 20,2 έτη, 1,3 έτη περισσότερα από το μέσο όρο, ενώ τα ESCORT παρουσιάζουν μέσο όρο ζωής ίδιο σχεδόν με τον μέσο όρο που έχουν όλα τα Ford και διαφέρουν μόνο κατά 0,1 έτη.

Ακολουθεί πίνακας απεικόνισης του μεγέθους απόσυρσης του κάθε μοντέλου σε ποσοστό %



Πίνακας FORD 2

HYUNDAI

Παρατηρούμε ότι , κατά τα έτη 2007 – 2008, από τα 2889 αυτοκίνητα που αποσύρθηκαν συνολικά, τα 101 από αυτά, ή σε ποσοστό επί τοις εκατό, το 3,5% ήταν HYUNDAI.

MODELO	2007	2008	2007+2008	%	M.O ΗΛΙΚΙΑΣ 2007	M.O ΗΛΙΚΙΑΣ 2008	M.O ΗΛΙΚΙΑΣ
ACCENT	5	14	19	19%	9	9,64	9,3
EXCEL	8	15	23	23%	14,63	16,33	15,5
COUPE	2	10	12	12%	15,5	14,55	15,0
ΑΓΝΩΣΤΑ/ΑΛΛΑ	24	23	47	47%	15,3	17,17	16,2
	39	62	101	100%			14,6

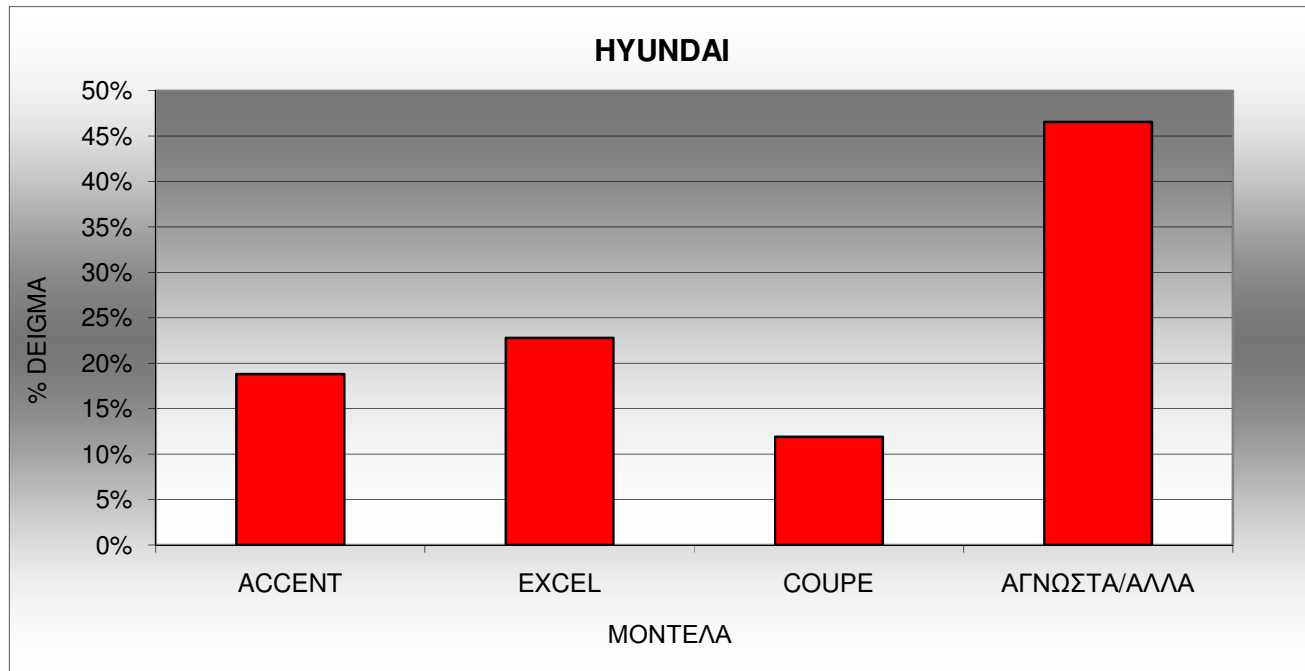
Πίνακας HYUNDAI 1

Από αυτό το δείγμα , τα μοντέλα με το μεγαλύτερο ποσοστό απόσυρσης παρουσιάζονται να είναι τα ACCENT με ποσοστό 19% και τα EXCEL με ποσοστό 23% .

Ο Μέσος Όρος Ηλικίας των ACCENT κυμαίνεται στα 9,3 έτη ενώ των EXCEL στα 15,5 έτη. Παρατηρείτε ότι σε σχέση με τον μέσο όρο ζωής των Hyundai (14,6 χρόνια) τα δύο αυτά μοντέλα παρουσιάζουν δύο αντίθετες εικόνες. Τα μεν ACCENT έχουν διάρκειαζωής 9,3 έτη αρκετά κατώτερη του μέσου όρου κατά 5,3 έτη ενώ τα δε EXCEL με 15,5 έτη

μέσο όρο ζωής έχουν 0,9 έτη περισσότερο χρόνο ζωής από το μέσο όρο.

Ακολουθεί πίνακας απεικόνισης του μεγέθους απόσυρσης του κάθε μοντέλου σε ποσοστό %



Πίνακας HYUNDAI 2

MITSUBISHI

Παρατηρούμε ότι , κατά τα έτη 2007 – 2008, από τα 2889 αυτοκίνητα που αποσύρθηκαν συνολικά, τα 122 από αυτά, ή σε ποσοστό επί τοις εκατό , το 4,22% ήταν MITSUBISHI .

ΜΟΝΤΕΛΟ	2007	2008	2007+2008	%	Μ.Ο ΗΛΙΚΙΑΣ 2007	Μ.Ο ΗΛΙΚΙΑΣ 2008	Μ.Ο ΗΛΙΚΙΑΣ
L300	13	28	41	34%	23,23	21,32	22,28
L200	4	15	19	16%	21	22,8	21,90
LANCER	18	16	34	28%	21,44	21,38	21,41
ΑΓΝΩΣΤΑ/ΑΛΛΑ	21	7	28	23%	24,29	18,86	21,57
	56	66	122	100%			22,09

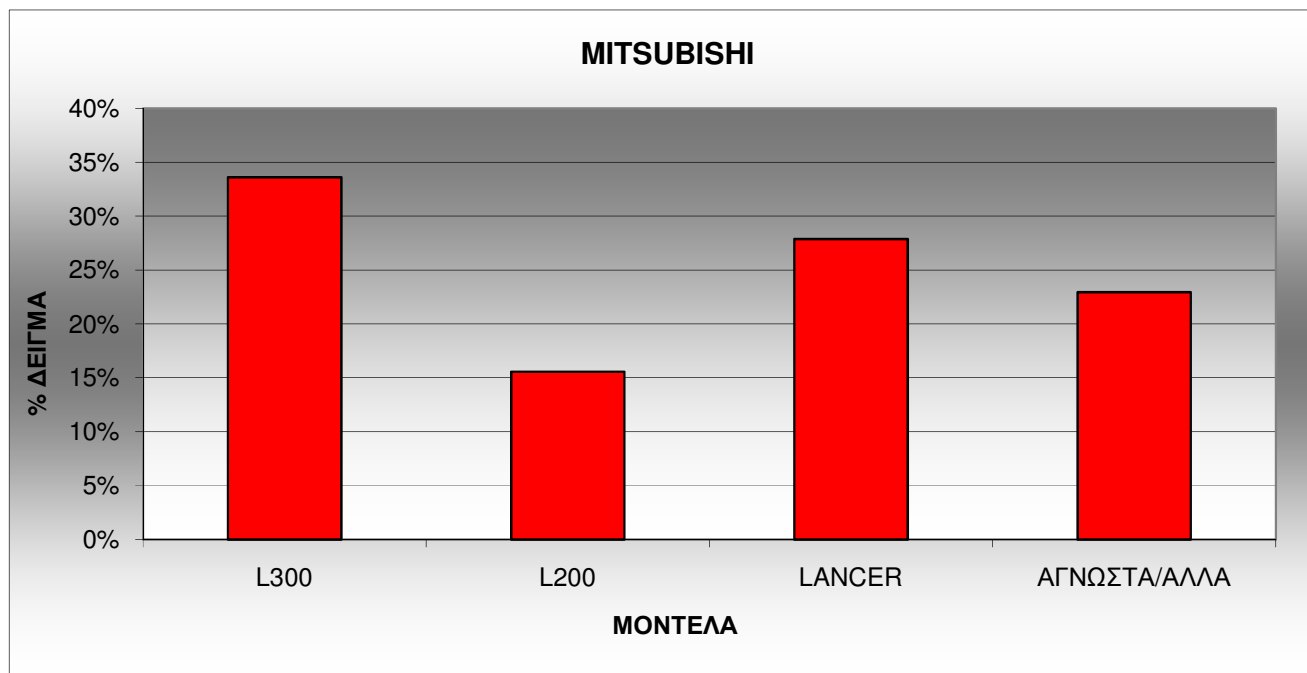
Πίνακας MITSUBISHI 1

Από αυτό το δείγμα , τα μοντέλα με το μεγαλύτερο ποσοστό αποσύρσεων παρουσιάζονται να είναι τα L300 με ποσοστό 34% ακολουθούν τα LANCER με ποσοστό 28% και τα L200 με ποσοστό 16% .

Ο Μέσος Όρος Ηλικίας των L300 κυμαίνεται στα 22,28 έτη , των LANCER στα 21,41 έτη και των L200 στα 21,90 έτη αντίστοιχα . Από αυτά τα δείγματα παρατηρούμαι ότι και τα τρία αυτά μοντέλα κυμαίνονται κοντά στο μέσο όρο ζωής που έχουμε βρει για τα Mitsubishi, 22,09 έτη. Πιο ανθεκτικά δείχνουν να είναι τα L300 με μέσο όρο ζωής τα 22,28 έτη 0,19 έτη περισσότερα από το μέσο όρο ζωής. Τα L200 διαφέρουν

ελάχιστα 0,19 κάτω από τον μέσο όρο ζωής όπως επίσης και τα LANCER τα οποία είναι 0,68 έτη κάτω από το μέσο όρο ζωής των Mitsubishi.

Ακολουθεί πίνακας απεικόνισης του μεγέθους απόσυρσης του κάθε μοντέλου σε ποσοστό %



Πίνακας MITSUBISHI 2

NISSAN+DATSUN

Παρατηρούμε ότι , κατά τα έτη 2007 – 2008 , από τα 2889 αυτοκίνητα που αποσύρθηκαν συνολικά , τα 316 από αυτά , ή σε ποσοστό επί τοις εκατό , το 10,94% ήταν NISSAN και DATSUN .

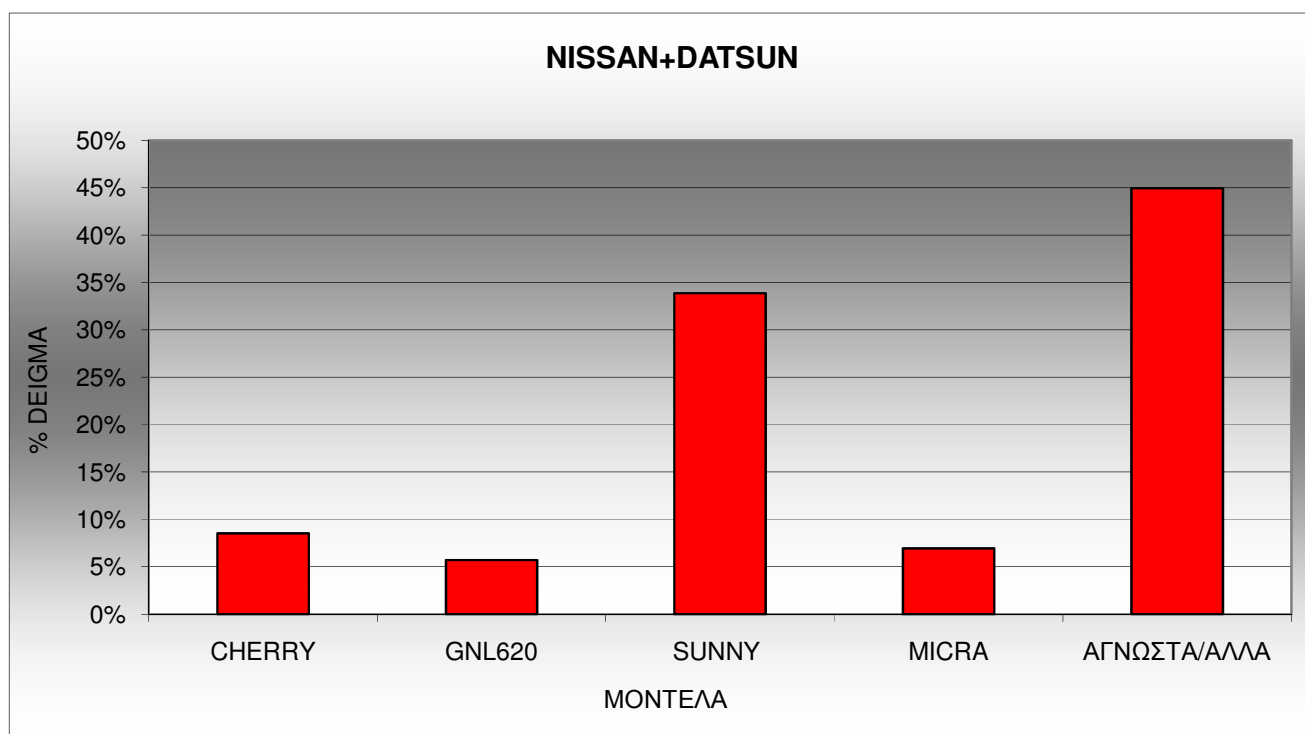
ΜΟΝΤΕΛΟ	2007	2008	2007+2008	%	Μ.Ο ΗΛΙΚΙΑΣ 2007	Μ.Ο ΗΛΙΚΙΑΣ 2008	Μ.Ο ΗΛΙΚΙΑΣ
CHERRY	10	17	27	9%	21,8	21,12	21,5
GNL620	3	15	18	6%	29	30	29,5
SUNNY	43	64	107	34%	19,09	18,86	19,0
MICRA	11	11	22	7%	15,27	15	15,1
ΑΓΝΩΣΤΑ/ΑΛΛΑ	70	72	142	45%	23,16	24,1	23,6
	137	179	316	100%			21,6

Πίνακας NISSAN+DATSUN 1

Από αυτό το δείγμα, το μοντέλο με το μεγαλύτερο ποσοστό αποσύρσεων παρουσιάζεται να είναι το μόνο το SUNNY με ποσοστό 34% . Από τα υπόλοιπα μοντέλα δε συλλέξαμε αρκετά μεγάλο δείγμα σε σχέση με το συνολικό αριθμό των Nissan-Datsun έτσι ώστε να κριθεί επιτακτική η ανάλυσή τους.

Ο Μέσος Όρος Ηλικίας των SUNNY κυμαίνεται στα 19 έτη, 2,6 έτη λιγότερα από τον μέσο όρο όλων των Nissan-Datsun.

Ακολουθεί πίνακας απεικόνισης του μεγέθους απόσυρσης του κάθε μοντέλου σε ποσοστό %



Πίνακας NISSAN+DATSUN 2

OPEL

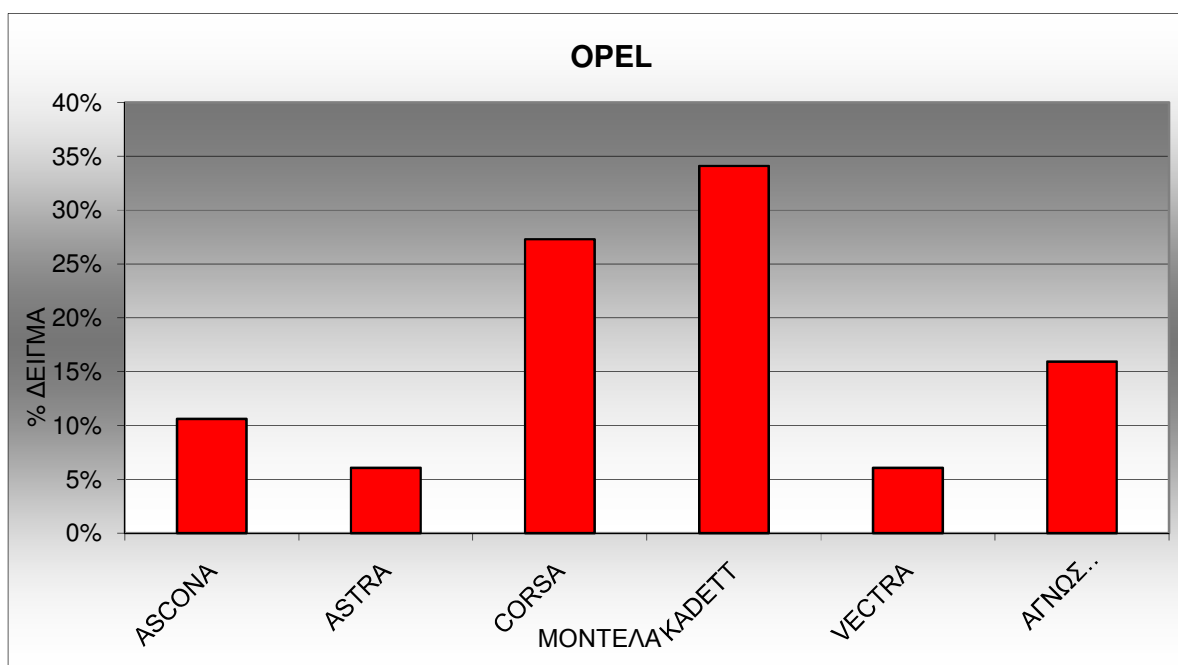
Παρατηρούμε ότι, κατά τα έτη 2007 – 2008, από τα 2889 αυτοκίνητα που αποσύρθηκαν συνολικά, τα 264 από αυτά, ή σε ποσοστό επί τοις εκατό, το 9,13% ήταν OPEL .

ΜΟΝΤΕΛΟ	2007	2008	2007+2008	%	Μ.Ο ΗΛΙΚΙΑΣ 2007	Μ.Ο ΗΛΙΚΙΑΣ 2008	Μ.Ο ΗΛΙΚΙΑΣ
ASCONA	16	12	28	11%	22,19	23,33	22,8
ASTRA	4	12	16	6%	14,25	11,17	12,7
CORSA	37	35	72	27%	16,16	17,33	16,7
KADETT	42	48	90	34%	23,55	24,25	23,9
VECTRA	4	12	16	6%	15,5	15,67	15,6
ΑΓΝΩΣΤΑ/ΑΛΛΑ	23	19	42	16%	19,43	18,58	19,0
	126	138	264	100%			19,9

Πίνακας OPEL 1

Από αυτό το δείγμα , τα μοντέλα με το μεγαλύτερο ποσοστό αποσύρσεων παρουσιάζονται να είναι τα CORSA με ποσοστό 27% και τα KADETT με ποσοστό 34% .

Ο Μέσος Όρος Ηλικίας των CORSA κυμαίνεται στα 16,7 έτη και των KADETT στα 23,9 έτη. Από τον πίνακα των δειγμάτων βλέπουμε ότι τα CORSA βρίσκονται 3,2 έτη κάτω από το γενικό μέσο όρο ζωής (19,9 έτη) ενώ τα KADETT ξεπερνούν κατά πολύ τον γενικό μέσο όρο ζωής κατά 4 έτη. Ακολουθεί πίνακας απεικόνισης του μεγέθους απόσυρσης του κάθε μοντέλου σε ποσοστό %



Πίνακας OPEL 2

PEUGEOT

Παρατηρούμε ότι, κατά τα έτη 2007 – 2008, από τα 2889 αυτοκίνητα που αποσύρθηκαν συνολικά, τα 103 από αυτά, ή σε ποσοστό επί τοις εκατό, το 3,56% ήταν PEUGEOT.

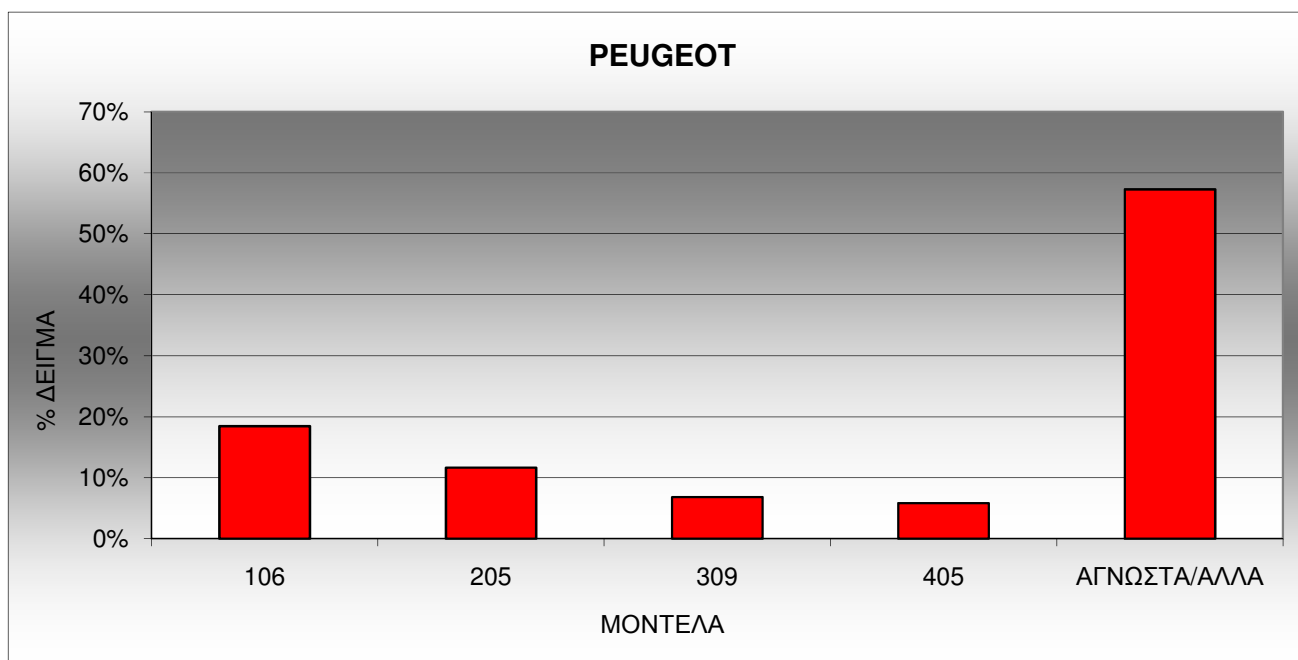
ΜΟΝΤΕΛΟ	2007	2008	2007+2008	%	Μ.Ο ΗΛΙΚΙΑΣ 2007	Μ.Ο ΗΛΙΚΙΑΣ 2008	Μ.Ο ΗΛΙΚΙΑΣ
106	4	15	19	18%	12,5	14,93	13,72
205	4	8	12	12%	17	19,63	18,31
309	3	4	7	7%	16	16,25	16,13
405	0	6	6	6%	0	17	8,50
ΑΓΝΩΣΤΑ ΑΛΛΑ	35	24	59	57%	17,23	17,71	17,47
	46	57	103	100%			16,69

Πίνακας PEUGEOT 1

Από αυτό το δείγμα, τα μοντέλα με το μεγαλύτερο ποσοστό αποσύρσεων παρουσιάζονται να είναι τα 106 με ποσοστό 18% και τα 205 με ποσοστό 12% αντίστοιχα.

Ο Μέσος Όρος Ηλικίας των 106 κυμαίνεται στα 13,72 έτη και των 205 στα 18,31 έτη, δηλαδή 2,97 έτη χαμηλότερος και 84 υψηλότερος αντίστοιχα από τον μέσο όρο των Peugeot.

Ακολουθεί πίνακας απεικόνισης του μεγέθους απόσυρσης του κάθε μοντέλου σε ποσοστό %



Πίνακας PEUGEOT 2

RENAULT

Παρατηρούμε ότι, κατά τα έτη 2007 – 2008, από τα 2889 αυτοκίνητα που αποσύρθηκαν συνολικά, τα 156 από αυτά, ή σε ποσοστό επί τοις εκατό, το 5,4% ήταν RENAULT .

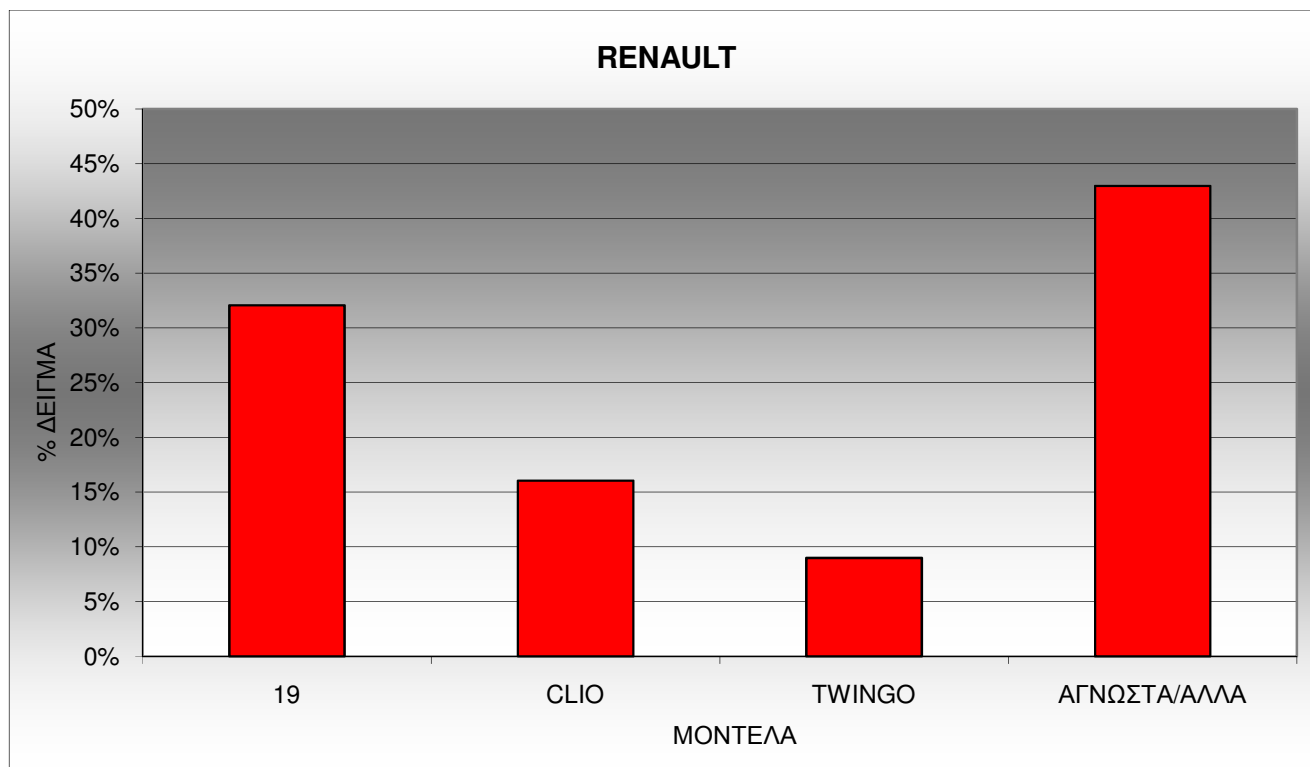
ΜΟΝΤΕΛΟ	2007	2008	2007+2008	%	Μ.Ο ΗΛΙΚΙΑΣ 2007	Μ.Ο ΗΛΙΚΙΑΣ 2008	Μ.Ο ΗΛΙΚΙΑΣ
19	9	41	50	32%	15,33	17,17	16,25
CLIO	9	16	25	16%	12,11	13,81	12,96
TWINGO	6	8	14	9%	12,67	13	12,83
ΑΓΝΩΣΤΑ/ΑΛΛΑ	30	37	67	43%	19,8	16,68	18,24
	54	102	156	100%			17,06

Πίνακας RENAULT 1

Από αυτό το δείγμα, το μοντέλο με το μεγαλύτερο ποσοστό αποσύρσεων παρουσιάζεται να είναι το Renault 19 με ποσοστό 32% .

Ο Μέσος Όρος Ηλικίας των Renault 19 κυμαίνεται στα 16,25 έτη, 0,81 έτη λιγότερα του μέσου όρου ζωής των Renault.

Ακολουθεί πίνακας απεικόνισης του μεγέθους απόσυρσης του κάθε μοντέλου σε ποσοστό %



Πίνακας RENAULT 2

SEAT

Παρατηρούμε ότι, κατά τα έτη 2007 – 2008, από τα 2889 αυτοκίνητα που αποσύρθηκαν συνολικά, τα 159 από αυτά, ή σε ποσοστό επί τοις εκατό, το 5,5% ήταν SEAT.

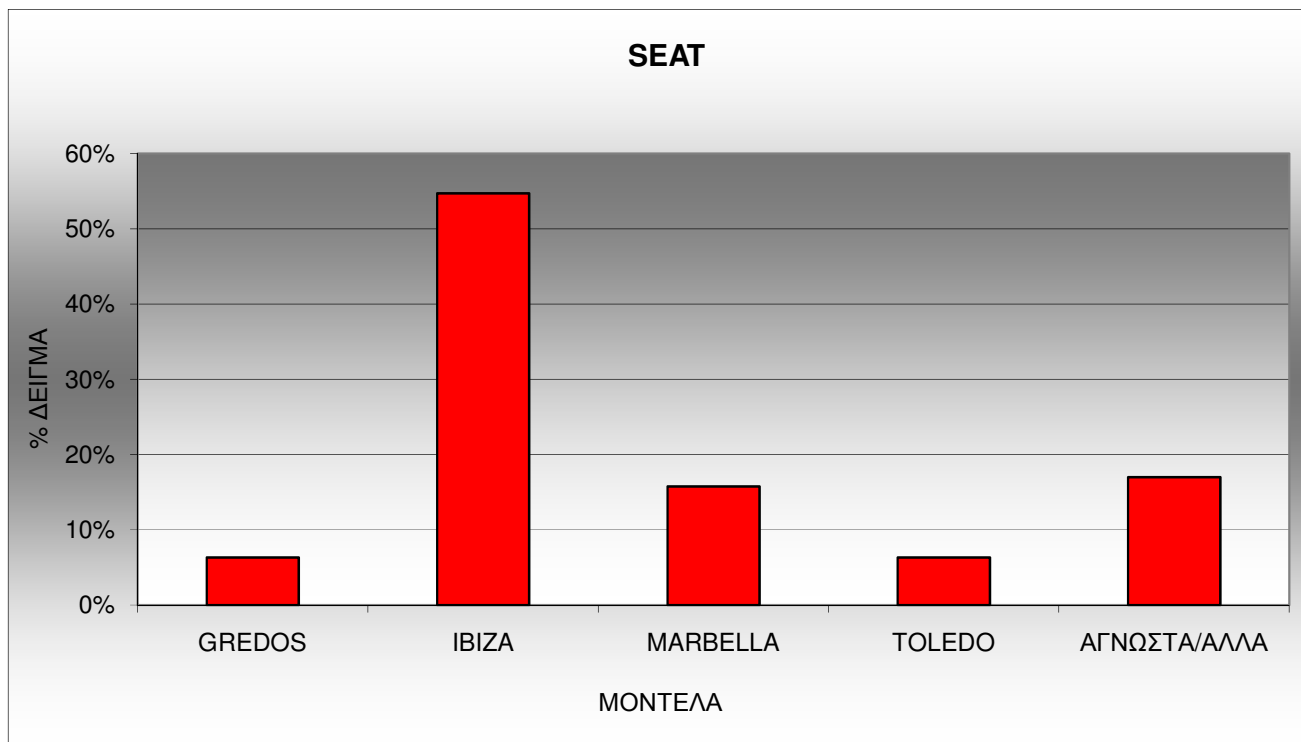
ΜΟΝΤΕΛΟ	2007	2008	2007+2008	%	Μ.Ο ΗΛΙΚΙΑΣ 2007	Μ.Ο ΗΛΙΚΙΑΣ 2008	Μ.Ο ΗΛΙΚΙΑΣ
GRECOS	5	5	10	6%	17,2	20,6	18,9
IBIZA	36	51	87	55%	14,53	16,12	15,3
MARBELLA	13	12	25	16%	12,69	16,33	14,5
TOLEDO	5	5	10	6%	14,6	14,8	14,7
ΑΓΝΩΣΤΑ/ΑΛΛΑ	19	8	27	17%	16,11	20,875	18,5
	78	81	159	100%			15,82

Πίνακας SEAT 1

Από αυτό το δείγμα, τα μοντέλα με το μεγαλύτερο ποσοστό αποσύρσεων παρουσιάζονται να είναι τα IBIZA με αισθητά μεγάλο ποσοστό 55% και τα MARBELLA με ποσοστό 16% .

Ο Μέσος Όρος Ηλικίας των IBIZA κυμαίνεται στα 15,3 έτη, 0,62 έτη κάτω από των μέσο όρο ηλικίας των Seat και των MARBELLA στα 0,82 έτη κάτω από το μέσο όρο ζωής των Seat.

Ακολουθεί πίνακας απεικόνισης του μεγέθους απόσυρσης του κάθε μοντέλου σε ποσοστό %



Πίνακας SEAT 2

ΤΟΥΤΑ

Παρατηρούμε ότι, κατά τα έτη 2007 – 2008, από τα 2889 αυτοκίνητα που αποσύρθηκαν συνολικά, τα 212 από αυτά, ή σε ποσοστό επί τοις εκατό, το 7,33% ήταν,ΤΟΥΤΑ.

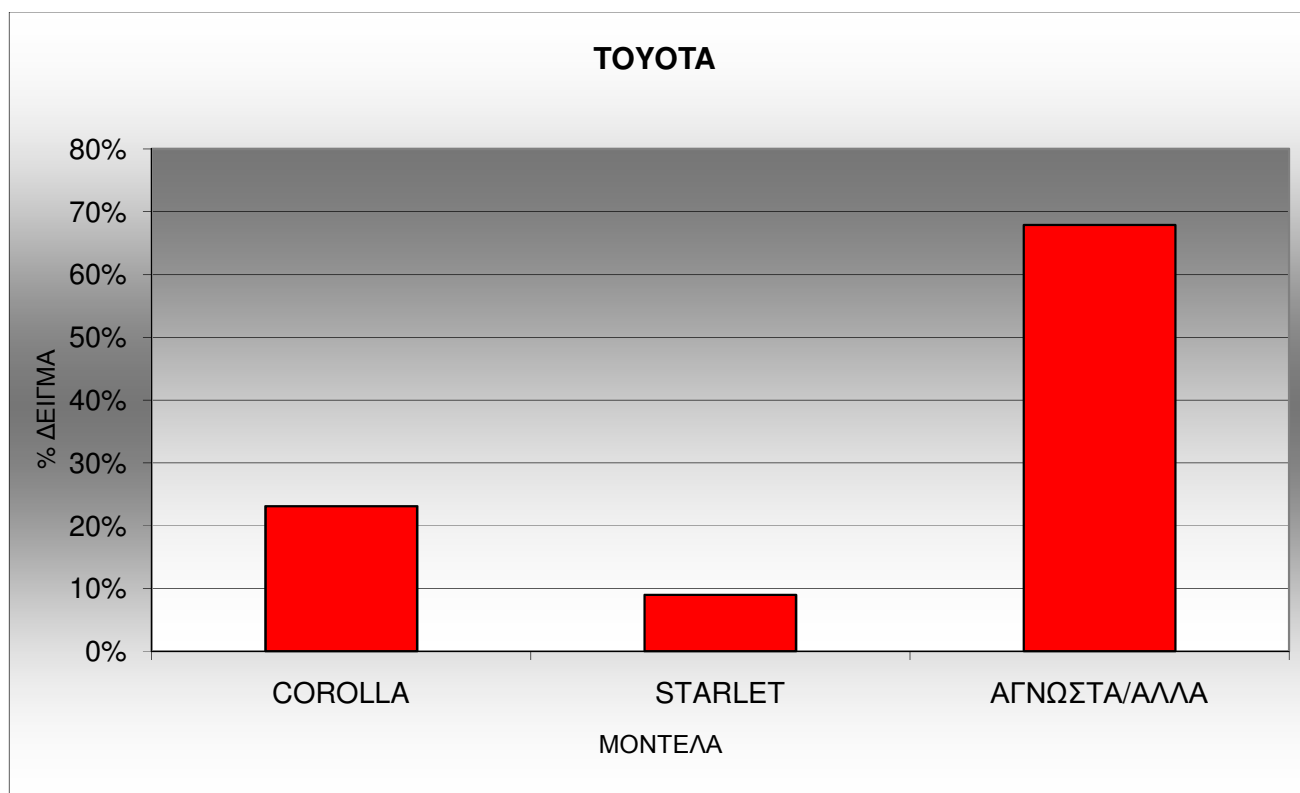
ΜΟΝΤΕΛΟ	2007	2008	2007+2008	%	Μ.Ο ΗΛΙΚΙΑΣ 2007	Μ.Ο ΗΛΙΚΙΑΣ 2008	Μ.Ο ΗΛΙΚΙΑΣ
COROLLA	14	35	49	23%	21,21	19,8	20,5
STARLET	10	9	19	9%	21,4	21,6	21,5
ΑΓΝΩΣΤΑ/ΑΛΛΑ	66	78	144	68%	23,16	22,5	22,8
	90	122	212	100%			22,1

Πίνακας ΤΟΥΤΑ 1

Από αυτό το δείγμα , το μοντέλο με το μεγαλύτερο ποσοστό αποσύρσεων παρουσιάζεται να είναι το COROLLA με ποσοστό 23% .

Ο Μέσος Όρος Ηλικίας των COROLLA κυμαίνεται στα 20,5 έτη, 1,6 έτη λιγότερα από το μέσο όρο ζωής των ΤΟΥΤΑ.

Ακολουθεί πίνακας απεικόνισης του μεγέθους απόσυρσης του κάθε μοντέλου σε ποσοστό %



Πίνακας ΤΟΥΤΑ 2

VW

Παρατηρούμε ότι , κατά τα έτη 2007 – 2008, από τα 2889 αυτοκίνητα που αποσύρθηκαν συνολικά, τα 161 από αυτά, ή σε ποσοστό επί τοις εκατό, το 5,57% ήταν VW.

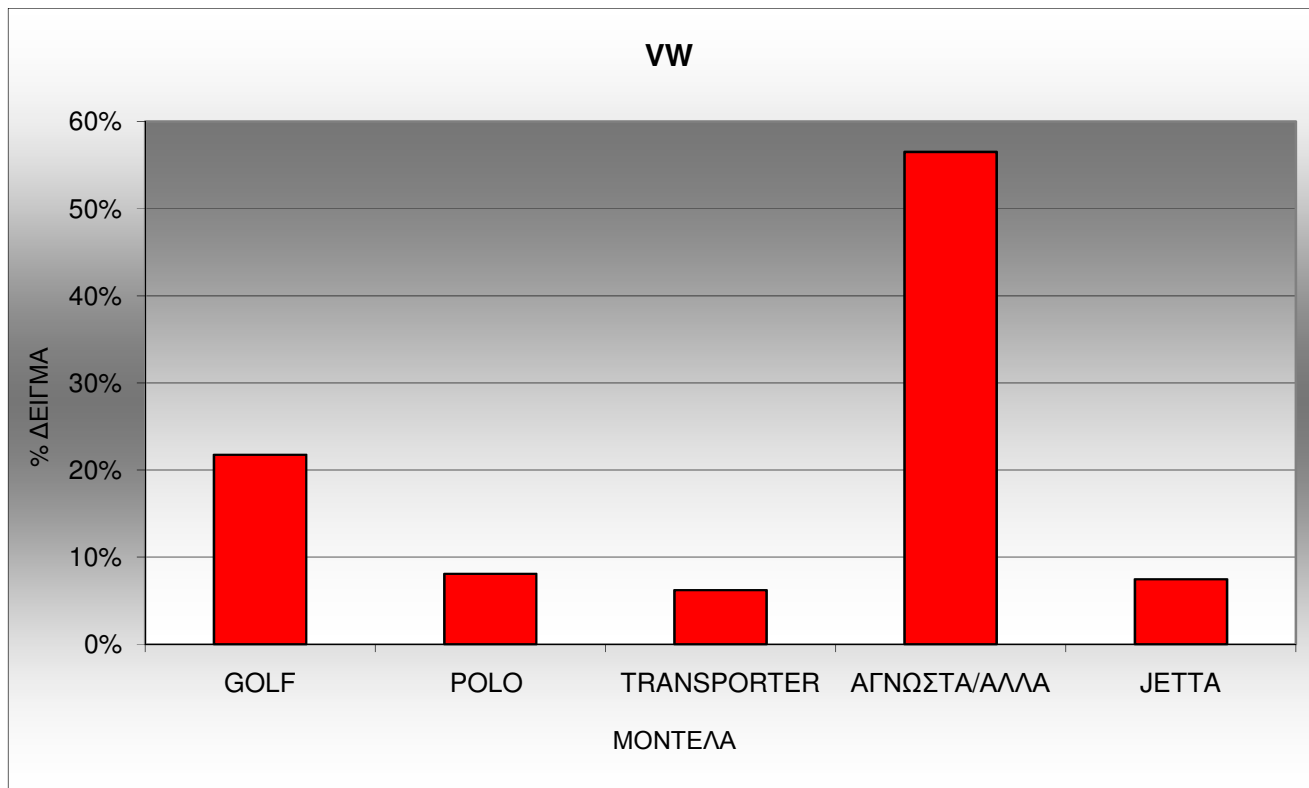
ΜΟΝΤΕΛΟ	2007	2008	2007+2008	%	Μ.Ο ΗΛΙΚΙΑΣ 2007	Μ.Ο ΗΛΙΚΙΑΣ 2008	Μ.Ο ΗΛΙΚΙΑΣ
GOLF	16	19	35	22%	17,7	18,8	18,2
POLO	8	5	13	8%	15,0	18,8	16,9
TRANSPORTER	3	7	10	6%	19,0	18,9	18,9
ΑΓΝΩΣΤΑ/ΑΛΛΑ	47	44	91	57%	19,2	20,2	19,7
JETTA	3	9	12	7%	20,3	19	19,7
	77	84	161	100%			19,0

Πίνακας VW 1

Από αυτό το δείγμα , το μοντέλο με το μεγαλύτερο ποσοστό αποσύρσεων παρουσιάζεται να είναι το GOLF με ποσοστό 22% .

Ο Μέσος Όρος Ηλικίας των GOLF κυμαίνεται στα 18,2 έτη, 0,8 έτη λιγότερα από τον μέσο όρο ζωής των VW (19 έτη).

Ακολουθεί πίνακας απεικόνισης του μεγέθους απόσυρσης του κάθε μοντέλου σε ποσοστό %



Πίνακας VW 2

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Την ανάλυση δεδομένων θα κλείσουμε με αυτό το κεφάλαιο των συμπερασμάτων και των παρατηρήσεων που κάναμε συνολικά από τις επιμέρους αναλύσεις μας. Τα συμπεράσματα και τα σχόλια που εξαγάγαμε πηγάζουν από στατιστικές παρατηρήσεις και συγκρίσεις σε ορισμένες περιπτώσεις με άλλα γραφήματα.

Από τα γραφήματα 1 και 2 του 3^{ου} κεφαλαίου τα οποία αναφέρονται στις αποσύρσεις οχημάτων ανά ηλικία για τις χρονιές 2007 και 2008 αντίστοιχα παρατηρούμε ότι υπάρχουν αυτοκίνητα που αποσύρθηκαν στην πρώτη πενταετία της ζωής τους, ακόμα και μέσα στο πρώτο έτος αγοράς τους. Τα αυτοκίνητα αυτά, λαμβάνοντας υπόψη ότι αφενός είναι καινούργια και δεν έχουν χάσει μεγάλο ποσοστό από την αξία τους (η αξία μεταπώλησής τους κυμαίνεται σε υψηλά ποσοστά ακόμα) και αφετέρου ότι το οικονομικό κίνητρο της απόσυρσης δεν είναι ιδιαίτερα σημαντικό προφανώς για να αποσυρθούν από τους ιδιοκτήτες τους υπέστησαν σοβαρή ζημιά, πιθανώς από τρακάρισμα.

Με βάση των πίνακα το ποσοστό αυτό των αυτοκινήτων είναι για το έτος 2007 και ηλικίας 0 -5 χρόνια, 40 τεμάχια στα 1262 περίπου 3% του συνόλου, για το έτος 2008 και ηλικίας 0 -5 χρόνια, 56 τεμάχια στα 1631 περίπου 3% πάλι.

	2007		2008	
A/A	ΗΛΙΚΙΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΘΑΝΑΤΩΝ	ΗΛΙΚΙΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΘΑΝΑΤΩΝ
1	0	4	0	22
2	1	3	1	4
3	2	9	2	6
4	3	8	3	10
5	4	7	4	7
6	5	9	5	7

	ΣΥΝΟΛΟ	40 αυτοκίνητα	ΣΥΝΟΛΟ	56 αυτοκίνητα
--	--------	---------------	--------	---------------

Παρατηρούμε ότι με βάση τον πίνακα, Πίνακες Ηλικιών, excel ΗΡΑΚΛΕΙΟ ΠΙΝΑΚΕΣ ΑΝΑΛΥΣΗ 2007 – 2008 και σε σχέση με το προηγούμενο σχόλιο, στον πρώτο χρόνο κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, ηλικία 0, αποσύρθηκαν το 2008, 22 αυτοκίνητα ενώ για το 2007 μόνο 4 αυτοκίνητα, δηλαδή είχαμε από τη μία χρονιά στην άλλη αύξηση της τάξης του 550%.

Αυτό σημαίνει ότι 22 καινούργια αυτοκίνητα το 2008 κρίθηκαν ακατάλληλα να κυκλοφορήσουν με ασφάλεια και πιθανή αιτία είναι η σοβαρή καταστροφή τους από ατυχήματα, άρα οδηγούμαστε στο πιθανό συμπέρασμα ότι τα ατυχήματα με καινούργια αυτοκίνητα (στο 1^ο έτος κυκλοφορίας τους) αυξήθηκαν κατακόρυφα. Αυτό ενδεχομένως μας οδηγεί στο συμπέρασμα της αγοράς καινούργιων αυτοκινήτων, λόγω της απόσυρσης, από άτομα που ίσως δεν είχαν την αυτοκινητιστική εμπειρία που απαιτούνταν.

Μια άλλη παρατήρηση που μπορούμε να κάνουμε είναι η εξής, παρατηρούμαι και για τις δύο χρονιές ότι η κορύφωση των διαγραμμάτων κυμαίνεται ως εξής :

Για το 2007, στις ηλικίες 14 – 19, στα 529 αυτοκίνητα επί συνόλου 1258 με το ποσοστό να ανέρχεται στο 42%, ενώ για το 2008, στις ίδιες ηλικίες, στα 738 αυτοκίνητα επί συνόλου 1631 και το ποσοστό να ανέρχεται στο 45%.

Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε ότι, τα μισά αυτοκίνητα που αποσύρθηκαν, και τις δύο χρονιές, αγοράστηκαν το διάστημα της πενταετίας 1988 - 89 & 1993 - 94. Δηλαδή την εποχή που είχε γίνει η προηγούμενη απόσυρση.

Με βάση την απόσυρση που εφαρμόζεται τώρα, συμπεραίνουμε ότι το οικονομικό όφελος είναι ελάχιστο μπροστά στην απαξίωση που θα τύχει η από εδώ και τώρα κυκλοφορία ενός συγκεκριμένου μοντέλου.

Παρατηρούμε με βάση τον πίνακα, Πίνακες Ηλικιών, excel ΗΡΑΚΛΕΙΟ ΠΙΝΑΚΕΣ ΑΝΑΛΥΣΗ 2007 – 2008, ότι το 2008 σε σχέση με το 2007, αποσύρθηκαν 373 αυτοκίνητα περισσότερα, μια αύξηση δηλ. της τάξης του 30% από το 2007.

Πράγμα που σημαίνει ότι ενώ το 2008 υπήρχε περίπου η ίδια διασπορά ηλικιακά αποσυρμένων αυτοκινήτων, αυξήθηκε η εμπιστοσύνη στην έννοια της απόσυρσης ή

περισσότεροι καταναλωτές αποφάσισαν να αγοράσουν νέο αυτοκίνητο εκμεταλλευόμενοι το κίνητρο της απόσυρσης.

Ως αναφορά από την οπτική γωνία του κατασκευαστή, και λαμβάνοντας υπόψη και τα προηγούμενα συμπεράσματα, γίνεται μια ανάλυση στα αυτοκίνητα που αποσύρθηκαν με κριτήριο την μάρκα (μοντέλο) του κάθε αυτοκινήτου.

Στη **πρώτη** θέση έρχεται η εταιρεία FIAT, με αριθμό αποσυρμένων αυτοκινήτων που φτάνει τα 163 για το έτος 2007 και τα 219 για το έτος 2008. Στη **δεύτερη** θέση ακολουθούν οι εταιρείες NISSAN & DATSUN όπου ο αριθμός των αποσυρμένων φτάνει τα 137 για το έτος 2007 και τα 179 για το έτος 2008. Στην **τρίτη** θέση ακολουθεί η OPEL με 126 αυτοκίνητα το 2007 και 138 αυτοκίνητα το 2008. **Τέταρτη** στην σειρά κατάταξης είναι η εταιρεία TOYOTA, όπου αθροιστικά ξεπερνά τα 200 αποσυρόμενα αυτοκίνητα, ενώ για το έτος 2007 αναλογούν 90 αυτοκίνητα και για το έτος 2008 122 αυτοκίνητα. Στη συνέχεια ακολουθούν οι υπόλοιπες εταιρείες με μικρότερο αριθμό αυτοκινήτων.

Επιπλέον μπορεί να γίνει ένας διαχωρισμός σε ευρωπαϊκές εταιρείες αυτοκινήτων και μη, όπου αποδίδονται συγκεντρωτικά αποτελέσματα για την κάθε κατηγορία. Στο γράφημα του excel ΧΩΡΕΣ κάναμε τον παραπάνω διαχωρισμό και διαπιστώσαμε ότι σε αρκετές Ευρωπαϊκές Μάρκες, ο αριθμός των αποσυρόμενων αυτοκινήτων είναι υψηλότερος σε σχέση με τον αριθμό των αποσυρόμενων αυτοκινήτων των μη Ευρωπαϊκών και πιο συγκεκριμένα είναι 1693 αποσύρσεις για τα ευρωπαϊκά και 1035 για τα μη ευρωπαϊκά, εξαιρέθηκαν οι λοιπές εθνικότητες.

Διακρίνουμε λοιπόν τις τέσσερις 'πρωτοπόρες' εταιρείες αυτοκινήτων να έχουν αθροιστικά για τα δύο έτη 2007-2008, ένα σύνολο αποσυρόμενων αυτοκινήτων, για την FIAT & OPEL (382 + 264) 646 αυτοκίνητα ενώ για τις NISSAN + DATSUN & TOYOTA (316 + 212) 528 αυτοκίνητα.

Οδηγούμαστε λοιπόν στο ασφαλές συμπέρασμα ότι πριν από 15-16 χρόνια, δηλαδή το 1996 – 1997, η εταιρεία FIAT πρέπει να απέσπασε ένα σεβαστό μερίδιο αγοράς αυτοκινήτων στην συγκεκριμένη περιοχή της Κρήτης. Παρατηρώντας τον αθροιστικό πίνακα της μάρκας FIAT, όπως φαίνεται παρακάτω, φαίνεται ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα ηλικιών απόσυρσης μεταξύ 10 – 19 έτη.

Μια ακόμα παρατήρηση που πρέπει να επισημάνουμε είναι ότι με βάση τον «Πίνακες Ηλικιών» δεν μπορούμε να βγάλουμε ασφαλή συμπεράσματα για την καλύτερη ηλικία απόσυρσης (με οικονομικά κριτήρια) ανά μάρκα αυτοκινήτου, γιατί εξαρτάται από κάποιους αστάθμητους παράγοντες. Πιο συγκεκριμένα, η κάθε μάρκα (μοντέλο) αυτοκινήτου έχει διαφορετικά standards, για παράδειγμα η Mercedes σε ηλικία 5 χρονών χάνει μικρό ποσοστό της αξίας της σε σχέση με κάποια υποδεέστερη εταιρία όπως λόγω χάρη μια εταιρεία σαν τη Hyundai η οποία στα 5 χρόνια της χάνει περισσότερο την αξία της. Οπότε βάση οικονομικών κριτηρίων δεν είναι τόσο ασφαλές να εξάγουμε έγκαιρα συμπεράσματα. Για να γινόταν αυτό θα έπρεπε να κάνουμε μια έρευνα με τις αποσύρσεις αποκλειστικά τις κάθε μάρκας ξεχωριστά για κάθε χρόνο.

Παρατηρώντας τις αποσύρσεις των αυτοκινήτων ανά ηλικία και ανά μάρκα μπορούμε να εξάγουμε τα ακόλουθα συμπεράσματα

Με βάση το γράφημα – μπάρες, το μοντέλο με τις περισσότερες αποσύρσεις και τον Μέσο όρο της ηλικίας των μοντέλων, μπορούμε να βρούμε την χρονική περίοδο κυκλοφορίας των αντίστοιχων μοντέλων στην περιοχή της Κρήτης μερίδιο αγοράς ή πετυχημένη πορεία του συγκεκριμένου μοντέλου στην Ελλάδα και δη στην περιοχή που μας ενδιαφέρει και δη τον αριθμό των επίσημων αντιπροσώπων την εποχή εκείνη.

Δηλαδή για την Citroen, τα μοντέλα AX (22%, 20 αυτοκίνητα, μέσος όρος ηλικίας απόσυρσης 16,2 έτη) και ZX (20%, 18 αυτοκίνητα, μέσος όρος ηλικίας απόσυρσης 14,3 έτη).

Ο υψηλός μέσος όρος ηλικίας απόσυρσης των αυτοκινήτων την περίοδο 2007 – 2008 στην περιοχή της Κρήτης, τεκμηριώνει την παλαιότητα του στόλου των κυκλοφορούντων αυτοκινήτων, την διασπορά τους σε αντίστοιχες Μάρκες, την προτίμηση των καταναλωτών ή δυνατά σημεία πώλησης συγκεκριμένων Μαρκών ή επιτυχία συγκεκριμένων μοντέλων ή ευέλικτες μεθόδους χρηματοδότησης σε τοπικό επίπεδο εκείνη την εποχή ή οικονομική ευρωστία συγκεκριμένης χρονικής περιόδου ή επιτυχία ενός συγκεκριμένου μοντέλου ή τέλος την μη εύκολη αντικατάσταση του.

Βέβαια η επιτυχία ενός μοντέλου, η υψηλή αξία μεταπώλησης (που την εποχή εκείνη μεταφράζονταν σε αξιοπιστία λειτουργίας, λιγότερες βλάβες, μικρό κόστος συντήρησης κλπ) δημιουργούσε την τάση ενός brand name στην αγορά του αυτοκινήτου.

Μάρκα αυτοκινήτου	Μοντέλο	Έτη 2007-8	Ποσοστό	Μ.Ο. ηλικίας
CITROEN	AX	20	22%	16.2
	ZX	18	20%	14.3
FIAT	Panda	88	23%	15.2
	UNO	68	17.8%	16.0
FORD	ESCORT	60	36%	19.0
	FIESTA	35	21%	20.2
HYUNDAI	ACCENT	19	19%	9.3
	EXCEL	23	23%	15.5
MITSUBISHI	L300	41	34%	22.28
	LANCER	34	28%	21.41
NISSAN & DATSUN	SUNNY	107	34%	19.0
OPEL	KADETT	90	34%	23.9
	CORSA	72	27%	16.7
PEUGEOT	106	19	18%	13.72
	205	12	12%	18.31
RENAULT	19	50	32%	16.25
SEAT	IBIZA	87	55%	15.3

	MARBELLA	25	16%	14.5
TOYOTA	COROLLA	49	23%	20.5
W V	GOLF	35	22%	18.2

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Στο σημείο αυτό παραθέτουμε τις πηγές μας από τις οποίες συλλέξαμε πληροφορίες οι οποίες μας βοήθησαν να φέρουμε εις πέρας την έρευνα μας. Αναλυτικότερα θα αναφέρουμε τις ιστοσελίδες τις οποίες χρησιμοποιήσαμε για να εξάγουμε πληροφορίες και θα επισυνάψουμε τις διατάξεις οι οποίες αναφέρονται στην έρευνα μας.

Επίσης θεωρήσαμε χρήσιμο και αναγκαίο να προσθέσουμε και μια σειρά νομοθεσιών και διατάξεων που αφορούν την απόσυρση έτσι ώστε να είναι πιο πλήρης έρευνα μας.

Κεφάλαιο 2.1: www.eedsa.gr/contents.aspx?catId=91

Κεφάλαιο 2.2: www.eedsa.gr/contents.aspx?catId=48

Κεφάλαιο 2.3: www.eedsa.gr/contents.aspx?catId=90

Νομοθεσίες και Διατάξεις:

http://europa.eu/legislation_summaries/environment/waste_management/l21225_el.htm

ΝΟΜΟΘΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους

Η ΕΕ επιθυμεί να περιορίσει την παραγωγή αποβλήτων από οχήματα και να προωθήσει την επαναχρησιμοποίηση, την ανακύκλωση και άλλες μορφές ανάκτησης οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους καθώς και των κατασκευαστικών τους στοιχείων. Για να επιτύχει αυτό το διττό στόχο, καθιερώνει απαιτήσεις για τους ευρωπαϊούς κατασκευαστές, οι οποίοι πρέπει να σχεδιάσουν οχήματα κατά τρόπο που διευκολύνει τη μελλοντική τους ανακύκλωση.

Οδηγία 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Σεπτεμβρίου 2000 για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους:

- 2002/525/ΕΚ: Απόφαση της Επιτροπής, της 27ης Ιουνίου 2002, για την τροποποίηση του παραρτήματος II της οδηγίας 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους (τροποποίηση 1, αντικατάσταση Παράρτημα 2 από 01/01/2003).
- 2005/63/ΕΚ: Απόφαση της Επιτροπής, της 24ης Ιανουαρίου 2005, για την τροποποίηση του παραρτήματος II της οδηγίας 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους (τροποποίηση 2, τροποποίηση Παράρτημα 2 από /12/2005).
- 2005/438/ΕΚ: Απόφαση της Επιτροπής, της 10ης Ιουνίου 2005, για τροποποίηση του παραρτήματος II της οδηγίας 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους (τροποποίηση 3, τροποποίηση Παράρτημα 2 από /61/2005).
- 2005/673/ΕΚ: Απόφαση του Συμβουλίου, της 20ής Σεπτεμβρίου 2005, για την τροποποίηση του παραρτήματος II της οδηγίας 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους (τροποποίηση 4, αντικατάσταση Παράρτημα 2 από 01/07/2005).
- 2008/689/ΕΚ: Απόφαση της Επιτροπής, της 1ης Αυγούστου 2008 , περί τροποποίησης του παραρτήματος II της οδηγίας 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού

Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους (τροποποίηση 5, αντικατάσταση Παράρτημα 2 από 26/08/2008).

- Οδηγία 2008/33/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2008 , για την τροποποίηση της οδηγίας 2000/53/EK για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, όσον αφορά τις εκτελεστικές αρμοδιότητες που ανατίθενται στην Επιτροπή (τροποποίηση 6, αντικατάσταση άρθρο 11 από 21/03/2008).
- Οδηγία 2008/33/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2008 , για την τροποποίηση της οδηγίας 2000/53/EK για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, όσον αφορά τις εκτελεστικές αρμοδιότητες που ανατίθενται στην Επιτροπή (τροποποίηση 7, τροποποίηση άρθρο 4.2 από 21/03/2008).
- Οδηγία 2008/33/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2008 , για την τροποποίηση της οδηγίας 2000/53/EK για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, όσον αφορά τις εκτελεστικές αρμοδιότητες που ανατίθενται στην Επιτροπή (τροποποίηση 8, αντικατάσταση άρθρο 5.5 από 21/03/2008).
- Οδηγία 2008/33/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2008 , για την τροποποίηση της οδηγίας 2000/53/EK για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, όσον αφορά τις εκτελεστικές αρμοδιότητες που ανατίθενται στην Επιτροπή (τροποποίηση 9, προσθήκη άρθρο 6.1 από 21/03/2008).
- Οδηγία 2008/33/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2008 , για την τροποποίηση της οδηγίας 2000/53/EK για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, όσον αφορά τις εκτελεστικές αρμοδιότητες που ανατίθενται στην Επιτροπή (τροποποίηση 10, τροποποίηση άρθρο 7.2 από 21/03/2008).
- Οδηγία 2008/33/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2008 , για την τροποποίηση της οδηγίας 2000/53/EK για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, όσον αφορά τις εκτελεστικές αρμοδιότητες που ανατίθενται στην Επιτροπή (τροποποίηση 11, αντικατάσταση άρθρο 8.2 από 21/03/2008).
- Οδηγία 2008/33/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2008 , για την τροποποίηση της οδηγίας 2000/53/EK για τα οχήματα στο

τέλος του κύκλου ζωής τους, όσον αφορά τις εκτελεστικές αρμοδιότητες που ανατίθενται στην Επιτροπή (τροποποίηση 12, αντικατάσταση άρθρο 9.1 από 21/03/2008).

- Οδηγία 2008/112/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2008 , για την τροποποίηση των οδηγιών του Συμβουλίου 76/768/ΕΟΚ, 88/378/ΕΟΚ, 1999/13/ΕΚ και των οδηγιών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 2000/53/ΕΚ, 2002/96/ΕΚ και 2004/42/ΕΚ ώστε να προσαρμοσθούν με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1272/2008 για την ταξινόμηση, την επισήμανση και τη συσκευασία ουσιών και μειγμάτων (τροποποίηση 13, αντικατάσταση άρθρο 2 από 01/12/2010).
- 2010/115/: Απόφαση της Επιτροπής, της 23ης Φεβρουαρίου 2010 , περί τροποποίησης του παραρτήματος II της οδηγίας 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε (τροποποίηση 14, αντικατάσταση Παράρτημα 2 από /F/DATE).

Η οδηγία εφαρμόζεται στα **οχήματα** και στα **οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους**, συμπεριλαμβανομένων των κατασκευαστικών τους στοιχείων και υλικών. Ειδικότερα, καλύπτει:

- τα οχήματα με κινητήρα έχοντα τουλάχιστον τέσσερις τροχούς που προορίζονται για τη μεταφορά επιβατών και τα οποία διαθέτουν εννέα θέσεις καθημένων κατά ανώτατο όριο (κατηγορία M1)·
- τα οχήματα με κινητήρα έχοντα τουλάχιστον τέσσερις τροχούς που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων, των οποίων το μέγιστο βάρος δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους (κατηγορία N1)· και
- τα οχήματα με κινητήρα με τρεις τροχούς.

Περιορισμός της δημιουργίας αποβλήτων

Η οδηγία στοχεύει στη μείωση της ποσότητας αποβλήτων από οχήματα. Ενθαρρύνει επίσης τους κατασκευαστές ή εισαγωγείς οχημάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση να:

- περιορίσουν τη χρήση επικίνδυνων ουσιών στα νέα τους οχήματα·

- να σχεδιάσουν και να κατασκευάσουν οχήματα που διευκολύνουν την επαναχρησιμοποίηση και την ανακύκλωση·
- να αυξήσουν τη χρήση των ανακυκλωμένων υλικών.

Η χρήση υδράργυρου, εξασθενούς χρωμίου, καδμίου και μολύβδου απαγορεύεται στα κατασκευαστικά στοιχεία των οχημάτων που διατίθενται στην αγορά από 1^η Ιουλίου 2003. Ωστόσο, αυτές οι ουσίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν για ορισμένες εφαρμογές, εφόσον η χρήση τους δεν μπορεί να αποφευχθεί (βλέπε παράρτημα II της οδηγίας 2000/53/ΕΟΚ).

Οργάνωση της συλλογής αποβλήτων

Τα κράτη μέλη οφείλουν να δημιουργήσουν συστήματα για τη συλλογή αποβλήτων από οχήματα. Εξασφαλίζουν εξάλλου τη μεταφορά των οχημάτων στο τέλος του κύκλου της ζωής τους σε εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας.

Ο ιδιοκτήτης ή κάτοχος οχήματος στο τέλος του κύκλου της ζωής τους λαμβάνει ένα **πιστοποιητικό καταστροφής** τη στιγμή της μεταφοράς σε εξουσιοδοτημένη εγκατάσταση επεξεργασίας. Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται από την εγκατάσταση. Δίνει τη δυνατότητα στον ιδιοκτήτη ή κάτοχο να αποταξινομήσει το όχημά του, αποτεινόμενος στις αρμόδιες αρχές. Ο κατασκευαστής επιφορτίζεται το κόστος ή ένα μέρος του κόστους που προκύπτει από τη μεταφορά του οχήματος προς την εγκατάσταση επεξεργασίας.

Οργάνωση της επεξεργασίας αποβλήτων

Τα κράτη μέλη πρέπει να οργανώσουν την αποθήκευση και επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζει η οδηγία πλαίσιο για τα απόβλητα και τις απαιτήσεις του παραρτήματος I της παρούσας οδηγίας. Οι εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας απορυπαίνουν τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους πριν από την επεξεργασία τους και ανακτούν όλα τα κατασκευαστικά στοιχεία που είναι επιβλαβή για το περιβάλλον.

Πρώθηση της επαναχρησιμοποίησης και της ανάκτησης των αποβλήτων

Η επαναχρησιμοποίηση και η ανάκτηση (ανακύκλωση, αποκατάσταση, ανάπλαση κλπ) των κατασκευαστικών στοιχείων των οχημάτων θα πρέπει να αποτελούν καθοριστικής σημασίας στοιχεία της διαδικασίας αυτής. Στόχος της παρούσας οδηγίας είναι να αυξηθεί το ποσοστό επαναχρησιμοποίησης και ανάκτησης.

Το ποσοστό επαναχρησιμοποίησης και ανάκτησης πρέπει να φτάσει (κατά μέσο βάρος ανά όχημα και ανά έτος):

- το 85% το αργότερο την 1^η Ιανουαρίου του 2006·
- το 95% το αργότερο την 1^η Ιανουαρίου 2015.

Το ποσοστό επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης πρέπει να φτάσει (κατά μέσο βάρος ανά όχημα και ανά έτος):

- το 80% το αργότερο την 1^η Ιανουαρίου 2006·
- το 85% το αργότερο την 1^η Ιανουαρίου 2015.

Για τα οχήματα που έχουν παραχθεί πριν από την 1η Ιανουαρίου 1980, μπορούν να καθορισθούν χαμηλότεροι στόχοι.

Διευκόλυνση της αποσυναρμολόγησης χάρη στις πληροφορίες για τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά.

Τα κράτη μέλη φροντίζουν ώστε οι παραγωγοί να χρησιμοποιούν **πρότυπα κωδικοποίησης** των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών. Τα πρότυπα αυτά χρησιμεύουν για την αναγνώριση των διαφόρων κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών. Με τον τρόπο αυτό, διευκολύνουν την αποσυναρμολόγηση.

Η Επιτροπή είναι αυτή που αναλαμβάνει να ορίσει τα ευρωπαϊκά πρότυπα κωδικοποίησης. Για το σκοπό αυτό, λαμβάνει υπόψη τις εργασίες που διεξάγονται στα διεθνή φόρα.

Οι κατασκευαστές υποχρεούνται να παρέχουν πληροφορίες αποσυναρμολόγησης για κάθε νέο τύπο οχήματος που διατίθεται στην αγορά. Οι πληροφορίες αυτές πρέπει να παρέχονται εντός έξι μηνών από τη διάθεσή του στην αγορά.

Αξιολόγηση της προόδου που έχει επιτευχθεί χάρη στις εκθέσεις εφαρμογής

Οι οικονομικοί φορείς (κατασκευαστές, διανομείς, υπεύθυνοι διάλυσης κλπ) οφείλουν να δημοσιεύουν πληροφορίες σχετικά:

- με το σχεδιασμό των οχημάτων και των κατασκευαστικών τους στοιχείων (ικανότητα ανάκτησης και ανακύκλωσης)·
- την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους
- την ανάπτυξη και τη βελτιστοποίηση των μεθόδων επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους καθώς και των κατασκευαστικών τους στοιχείων·
- την πρόοδο που έχει επιτευχθεί στον τομέα της ανάκτησης και της ανακύκλωσης.

Κάθε τρία έτη, τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή έκθεση βάσει αυτών των πληροφοριών. Κάθε έκθεση έχει τη μορφή ερωτηματολογίου, το οποίο έχει συνταχθεί από την Επιτροπή. Τα ερωτηματολόγια αυτά επιτρέπουν στην Επιτροπή να διαπιστώνει ενδεχόμενες μεταβολές της διάρθρωσης του εμπορίου αυτοκινήτων και των βιομηχανιών συλλογής, αποσυναρμολόγησης, τεμαχισμού, ανάκτησης και ανακύκλωσης. Η Επιτροπή δημοσιεύει έκθεση σχετικά με τη εφαρμογή της παρούσας οδηγίας εντός εννέα μηνών από την παραλαβή των εκθέσεων από τα κράτη μέλη.

ΠΑΡΑΠΟΜΠΕΣ

Πράξη	Έναρξη ισχύος	Προθεσμία για μεταφορά στο εθνικό δίκαιο των κρατών μελών	Επίσημη Εφημερίδα
Οδηγία 2000/53/ΕΚ	21.10.2000	21.4.2002	ΕΕ L 269 της 21.10.2000

Πράξη (εις) τροποποίησης	Έναρξη ισχύος	Προθεσμία για μεταφορά στο εθνικό δίκαιο των κρατών μελών	Επίσημη Εφημερίδα
Απόφαση 2002/525/EK	1.1.2003	-	EE L 170 της 29.6.2003
Απόφαση 2005/438/EK	10.6.2005	-	EE L 152 της 15.6.2005
Απόφαση 2005/673/EK	1.7.2005	-	EE L 254 της 30.9.2005
Απόφαση 2008/33/EK	21.3.2008	-	EE L 81 της 20.3.2008
Οδηγία 2008/112/EK	12.1.2009	-	EE L 345 της 23.12.2008

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΩΝ

Υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία που εξαιρούνται από τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχεία) Απόφαση [2010/115/EE](#) [Επίσημη εφημερίδα L 48 της 25.2.2010].

ΣΥΝΑΦΕΙΣ ΠΡΑΞΕΙΣ

Έκθεση της Επιτροπής της 20^{ης} Νοεμβρίου 2009 σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας [2000/53/EK](#) για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους τη χρονική περίοδο 2005-2008 [[COM/2009/0635](#) τελικό - Δεν έχει δημοσιευτεί στην Επίσημη εφημερίδα].

Από τις είκοσι πέντε εκθέσεις που έλαβε η Επιτροπή φαίνεται ότι ορισμένες διατάξεις της οδηγίας δεν έχουν μεταφερθεί πλήρως ή σωστά. Αρκετά κράτη μέλη δεν πέτυχαν τους στόχους τους επαναχρησιμοποίησης/ανακύκλωσης/ανάκτησης το 2006. Για παράδειγμα, μόνο δεκαεννέα κράτη μέλη έφτασαν το στόχο επαναχρησιμοποίησης/ανακύκλωσης του

80% και δεκατρία το στόχο της επαναχρησιμοποίησης/ανάκτησης που ανέρχονταν στο 85%.

Έκθεση της Επιτροπής της 17ης Οκτωβρίου 2007 σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας [2000/53/EK](#) για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους κατά τη χρονική περίοδο 2002-2005 [[COM\(2007\) 618](#) τελικό – Δεν έχει δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα].

Τα περισσότερα κράτη μέλη μετέφεραν εν γένει ορθώς στο εθνικό τους δίκαιο την οδηγία για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ιδίως όσον αφορά την απαγόρευση χρησιμοποίησης ορισμένων βλαβερών ουσιών στα οχήματα και στα κατασκευαστικά τους στοιχεία, ή την υποχρέωση δωρεάν επιστροφής (απόσυρσης) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Αρκετά κράτη μέλη έχουν καθορίσει χαμηλότερα ποσοστά-στόχους για την επαναχρησιμοποίηση, την ανακύκλωση και την ανάκτηση οχημάτων που έχουν παραχθεί πριν από το 1980. Εντούτοις, παρότι είναι εν γένει σημαντική η πρόοδος που σημειώθηκε προς την ενσωμάτωση της οδηγίας στην εθνική νομοθεσία, η εφαρμογή της νομοθεσίας αυτής δεν κρίνεται πλήρως ικανοποιητική. Η Επιτροπή καταλήγει επομένως στο συμπέρασμα ότι τα κράτη μέλη οφείλουν να εντείνουν τα μέτρα ελέγχου της εφαρμογής της σχετικής νομοθεσίας.

Έκθεση της Επιτροπής της 16ης Ιανουαρίου 2007 για τους στόχους που ορίζονται στο άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχείο β) της οδηγίας [2000/53/EK](#) για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους [[COM\(2007\) 5](#) τελικό – Δεν έχει δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα].

Η οδηγία για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους προκάλεσε τεχνολογικές καινοτομίες στον τομέα της επεξεργασίας αυτών των αποβλήτων, οι οποίες επέφεραν ποικίλα και σημαντικά οφέλη, οικονομικά και περιβαλλοντικά (ιδίως όσον αφορά την ποιότητα του αέρα και των υδάτων, και τη μείωση της ποσότητας των αποβλήτων). Οι στόχοι που καθορίστηκαν για το 2015 (85% για την επαναχρησιμοποίηση/ανακύκλωση και

95% για την επαναχρησιμοποίηση/ανάκτηση) θεωρούνται βέλτιστοι, τόσο από περιβαλλοντικής όσο και από οικονομικής πλευράς, και δεν φαίνεται σκόπιμο να τροποποιηθούν.

Οδηγία 2005/64/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Οκτωβρίου 2005 σχετικά με την έγκριση τύπου οχημάτων με κινητήρα όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησής τους, καθώς και για την τροποποίηση της οδηγίας **70/156/ΕΟΚ** του Συμβουλίου [Επίσημη Εφημερίδα L 310 της 25.11.2005].

Με τη συγκεκριμένη οδηγία καθορίζονται τα ελάχιστα όρια για την επαναχρησιμοποίηση, την ανακύκλωση και την ανάκτηση των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών για νέα οχήματα. Τα εν λόγω μέτρα έχουν στόχο να διευκολυνθεί η επαναχρησιμοποίηση των κατασκευαστικών στοιχείων, η ανακύκλωση και η ανάκτησή τους ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι που έχουν καθορισθεί για το 2015 σε ό,τι αφορά την ανακύκλωση και την ανάκτηση οχημάτων που βρίσκονται στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Η οδηγία προβλέπει αρχική αξιολόγηση όλων των κατασκευαστών πριν την απονομή τυχόν εγκρίσεων τύπου σε επίπεδο Κοινότητας ή κράτους μέλους. Από τις 15 Δεκεμβρίου 2008 δεν θα χορηγούνται πλέον εγκρίσεις τύπου σε εθνικό ή κοινοτικό επίπεδο για οχήματα που δεν ικανοποιούν τις απαιτήσεις της εν λόγω οδηγίας. Επιπλέον, από τις 15 Ιουλίου 2010 απαγορεύεται η εμπορική διάθεση νέων οχημάτων που δεν ανταποκρίνονται στις ως άνω διατάξεις.

Απόφαση 2005/293/EK [Επίσημη εφημερίδα L 94 της 13.4.2005]. Απόφαση της Επιτροπής της 1^{ης} Απριλίου 2005 για τον καθορισμό **λεπτομερών κανόνων για την παρακολούθηση των στόχων επαναχρησιμοποίησης/ανάκτησης και επαναχρησιμοποίησης/ανακύκλωσης** που προβλέπονται στην οδηγία 2000/53/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Απόφαση [2003/138/EK](#) [Επίσημη Εφημερίδα L 53 της 28.2.2003].
Απόφαση της Επιτροπής, της 27ης Φεβρουαρίου 2003, για τη θέσπιση **προτύπων κωδικοποίησης για τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά**, δυνάμει της οδηγίας 2000/53/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Απόφαση [2002/151/EK](#) [Επίσημη Εφημερίδα L 50 της 21.2.2002].
Απόφαση της Επιτροπής, της 19ης Φεβρουαρίου 2002, σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις για το **πιστοποιητικό καταστροφής** που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας 2000/53/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Απόφαση [2001/753/EK](#) [Επίσημη Εφημερίδα L 282 της 26.10.2001].
Απόφαση της Επιτροπής, της 17ης Οκτωβρίου 2001, σχετικά με **ερωτηματολόγιο για τις εκθέσεις των κρατών μελών** περί της εφαρμογής της οδηγίας 2000/53/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ημερομηνία τελευταίας τροποποίησης: 05.03.2010



01000810503040016



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

Αρ. Φύλλου 81

5 Μαρτίου 2004

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 116

Μέτρα, όροι και πρόγραμμα για την εναλλακτική διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, των χρησιμοποιημένων ανταλλακτικών τους και των απενεργοποιημένων καταλυτικών μετατροπών σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της Οδηγίας 2000/53/ΕΚ «για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους» του Συμβουλίου της 18ης Σεπτεμβρίου 2000.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις των παραγράφων 1, 2 και 3 του άρθρου 1 του Ν. 1338/1983 «Εφαρμογή του Κοινοτικού Δικαίου» (Α' 34) όπως η παράγραφος 1 τροποποιήθηκε με το άρθρο 6 του Ν. 1440/1984 «Συμμετοχή της Ελλάδας στο κεφάλαιο, στα αποθεματικά και στις προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Τράπεζας κ.λ.π.» (Α' 70) του άρθρου 3 του Ν. 1338/1983 όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 65 του Ν. 1892/1990 (Α' 101), του άρθρου 4 του ίδιου Νόμου, όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 6 (παρ. 4) του Ν. 1440/1984 (Α' 70) και τροποποιήθηκε με τα άρθρα 7 του Ν. 1775/1988 (Α' 101), 31 του Ν. 2076/1992 (Α' 130), 19 του Ν. 2367/1995 (Α' 261) και 22 του Ν. 2789/2000 (Α' 21) και τέλος τις διατάξεις του άρθρου δευτέρου του Ν. 2077/1992 (Α' 136) σε συνδυασμό με τις διατάξεις της παρ. 4 του άρθρου 17 του Ν. 2939/2001 (Α' 179)

2. Τις διατάξεις των άρθρων 11, 12 (παρ. 2, 3 και 4), 28, 29 και 30 του Ν. 1650/1986 «για την προστασία του περιβάλλοντος» (ΦΕΚ160Α) όπως το άρθρο 30 τροποποιήθηκε με το άρθρο 98 (παρ. 12) του Ν. 1892/1990 για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη κ.λ.π. (Α' 101) και στη συνέχεια η παράγραφος 1 του ίδιου άρθρου τροποποιήθηκε με το άρθρο 4 του Ν. 3010/2002 (Α' 91).

3. Τις διατάξεις του Ν.3010/2002 «εναρμόνιση του Ν. 1650/1986 με τις οδηγίες 97/11/ΕΕ ... κλπ» (Α' 91).

4. Τις διατάξεις του Ν. 2939/2001 «Συσκευασίες και εναλλακτική διαχείριση των συσκευασιών και άλλων προϊόντων - Ίδρυση Εθνικού Οργανισμού Εναλλακτικής Διαχείρισης Συσκευασιών και Άλλων Προϊόντων (ΕΟΕΔΣΑΠ) και άλλες διατάξεις» (Α' 179) και ειδικότερα των άρθρων 15, 16, 17, 20, 21, 23 και 24 αυτού.

5. Τις διατάξεις του Ν. 2218/16.6.94 (Α' 90) «Ίδρυση Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, τροποποίηση διατάξεων για

την πρωτοβάθμια αυτοδιοίκηση και την Περιφέρεια και άλλες διατάξεις», όπως συμπληρώθηκε με τις διατάξεις του Νόμου 2240/16.9.94 (Α' 153) «Συμπλήρωση διατάξεων για τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση και άλλες διατάξεις».

6. Τις διατάξεις της 50910/2727/2003 Κοινής Υπουργικής Απόφασης «Μέτρα και όροι για τη διαχείριση των στερεών αποβλήτων. Εθνικός και Περιφερειακός Σχεδιασμός Διαχείρισης» (Β' 1909).

7. Τις διατάξεις της 29407/3508/2002 κοινής υπουργικής απόφασης «Μέτρα και όροι για την υγειονομική ταφή των αποβλήτων» (Β' 1572).

8. Τις διατάξεις της 2487/455/1999 κοινής υπουργικής απόφασης «Μέτρα και όροι για την πρόληψη και τον περιορισμό της ρύπανσης του Περιβάλλοντος από την αποτέφρωση επικίνδυνων αποβλήτων», (Β' 196).

9. Τις διατάξεις της 59388/3363/88 κοινής υπουργικής απόφασης «Τρόπος, όργανα και διαδικασία επιβολής και είσπραξης των διοικητικών προστίμων του άρθρου 30 του Ν. 1650/96» (Β' 638).

10. Τις διατάξεις της 19396/1546/1997 Κοινής Υπουργικής Απόφασης «Μέτρα και όροι για τη διαχείριση επικίνδυνων αποβλήτων» (Β' 604).

11. Τις διατάξεις της 15393/2002 κοινής υπουργικής απόφασης «Κατάταξη δημοσίων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες σύμφωνα με το άρθρο 3 του Ν. 1650/86 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 του Ν. 3010/2002» (Β' 1022).

12. Τις διατάξεις της 11014/2003 κοινής υπουργικής απόφασης «Διαδικασία προκαταρκτικής περιβαλλοντικής εκτίμησης και αξιολόγησης (ΠΠΕΑ) και έγκρισης περιβαλλοντικών όρων (ΕΠΟ) κ.λ.π.» (Β' 332).

13. Τις διατάξεις του άρθρου 15 του Ν. 2696/23.3.99 «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ)» (Α' 57).

14. Τις διατάξεις των άρθρων 3 και 4 (παρ. 5) του Ν. 2801/2000 «Αντικατάσταση και Διαχείριση απενεργοποιημένων καταλυτικών μετατροπών» (Α' 46).

15. Την Απόφαση 2002/151/ΕΚ της Επιτροπής Ευρ. Κοινοτήτων «σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις για το πιστοποιητικό καταστροφής που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 5 (παραγ. 3) της Οδηγίας 2000/53/ΕΚ ... κλπ.» (ΕΕΛ 50/94/21.2.2002)

16. Την Φ2/63053/5275 Υπ. Απόφαση «Όροι και προϋποθέσεις για την πιστοποίηση συνεργείων επισκευής αυτοκινήτων για την αντικατάσταση απενεργοποιημένων καταλυτικών μετατροπών ή για την εκ των υστέρων τοποθέτηση καταλυτικών μετατροπών και φίλτρων ενεργού άνθρακα» (Β' 386) όπως τροποποιήθηκε με την Φ2/39716/155/2002 υπουργ. απόφαση (Β' 909).

17. Τις διατάξεις του Π.Δ. 431/1983 «Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της 70/156/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 6.2.1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών Κρατών-Μελών που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους» (Α' 180) όπως τροποποιημένο εκάστοτε ισχύει.

18. Την 21090/1874/1993 κοινή υπουργική απόφαση «έγκριση τύπου των δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων σε συμμόρφωση με την οδηγία 92/61/ΕΟΚ κ.λπ.» (Β' 428) όπως εκάστοτε ισχύει.

19. Τις διατάξεις του άρθρου 29 του Ν. 1558/1985, «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (Α' 154) όπως αυτό συμπληρώθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/1992 (Α' 700) και αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 (παρ. 2α) του Ν. 2469/1997 (Α' 38) και το άρθρο 1 (παραγ. 4) του Ν. 2469/1997.

20. Την ΔΙΔΚ/Φ1/2/22875/31.10.2001 Κοινή Απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Εσωτερικών, Δημ. Διοίκησης και Αποκέντρωσης «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στους Υφυπουργούς Εσωτερικών, Δημ. Διοίκησης και Αποκέντρωσης» (Β' 1480).

21. Την 485/2001 Κοινή Απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Ανάπτυξης «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στους Υφυπουργούς Ανάπτυξης» (Β' 1484).

22. Την 3418/2002 Κοινή Απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Υγείας και Πρόνοιας «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στους Υφυπουργούς Υγείας και Πρόνοιας» (Β' 861).

23. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του διατάγματος αυτού προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού το ύψος της οποίας δεν μπορεί να καθορισθεί και θα καλυφθεί από τις Δημόσιες Επενδύσεις μέσω των συγχρηματοδοτούμενων με την Ευρωπαϊκή Ένωση Προγραμμάτων της περιόδου 2000-2006 στο πλαίσιο των πιστώσεων που διατίθενται για τις δράσεις και ενέργειες αυτές από τα αντίστοιχα επιχειρησιακά προγράμματα.

24. Το 11/5.9.2002 πρακτικό της Επιτροπής Παρακολούθησης της Εναλλακτικής Διαχείρισης, με το οποίο ενέκρινε την πρόταση του Γραφείου Εναλλακτικής Διαχείρισης Συσκευασιών/Άλλων Προϊόντων σχετικά με το παρόν Διάταγμα.

25. Την 23/2004 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας μετά από πρόταση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημόσιας Τάξης και των Υφυπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Ανάπτυξης και Υγείας και Πρόνοιας, αποφασίζουμε:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

Άρθρο 1 Σκοπός

Με το παρόν διάταγμα αποσκοπείται η εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 12 και 13 του Ν. 1650/86, καθώς και των διατάξεων των άρθρων 15, 16, 17, 18 και 24 του Ν.

2939/2001 και συγχρόνως η συμμόρφωση με τις διατάξεις της Οδηγίας 2000/53/ΕΚ του Συμβουλίου της 18ης Σεπτεμβρίου 2000 των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων «για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους» που έχει δημοσιευτεί στην Ελληνική Γλώσσα στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΕΕ L 269/21.10.2000) ώστε με την κατά προτεραιότητα πρόληψη δημιουργίας αποβλήτων από τα οχήματα και επιπροσθέτως την επαναχρησιμοποίηση, την ανακύκλωση και τις άλλες μορφές αξιοποίησης οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και των κατασκευαστικών τους στοιχείων, να μειώνεται η ποσότητα των προς διάθεση αποβλήτων σύμφωνα με τους στόχους και τις γενικές αρχές του Ν. 2939/2001 (άρθρα 1 και 4) καθώς και να βελτιώνεται η Περιβαλλοντική επίδοση όλων των οικονομικών φορέων που συμμετέχουν στο κύκλο ζωής των οχημάτων και όλων των κατασκευαστικών τους στοιχείων και κυρίως των φορέων που συμμετέχουν άμεσα στην επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Άρθρο 2 Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας, νοείται ως:

1. «όχημα», οποιοδήποτε όχημα χαρακτηρισμένο ως κατηγορία M1 ή N1, όπως ορίζεται στο Π.Δ. 431/1983 (Α' 160) όπως ισχύει, καθώς και τα τρίκυκλα μηχανοκίνητα οχήματα, όπως ορίζονται στην 21090/1874/1993 κοινή υπουργική απόφαση (Β' 428) όπως ισχύει, πλην των τρίκυκλων μοτοσικλετών.

2. «εγκαταλειμμένο όχημα», όχημα το οποίο:

α) εγκαταλείπεται σε δημόσιους, δημοτικούς ή κοινοτικούς δρόμους στους οποίους απαγορεύεται η στάθμευση, για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο από 30 ημέρες,

β) εγκαταλείπεται σε άλλους δημόσιους, δημοτικούς ή κοινοτικούς ή λιμενικούς κοινόχρηστους ή μη χώρους και οδούς για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο από 90 ημέρες, και χωρίς την άδεια της αρμόδιας Υπηρεσίας ή Αρχής,

γ) εγκαταλείπεται σε ιδιωτικούς χώρους χωρίς προηγούμενη συγκατάθεση του κυρίου ή νομέα του χώρου κατά δήλωσή του,

δ) αποτελεί γενικά κίνδυνο για το περιβάλλον, την υγεία και την ασφάλεια των κατοίκων, καθώς και για την δημόσια ή ιδιωτική περιουσία, ιδίως όταν λόγω της καταστάσεως που βρίσκεται δεν δύναται να ανταποκριθεί στον σκοπό για τον οποίο προορίζεται. Εγκαταλειμμένο όχημα που δεν έχει αναζητηθεί από τον ιδιοκτήτη του εντός των χρονικών ορίων του άρθρου 9, παρ. 1 του παρόντος Προεδρικού Διατάγματος, είναι όχημα στο τέλος κύκλου ζωής.

3. «όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του (ΟΚΤΖ)», όχημα το οποίο αποτελεί απόβλητο κατά την έννοια του άρθρου 2 στοιχείο α) της 69728/824/1996 κοινής υπουργικής απόφασης σε συνδυασμό με την παρ. 4 του άρθρου 2 του Ν. 2939/2001 συμπεριλαμβανομένων των κατασκευαστικών του στοιχείων/εξαρτημάτων.

4. «Μεταχειρισμένα ανταλλακτικά οχημάτων»: τα ανταλλακτικά τα οποία μετά τη χρήση τους καθίστανται απόβλητα κατά την έννοια του άρθρου 2 στοιχείο (α) της 69728/824/1996 κοινής υπουργικής απόφασης σε συνδυασμό με το άρθρο 2 (παραγ. 4) του Ν. 2939/2001.

5. «καταλυτικός μετατροπέας» οποιοσδήποτε καταλυτής οχήματος που ανήκει στην κατηγορία M1 ή N1 σύμφωνα με τον ορισμό της παραγράφου 1.

6. «απενεργοποιημένος καταλυτικός μετατροπέας (ΑΚΜ)» χαρακτηρίζεται ο καταλυτικός μετατροπέας ενός οχήματος, του οποίου τα λοιπά συστήματα του οχήματος λειτουργούν σωστά, όταν δεν μειώνει αποτελεσματικά τους εκπεμπόμενους ρύπους καυσαερίων, ώστε να βρίσκονται κάτω από τα όρια που προβλέπονται από την εκάστοτε κείμενη νομοθεσία σχετικά με την μέτρηση καυσαερίων για την κάθε κατηγορία οχήματος. Στη περίπτωση αυτή ο ΑΚΜ αποτελεί απόβλητο κατά την έννοια του άρθρου 2 (παρ. 1) της 69728/824/1996 σε συνδυασμό με το άρθρο 2 (παρ. 4) του Ν. 2939/2001.

7. «παραγωγός», ο κατασκευαστής ή ο εισαγωγέας του οχήματος, των ανταλλακτικών του και του καταλυτικού μετατροπέα.

8. «Διαχείριση οχήματος»

α) η παραγωγή ή/και διάθεση υλικών από τα οποία κατασκευάζονται άμεσα τα οχήματα ή/και τμήματα και ανταλλακτικά αυτών συμπεριλαμβανομένων των καταλυτικών μετατροπέων (προμήθεια πρωτογενών και δευτερογενών υλικών, όπως ορίζονται στις παραγράφους 25 και 26 του Ν. 2939/2001) εφεξής: «προμήθεια»

β) η παραγωγή των οχημάτων συμπεριλαμβανομένων των κατασκευαστικών τους στοιχείων/εξαρτημάτων και τμημάτων αυτών, των ανταλλακτικών των οχημάτων και των καταλυτικών μετατροπέων, εφεξής: «κατασκευή»

γ) η διάθεση στην αγορά (εμπορία συμπεριλαμβανομένης και της εισαγωγής) οχημάτων ή των ανταλλακτικών των οχημάτων και των καταλυτικών μετατροπέων προκειμένου να χρησιμοποιηθούν ή να καταναλωθούν από το κοινό («διακίνηση»). Στη διακίνηση δεν περιλαμβάνονται οι εργασίες μεταφοράς καθαυτές.

9. «διαχείριση ΟΤΚΖ», η συλλογή, η μεταφορά, η μεταφόρτωση, η προσωρινή αποθήκευση, η αξιοποίηση και διάθεση των οχημάτων ΤΚΖ και των μεταχειρισμένων ανταλλακτικών και των ΑΚΜ αυτών, συμπεριλαμβανομένης της εποπτείας των εργασιών αυτών και της αποκατάστασης των χώρων αποθήκευσης, μεταφόρτωσης, αξιοποίησης και διάθεσης των οχημάτων ΤΚΖ, των μεταχειρισμένων ανταλλακτικών και των ΑΚΜ μετά την παύση λειτουργίας τους.

10. «πρόληψη», μέτρα που αποσκοπούν στη μείωση της ποσότητας και της βλαπτικής επίδρασης στο περιβάλλον των ΟΤΚΖ, των καταλυτικών μετατροπέων, των υλικών τους και των ουσιών τους

11. «εναλλακτική διαχείριση», αποτελούν οι εργασίες συλλογής, παραλαβής, μεταφοράς, προσωρινής αποθήκευσης, επαναχρησιμοποίησης και αξιοποίησης των οχημάτων στο τέλος κύκλου ζωής ή των μεταχειρισμένων ανταλλακτικών και των απενεργοποιημένων καταλυτικών μετατροπέων (ΑΚΜ) ώστε μετά την επαναχρησιμοποίηση ή επεξεργασία τους αντίστοιχα να επιστρέφουν στο ρεύμα της αγοράς

12. «σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης» νοείται η οργάνωση σε ατομική ή συλλογική βάση με οποιοδήποτε νομική μορφή των εργασιών συλλογής, μεταφοράς, προσωρινής αποθήκευσης, επαναχρησιμοποίησης και επεξεργασίας των οχημάτων στο τέλος κύκλου ζωής των μεταχειρισμένων ανταλλακτικών και των ΑΚΜ αυτών.

13. «επεξεργασία ΟΤΚΖ», οποιαδήποτε δραστηριότητα, αφότου το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του παραδοθεί σε εγκεκριμένη σύμφωνα με το άρθρο 10 του παρόντος εγκατάσταση για απορρύπανση, αποσυναρμολόγηση, συμπίεση, κοπή, τεμαχισμό, ανάκτηση ή προετοιμασία

προς διάθεση των καταλοίπων τεμαχισμού και οιοσδήποτε άλλες εργασίες διεξάγονται για την ανάκτηση ή/και την διάθεση του ΟΤΚΖ και των κατασκευαστικών του στοιχείων.

14. «επαναχρησιμοποίηση ΟΤΚΖ», οποιαδήποτε εργασία μέσω της οποίας κατασκευαστικά στοιχεία των ΟΤΚΖ χρησιμοποιούνται για τον ίδιο σκοπό για τον οποίο είχαν αρχικά σχεδιαστεί.

15. «ανακύκλωση», η επανεπεξεργασία σε διαδικασία παραγωγής των αποβλήτων υλικών για τον αρχικό σκοπό ή για άλλους σκοπούς, πλην της ανάκτησης ενέργειας. Ως ανάκτηση ενέργειας νοείται η χρήση καυσίμου αποβλήτου ως μέσου παραγωγής ενέργειας με άμεση απότέφρωση, με ή χωρίς άλλα απόβλητα αλλά με ανάκτηση της θερμότητας

16. «αξιοποίηση», οποιαδήποτε από τις εργασίες που προβλέπονται στο παράρτημα ΙΙ Β του άρθρου 17 της 50910/2727/2003 ΚΥΑ.

17. «διάθεση», οποιαδήποτε από τις εργασίες που προβλέπονται στο παράρτημα ΙΙ Α του άρθρου 17 της 50910/2727/2003 κοινής υπουργικής απόφασης.

18. «συλλογή», όπως ορίζεται στο άρθρο 2 (παραγ. η) της 50910/2727/2003 κοινής υπουργικής απόφασης. Οι εργασίες συλλογής του ΟΤΚΖ ξεκινούν από το σημείο συλλογής του όπως ορίζεται στη παράγραφο 23 του άρθρου αυτού.

19. «οικονομικοί παράγοντες», όσοι ασκούν διαχείριση των οχημάτων, εφεξής «διαχειριστές», οι συλλέκτες, ασφαλιστικές εταιρείες που ασφαλίζουν μηχανοκίνητα οχήματα, υπεύθυνοι διάλυσης, τεμαχισμού, αξιοποίησης, ανακύκλωσης και άλλοι φορείς επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, συμπεριλαμβανομένων των κατασκευαστικών τους στοιχείων και υλικών.

20. «επικίνδυνη ουσία», οποιαδήποτε ουσία, η οποία θεωρείται επικίνδυνη σύμφωνα με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.

21. «τεμαχιστής», οποιοδήποτε μηχανήμα που χρησιμοποιείται για την κοπή σε κομμάτια ή τον θρυμματισμό οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, μεταξύ άλλων και για τη λήψη παλιοσίδεων για άμεση επαναχρησιμοποίηση

22. «φορέας επεξεργασίας», οποιοσδήποτε ασχολείται με την επεξεργασία των ΟΤΚΖ όπως αυτή ορίζεται στην παράγραφο 13.

23. «σημείο συλλογής», κάθε εγκεκριμένος χώρος σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις στον οποίο γίνεται η παραλαβή ΟΤΚΖ από τον τελικό χρήστη ή κάτοχό του.

24. «πληροφορίες αποσυναρμολόγησης», κάθε πληροφορία που απαιτείται για την επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, κατά τρόπο άρτιο και περιβαλλοντικά ορθό. Οι κατασκευαστές οχημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων τις διαθέτουν στις εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας, σε μορφή έντυπων εγχειριδίων ή ηλεκτρονικών μέσων (π.χ. CD-ROM, υπηρεσίες ανοικτής επικοινωνίας).

25. «αρμόδια αρχή», για την εφαρμογή του παρόντος Διατάγματος είναι ο Εθνικός Οργανισμός Εναλλακτικής Διαχείρισης Συσκευασιών και άλλων Προϊόντων (ΕΟΕΔΣΑΠ) όπως ορίζεται στις παραγράφους 1, 2 και 3 του άρθρου 24 σε συνδυασμό με την παράγραφο 11 του ίδιου άρθρου του Ν. 2939/2001 (Α' 157).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄
ΟΧΗΜΑΤΑ - ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ
ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Άρθρο 3
Πεδίο Εφαρμογής

1. Το παρόν διάταγμα καλύπτει τα οχήματα, εγκαταλειμμένα οχήματα και ΟΤΚΖ, περιλαμβανομένων των κατασκευαστικών τους στοιχείων / εξαρτημάτων εφόσον αυτό είναι τεχνικά και οικονομικά εφικτό. Με την επιφύλαξη του άρθρου 8 (παράγ. 4 και 5), αυτό ισχύει ανεξαρτήτως του τρόπου με τον οποίο το όχημα συντηρήθηκε ή επισκευάστηκε κατά τη διάρκεια της χρησιμοποίησής του και του κατά πόσον είναι εξοπλισμένο με κατασκευαστικά στοιχεία που παρέχει ο κατασκευαστής ή με άλλα κατασκευαστικά στοιχεία των οποίων η τοποθέτηση ως εφεδρικών τεμαχίων ή ανταλλακτικών συμφωνεί με τις ισχύουσες κοινοτικές ή εθνικές διατάξεις.

2. Το παρόν εφαρμόζεται με την επιφύλαξη της ισχύουσας εθνικής και κοινοτικής νομοθεσίας, ιδίως όσον αφορά τα πρότυπα ασφάλειας, τις εκπομπές στον αέρα και τους ελέγχους θορύβου, καθώς και την προστασία του εδάφους και του νερού.

3. Εφόσον ένας παραγωγός κατασκευάζει ή εισάγει μόνο οχήματα τα οποία εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του Π.Δ. 431/1983 όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 8 (παρ.2α) της 47271/3150/1992 κοινής υπουργικής απόφασης (Β΄ 764) ο παραγωγός αυτός και τα οχήματά του εξαιρούνται από τα άρθρα 12 και 13 του παρόντος.

Τα οχήματα ειδικής χρήσης, όπως ορίζονται στο Π.Δ. 431/1983 όπως ισχύει, εξαιρούνται από τις διατάξεις του άρθρου 11 του παρόντος.

Για τα τρίκυκλα μηχανοκίνητα οχήματα, ισχύουν τα άρθρα 8 (παρ. 1 και 2) και 10 του παρόντος.

Άρθρο 4

Όροι και προϋποθέσεις για τη διαχείριση οχημάτων

Προκειμένου τα οχήματα να διακινηθούν στην αγορά πρέπει να πληρούνται οι ακόλουθοι όροι και προϋποθέσεις που αφορούν στη σύνθεση, την κατασκευή καθώς και την δυνατότητα για επαναχρησιμοποίηση και αξιοποίηση των οχημάτων:

α) οι κατασκευαστές οχημάτων, σε συνεργασία με τους κατασκευαστές υλικών και εξοπλισμού πρέπει να περιορίσουν τη χρήση επικινδύνων ουσιών στα οχήματα και να τη μειώνουν στο μέτρο του δυνατού, ήδη από τη φάση της αρχικής σύλληψης του οχήματος και εφεξής, ιδίως προκειμένου να προλαμβάνεται η ελευθέρωσή τους στο περιβάλλον, να καθίσταται η ανακύκλωση ευκολότερη και να αποφεύγεται η ανάγκη διάθεσης επικινδύνων αποβλήτων

β) κατά τον σχεδιασμό και την παραγωγή νέων οχημάτων πρέπει να λαμβάνονται πλήρως υπόψη και να διευκολύνονται η διάλυση, η επαναχρησιμοποίηση και η αξιοποίηση, και ιδίως η ανακύκλωση των ΟΤΚΖ, των κατασκευαστικών τους στοιχείων και των υλικών τους

γ) οι κατασκευαστές οχημάτων, σε συνεργασία με τους κατασκευαστές υλικών και εξοπλισμού, πρέπει να ενσωματώνουν αυξανόμενη ποσότητα ανακυκλωμένου υλικού σε οχήματα και άλλα προϊόντα, προκειμένου να αναπτύσσονται οι αγορές για ανακυκλωμένα υλικά

δ) τα υλικά και τα κατασκευαστικά στοιχεία των οχημάτων που διατίθενται στην αγορά μετά την 1η Ιουλίου 2003,

δεν πρέπει να περιέχουν μόλυβδο, υδράργυρο, κάδμιο ή εξασθενές χρώμιο, πλην εκείνων των περιπτώσεων που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙ, και με τους όρους που προσδιορίζονται σε αυτό.

Άρθρο 5

Συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης οχημάτων
στο τέλος κύκλου ζωής (ΟΤΚΖ)

1. Η εναλλακτική διαχείριση ΟΤΚΖ διέπεται από τις γενικές αρχές εναλλακτικής διαχείρισης του άρθρου 4 του Ν. 2939/2001.

2. Οι παραγωγοί οχημάτων υποχρεώνονται

α) να οργανώνουν ή να συμμετέχουν σε ατομικά ή συλλογικά συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης των οχημάτων που αφορούν τη δραστηριότητά τους, κατ' εφαρμογή του άρθρου 17 του Ν. 2939/2001 και σύμφωνα με τους ειδικότερους όρους που προβλέπονται στο παρόν Δ/γμα και

β) να καταρτίζουν συμβάσεις συνεργασίας με τους φορείς επεξεργασίας ΟΤΚΖ.

3. Οι παραγωγοί των οχημάτων προωθούν κατ' εφαρμογή του παρόντος Δ/τος την πλέον ενδεδειγμένη μέθοδο εναλλακτικής διαχείρισης με την οργάνωση συστημάτων συλλογής, μεταφοράς, προσωρινής αποθήκευσης και αξιοποίησης των ΟΤΚΖ και των αποβλήτων που συνίστανται σε μεταχειρισμένα εξαρτήματα, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της 69728/824/1996 κοινής υπουργικής απόφασης καθώς και συστημάτων επαναχρησιμοποίησης των οχημάτων αυτών και των εξαρτημάτων τους.

Σε περίπτωση που το σύστημα συλλογής, μεταφοράς ή/και μεταφόρτωσης δραστηριοποιείται σε περισσότερες από μία Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις της ίδιας Περιφέρειας, η προβλεπόμενη στο άρθρο 10 της ως άνω κοινής υπουργικής απόφασης σχετική άδεια, χορηγείται από τον Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας μετά από εισήγηση της αρμόδιας υπηρεσίας Περι/ντος της Περιφέρειας.

Τα συστήματα αποβλέπουν ειδικότερα:

α) στην συλλογή των ΟΤΚΖ από τον καταναλωτή ή άλλο τελικό χρήστη και στην προσωρινή αποθήκευσή τους ώστε να διοχετεύονται σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας.

β) στην επαναχρησιμοποίηση ή στην αξιοποίηση συμπεριλαμβανομένης της ανακύκλωσης των συλλεγέντων και επεξεργασμένων ΟΤΚΖ με τη χρησιμοποίηση καθαρών τεχνολογιών.

γ) στη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που αναφέρονται σε θέματα:

γ.1) προστασίας του περιβάλλοντος και της υγείας, ασφάλειας και υγιεινής των καταναλωτών

γ.2) προστασίας των δικαιωμάτων βιομηχανικού και εμπορικού απορρήτου

γ.3) αποφυγής εμποδίων στο εμπόριο ή στρεβλώσεων στον ανταγωνισμό για τα εισαγόμενα προϊόντα

4. Η οργάνωση των συστημάτων εναλλακτικής διαχείρισης γίνεται από τους παραγωγούς:

α) ατομικά από τους ίδιους ή

β) συλλογικά, με τη συμμετοχή τους σε εγκεκριμένα συστήματα συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης οποιασδήποτε νομικής μορφής, όπως εταιρείες (Α.Ε. - Ε.Π.Ε. κ.λ.π.) συνεταιρισμούς, κοινοπραξίες κ.λ.π.

Στα συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης είναι δυνατόν

να συμμετέχουν χωρίς ενδεχομένως υποχρέωση χρηματικής εισφοράς και οι λοιποί οικονομικοί παράγοντες όπως ορίζονται στο άρθρο 2 (παρ. 19) του παρόντος.

Για την οργάνωση κάθε συστήματος ατομικής ή συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης απαιτείται η χορήγηση σχετικής έγκρισης από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με το άρθρο 17 (παρ. 1) του Ν. 2939/2001.

Ειδικότερα:

4.1) Συστήματα Ατομικής Εναλλακτικής Διαχείρισης.

α) Για την έγκριση κάθε συστήματος ατομικής εναλλακτικής διαχείρισης απαιτείται ο παραγωγός:

α1) Να καταθέτει στην αρμόδια αρχή φάκελο με μελέτη ή/και στοιχεία από τον οποίο:

- να αποδεικνύεται ότι ο παραγωγός
- διαθέτει την απαιτούμενη οικονομική και τεχνική υποδομή για την εφαρμογή του συστήματός του
- ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της παρ. 3 (εδ. γ) του άρθρου αυτού

• να προσδιορίζονται οι στόχοι και οι μέθοδοι εναλλακτικής διαχείρισης. Ειδική πρόβλεψη απαιτείται για τα νησιά και τις απομακρυσμένες περιοχές

• να διασφαλίζεται η δυνατότητα συμμετοχής στο σύστημα των λοιπών οικονομικών παραγόντων

• να αποδεικνύεται με την προσκόμιση σχετικών προσυμφώνων η συνεργασία με φορείς επεξεργασίας ΟΤΚΖ

Τα στοιχεία που πρέπει να περιλαμβάνει ο φάκελος περιγράφονται αναλυτικά στο Παράρτημα IV του παρόντος Διατάγματος.

α.2) να καταβάλλει στην αρμόδια αρχή σχετικό ανταποδοτικό τέλος, το ύψος του οποίου προσδιορίζεται αρχικά και στη συνέχεια αναπροσαρμόζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, με τη διαδικασία του άρθρου 24 (παρ. 11) του Ν. 2939/2001, και με κριτήριο την έκταση του συστήματος εναλλακτικής διαχείρισης.

β) Οι παραγωγοί που οργανώνουν συστήματα ατομικής εναλλακτικής διαχείρισης και οι λοιποί οικονομικοί παράγοντες φέρουν ευθύνη για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων τους όπως περιγράφονται στο άρθρο 7 του παρόντος.

4.2) Συστήματα Συλλογικής Εναλλακτικής Διαχείρισης

α) Για την έγκριση κάθε συστήματος συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης απαιτείται οι παραγωγοί:

α.1) να καταθέσουν στην αρμόδια αρχή φάκελο με μελέτη ή/και στοιχεία από τον οποίο:

- να αποδεικνύεται ότι το σύστημα διαθέτει την απαιτούμενη τεχνική και οικονομική υποδομή για την εφαρμογή του και ότι ανταποκρίνεται στους όρους της παρ. 3 του παρόντος άρθρου

- να προσδιορίζεται το ποσό της χρηματικής εισφοράς που καταβάλλουν στο σύστημα οι συμμετέχοντες παραγωγοί και ενδεχομένως οι λοιποί οικονομικοί παράγοντες εφόσον συμμετέχουν στο σύστημα.

- να καθορίζονται οι στόχοι και οι μέθοδοι εναλλακτικής διαχείρισης. Ειδική πρόβλεψη απαιτείται για τα νησιά και τις απομακρυσμένες περιοχές,

- να αποδεικνύεται με την προσκόμιση σχετικών προσυμφώνων η συνεργασία του συστήματος με τους φορείς επεξεργασίας ΟΤΚΖ.

α.2) να διασφαλίζουν τη δυνατότητα συμμετοχής στο σύστημα των ενδιαφερομένων παραγωγών οι οποίοι εκπληρώνουν τους όρους και τις προϋποθέσεις του συστήματος και των λοιπών οικονομικών παραγόντων.

α.3) Να προσδιορίζουν το πλαίσιο των συμβάσεων προσχώρησής τους στο σύστημα με συνοπτική περιγραφή των συμβατικών υποχρεώσεων των ενδιαφερομένων παραγωγών και ενδεχομένως των λοιπών οικονομικών παραγόντων.

Τα ως άνω στοιχεία που πρέπει να περιλαμβάνει ο φάκελος περιγράφονται αναλυτικά στο Παράρτημα IV του παρόντος Διατάγματος.

α.4) να καταβάλλουν στην αρμόδια αρχή σχετικό ανταποδοτικό τέλος το ύψος του οποίου προσδιορίζεται αρχικά και στη συνέχεια αναπροσαρμόζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων με τη διαδικασία του άρθρου 24 (παρ. 11) του Ν. 2939/2001 και με κριτήριο την έκταση του συστήματος εναλλακτικής διαχείρισης.

β) Όροι συμμετοχής στο σύστημα:

β.1) Οι παραγωγοί εφόσον δεν προβαίνουν στη οργάνωση συστήματος ατομικής εναλλακτικής διαχείρισης σύμφωνα με τους όρους της περίπτωσης 1, συμμετέχουν υποχρεωτικά σε συστήματα συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

i) σε περίπτωση υφιστάμενων συστημάτων, τα συστήματα αυτά να έχουν λάβει την προβλεπόμενη στην παράγραφο αυτή σχετική έγκριση από τον ΕΟΕΔΣΑΠ και οι ήδη συμμετέχοντες παραγωγοί να είναι νόμιμοι κάτοχοι του Πιστοποιητικού Εναλλακτικής Διαχείρισης (ΠΕΔ) σύμφωνα με το άρθρο 6.

ii) σε περίπτωση νέων υπό έγκριση συστημάτων, να έχουν καταρτισθεί προσύμφωνα συνεργασίας μεταξύ των ενδιαφερομένων παραγωγών. Αντίγραφα των προσυμφώνων αυτών κατατίθενται στην αρμόδια αρχή για την έγκριση των συστημάτων αυτών.

β.2) Η συμμετοχή στα συστήματα συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης:

i) συνοδεύεται από την καταβολή στο σύστημα εκ μέρους του ενδιαφερόμενου παραγωγού χρηματικής εισφοράς, το ύψος της οποίας καθορίζεται στη σύμβαση προσχώρησης του διαχειριστή στο σύστημα.

ii) παρέχει το δικαίωμα στον συμμετέχοντα παραγωγό να επισημαίνει τα οχήματα με την ένδειξη που περιγράφεται στη σύμβαση προσχώρησης, ως απόδειξη της συμμετοχής του στο σύστημα,

iii) απαλλάσσει τον συμμετέχοντα παραγωγό και ενδεχομένως τους συμβαλλόμενους οικονομικούς παράγοντες από την ευθύνη εκπλήρωσης των υποχρεώσεων που περιγράφονται στην παράγραφο 6.

5. Η έγκριση ή ανανέωση κάθε συστήματος ατομικής ή συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης χορηγείται μόνον εφόσον:

α. Οι επιχειρήσεις που αποτελούν συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης δεν έχουν κηρυχθεί σε πτώχευση και δεν βρίσκονται σε κατάσταση εκκαθάρισης ή παύσης πληρωμών καθώς και οι μετέχοντες σε αυτά παραγωγοί και ενδεχομένως οι λοιποί οικονομικοί παράγοντες δεν έχουν καταδικασθεί για φορολογικές ή οικονομικές παραβάσεις, για παραβάσεις των διατάξεων του ανταγωνισμού ή αισχροκέρδειας που αποτελούν κώλυμα άσκησης επιχειρηματικής δραστηριότητας κατά το ισχύον δίκαιο, καθώς και για παραβάσεις των διατάξεων για κλοπή, υπεξαίρεση ή πλαστογραφία που έχουν σχέση με τα οχήματα. Τα ως άνω κωλύματα αφορούν όχι μόνο στο πρόσωπο του μετέχοντα παραγωγού ή οικονομικού παράγοντα αλλά σε περίπτωση προσωπικών εταιριών αφορούν σε όλους τους εταίρους.

Στην περίπτωση που το σύστημα έχει τη νομική μορφή Α.Ε. θα πρέπει να μη έχουν καταδικασθεί για τα προαναφερόμενα αδικήματα τα μέλη των διοικήσεων, οι διευθύνοντες σύμβουλοι και τα ανώτερα διευθυντικά στελέχη τους.

β. βεβαιώνεται από την αρμόδια αρχή ότι το εν λόγω σύστημα ανταποκρίνεται στους όρους των προηγούμενων παρ. 3 και 4 του άρθρου αυτού

Στην έγκριση του συστήματος ατομικής ή συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης μπορεί να προβλέπονται ειδικότεροι όροι για την αποτελεσματικότερη εφαρμογή του.

Η έγκριση ισχύει για έξι (6) χρόνια και μπορεί να ανανεώνεται με τροποποίηση ή αναθεώρηση της προβλεπόμενης μελέτης σύμφωνα με τα τότε ισχύοντα νέα δεδομένα ή κατ' εφαρμογή του άρθρου 6 (παρ. 4). Η διαδικασία ανανέωσης, αναστολής ή ανάκλησης των εγκρίσεων, καθώς και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής ρυθμίζονται από κανονισμούς που εκδίδονται με αποφάσεις του Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων με τη διαδικασία του άρθρου 24 (παρ. 11) του Ν. 2939/2001.

6. Οι παραγωγοί των ΟΤΚΖ υποχρεούνται να καταρτίζουν λεπτομερή έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του συστήματος ατομικής ή συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης, την (τις) περιοχή(ες) στην (στις) οποία(ες) δραστηριοποιείται το σύστημα καθώς και τον τρόπο εκπλήρωσης των υποχρεώσεων τους κατ' εφαρμογή του άρθρου αυτού. Η έκθεση αυτή περιλαμβάνει και τον προγραμματισμό του συστήματος για τον επόμενο χρόνο, συμπεριλαμβανομένων, σε περίπτωση επέκτασής του, των περιοχών στις οποίες πρόκειται να επεκταθεί η δραστηριότητά του. Η έκθεση υποβάλλεται στην αρμόδια αρχή την 1η Ιανουαρίου κάθε έτους.

Άρθρο 6

Πιστοποιητικό εναλλακτικής διαχείρισης οχημάτων στο τέλος κύκλου ζωής

1. Κάθε τρία (3) χρόνια από τη χορήγηση της έγκρισης του συστήματος εναλλακτικής διαχείρισης (άρθρο 5) διενεργείται έλεγχος από την αρμόδια αρχή μετά από αίτηση του συστήματος ατομικής ή συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης ή αυτεπαγγέλτως, προκειμένου να διαπιστωθεί ότι κατά το χρονικό αυτό διάστημα εφαρμόζονται οι μέθοδοι εναλλακτικής διαχείρισης και επιτυγχάνονται οι στόχοι της σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος διατάγματος.

Αν από τον έλεγχο διαπιστώνεται ότι εφαρμόζονται οι μέθοδοι εναλλακτικής διαχείρισης και επιτυγχάνονται οι στόχοι σύμφωνα με τα παραπάνω, η αρμόδια αρχή εκδίδει το ΠΕΔ σύμφωνα με τη διαδικασία της παρ. 11 του άρθρου 24 του Ν. 2939/2001 με το οποίο βεβαιώνεται η υπαγωγή του συστήματος σε εναλλακτική διαχείριση.

2. Το ΠΕΔ εκδίδεται στο όνομα του παραγωγού για τα ΟΤΚΖ. Σε περίπτωση συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης, με το ΠΕΔ απαλλάσσονται οι λοιποί συνυπεύθυνοι παραγωγοί από την υποχρέωση έκδοσής του.

3. Το ΠΕΔ χορηγείται εφόσον ο αιτών παραγωγός ή το σύστημα:

α) αποδεικνύει με βάση τα στοιχεία που του ζητά η αρμόδια αρχή, ότι εκπλήρωσε τις υποχρεώσεις εναλλακτικής διαχείρισης για την προηγούμενη τριετία σύμφωνα με τους όρους που προσδιορίζονται στην χορηγηθείσα έγκριση του συστήματος εναλλακτικής διαχείρισης (άρθρο 5). Σε περίπτωση που ο αιτών διαχειριστής συμμετέ-

χει σε συστήματα συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης αρκεί η κατάθεση στην αρμόδια αρχή των αποδεικτικών συμμετοχής στα συστήματα αυτά και εκπλήρωσης των υποχρεώσεών του.

β) καταβάλλει ανταποδοτικό τέλος το ύψος του οποίου προσδιορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Το ποσό αυτό αναπροσαρμόζεται με κοινή απόφαση των ως άνω Υπουργών με τη διαδικασία του άρθρου 24 (παρ. 11) του Ν. 2939/2001.

4. Αν η αρμόδια αρχή διαπιστώσει ότι δεν πληρούνται οι υποχρεώσεις εναλλακτικής διαχείρισης ή ότι δεν τηρούνται οι όροι της έγκρισης που χορηγήθηκε, μπορεί να θέσει ειδικούς όρους για την έκδοση του ΠΕΔ με προθεσμία συμμόρφωσης με αυτούς ή να επιβάλλει χρηματικό πρόστιμο σύμφωνα με το άρθρο 20 του Ν. 2939/2001.

Εάν ο αιτών επί δύο φορές δεν επιδεικνύει επάρκεια ή δεν συμμορφώνεται με τους τιθέμενους ειδικούς όρους, η αρμόδια αρχή έχει τη δυνατότητα:

α) στην περίπτωση συστήματος ατομικής εναλλακτικής διαχείρισης να υποχρεώσει τον αιτούντα να συμμετάσχει σε υπάρχον σύστημα συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης που αφορά τον κλάδο του ή να συμπράξει στη δημιουργία νέου, άλλως προβαίνει σε αναθεώρηση των όρων ή σε ανάκληση της έγκρισης του συστήματος αυτού.

β) στην περίπτωση συστήματος συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης να προβεί σε αναθεώρηση των όρων ή σε ανάκληση της έγκρισης του συστήματος αυτού.

5. Οι αιτήσεις και τα σχετικά αποδεικτικά στοιχεία για την έκδοση του ΠΕΔ κατατίθενται στην αρμόδια αρχή κάθε τρία (3) χρόνια, από τη χορήγηση της έγκρισης του συστήματος εναλλακτικής διαχείρισης, από 1 Ιανουαρίου - 31 Ιανουαρίου. Μέσα σε έξι (6) μήνες από την υποβολή όλων των αιτούμενων στοιχείων χορηγείται το ΠΕΔ.

Άρθρο 7

Υποχρεώσεις διαχειριστών ΟΤΚΖ

1. Οι διαχειριστές και λοιποί οικονομικοί παράγοντες των οχημάτων έχουν ευθύνη για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που απορρέουν από τις διατάξεις του Ν. 2939/2001 και του παρόντος διατάγματος στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων τους. Ειδικότερα, από τους διαχειριστές των οχημάτων έχουν ευθύνη:

α) ο προμηθευτής: να παραλαμβάνει από εγκεκριμένους χώρους ή εγκαταστάσεις επεξεργασίας το δευτερογενές υλικό από τα ΟΤΚΖ και τα κατασκευαστικά τους στοιχεία και εξαρτήματα και να το χρησιμοποιεί για την παραγωγή νέων προϊόντων (ανακύκλωση - αξιοποίηση).

β) ο παραγωγός-εισαγωγέας: να προβαίνει σε συλλογή των ΟΤΚΖ και να μεριμνά ώστε αυτά να οδηγούνται σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας για επαναχρησιμοποίηση ή για αξιοποίηση σύμφωνα με τις εκάστοτε κείμενες σχετικές διατάξεις.

γ) ο διακινητής i) να διακινεί οχήματα ή εξαρτήματα / ανταλλακτικά οχημάτων μόνο εφόσον αυτά φέρουν την επισήμανση που αναφέρεται στο άρθρο 5, παρ. 4.2 (εδαφ. β.2 περ. ii) και ii) εφόσον είναι συμβεβλημένος με σύστημα συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης να προβαίνει σε συλλογή των ΟΤΚΖ σύμφωνα με τους όρους του παρόντος Διατάγματος.

δ) ο συλλέκτης ΟΤΚΖ που δεν είναι σε διαδικασία παραγωγής, να συμμετέχει σε συστήματα συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης.

ε) ο τελικός ιδιοκτήτης ή κάτοχος του οχήματος να παραδίδει το όχημά σε εγκεκριμένο σημείο συλλογής ΟΤΚΖ.

2) Από τις υποχρεώσεις που περιγράφονται παραπάνω απαλλάσσονται οι διαχειριστές των οχημάτων που συμμετέχουν σε συστήματα συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού με τον όρο ότι τηρούνται αμοιβαία οι συμβατικές δεσμεύσεις τους με το σύστημα αυτό.

Άρθρο 8

Όροι και προϋποθέσεις για την συλλογή οχημάτων

1. Οι παραγωγοί σε συνεργασία με τους φορείς επεξεργασίας υποχρεούνται να οργανώνουν ατομικά ή συλλογικά συστήματα συλλογής ή να συμμετέχουν σε συλλογικά συστήματα συλλογής των ΟΤΚΖ και των αποβλήτων που συνίστανται σε μεταχειρισμένα εξαρτήματα αφαιρούμενα κατά την επισκευή των επιβατικών αυτοκινήτων εφόσον αυτό είναι τεχνικά εφικτό.

Κάθε επιχείρηση που εκτελεί εργασίες συλλογής ή μεταφοράς ΟΤΚΖ λαμβάνει άδεια σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας για τη διαχείριση των επικινδύνων αποβλήτων. Οι εν λόγω επιχειρήσεις πρέπει να ενταχθούν ή να συμβληθούν με συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης που έχουν εγκριθεί, σύμφωνα με το άρθρο 5, του παρόντος.

2. Οι ιδιοκτήτες ή κάτοχοι ΟΤΚΖ υποχρεούνται να τα μεταφέρουν οι ίδιοι και να τα παραδίδουν σε συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης ή σε σημεία συλλογής κατά την έννοια του άρθρου 2 (παραγ. 23) του παρόντος. Κατά την παράδοση του ΟΤΚΖ οι ιδιοκτήτες ή κάτοχοι ΟΤΚΖ λαμβάνουν βεβαίωση παραλαβής. Οι βεβαιώσεις παραλαβής ΟΤΚΖ χορηγούνται από τα συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης ή τα σημεία συλλογής μέχρι την 20η Δεκεμβρίου και για τις απομακρυσμένες περιοχές μέχρι την 15η Δεκεμβρίου κάθε έτους. Η παράδοση του ΟΤΚΖ ολοκληρώνεται με την έκδοση του πιστοποιητικού καταστροφής με τους όρους και τις προϋποθέσεις που περιγράφονται στην επόμενη παράγραφο 3.

3. Το πιστοποιητικό καταστροφής εκδίδεται από το εγκεκριμένο σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης, εφόσον αυτό δραστηριοποιείται στην περιοχή που παραδίδεται το ΟΤΚΖ, για λογαριασμό της συμβεβλημένης με αυτό εγκεκριμένης εγκατάστασης επεξεργασίας και χορηγείται στον ενδιαφερόμενο ιδιοκτήτη ή κάτοχο απευθείας από το σύστημα ή μέσω του σημείου συλλογής, μέσα σε 8 ημέρες από τη χορήγηση της προαναφερόμενης βεβαίωσης παραλαβής του ΟΤΚΖ. Με το πιστοποιητικό καταστροφής, παρέχεται η εγγύηση από το σύστημα ότι το ΟΤΚΖ οδηγείται στην ως άνω εγκεκριμένη, σύμφωνα με το άρθρο 10, εγκατάσταση επεξεργασίας. Το ελάχιστο περιεχόμενο του πιστοποιητικού καταστροφής περιγράφεται στο παράρτημα ΙΙΙ του άρθρου 18 του παρόντος Διατάγματος.

3.1 Σε περίπτωση που το σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης δεν δραστηριοποιείται στην εν λόγω περιοχή και μέχρις ότου δραστηριοποιηθεί σ' αυτήν, η παράδοση του ΟΤΚΖ γίνεται σε σημείο συλλογής που προσδιορίζει ο οικείος ΟΤΑ. Η βεβαίωση παραλαβής του ΟΤΚΖ και το πιστοποιητικό καταστροφής εκδίδονται από τον οικείο ΟΤΑ με τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στις προηγούμενες παραγράφους 2 και 3.

3.2. Αντίγραφο του πιστοποιητικού καταστροφής διαβιβάζεται μαζί με τα στοιχεία κυκλοφορίας του οχήματος,

εφόσον υπάρχουν, από το σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης στην αρμόδια υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης προκειμένου να γίνει οριστική διαγραφή του ΟΤΚΖ η οποία ενημερώνει σχετικά τις αρχές Ασφαλείας της περιοχής.

3.3. Η έκδοση του πιστοποιητικού καταστροφής δεν παρέχει το δικαίωμα στους εκδίδοντες να απαιτήσουν χρηματική αποζημίωση από τον κάτοχο ή ιδιοκτήτη του οχήματος.

3.4. Προκειμένου να διασφαλισθεί η αμοιβαία αναγνώριση ανάμεσα στα Κ-Μ το πιστοποιητικό καταστροφής πρέπει τουλάχιστον να περιέχει τις πληροφορίες που περιγράφονται στο Παράρτημα ΙΙΙ σύμφωνα με την Απόφαση 2002/151/ΕΚ (ΕΕΛ 050, 21.2.2002) της Ευρ. Επιτροπής.

4. Η παράδοση του οχήματος σε σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης ή σημείο συλλογής σύμφωνα με την παρ. 2 δεν συνεπάγεται κόστος για τον τελευταίο κάτοχο ή/και ιδιοκτήτη δεδομένου ότι το όχημα έχει μηδενική αξία στην αγορά. Οι παραγωγοί των οχημάτων καλύπτουν αυτό το κόστος ή/και παραλαμβάνουν τα ΟΤΚΖ προκειμένου να τα παραδώσουν σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας.

5. Εάν τα ΟΤΚΖ δεν περιέχουν τα βασικά κατασκευαστικά στοιχεία ενός οχήματος και ιδίως τον κινητήρα, τον καταλυτικό μετατροπέα και το αμάξωμα, ή περιέχουν απόβλητα που προστέθηκαν στο ΟΤΚΖ, η παράδοση των εν λόγω οχημάτων δεν είναι εντελώς δωρεάν αλλά συνεπάγεται την καταβολή κάποιου μικρού εύλογου ποσού από τον τελευταίο κάτοχο ή ιδιοκτήτη στην εγκατάσταση επεξεργασίας. Το ποσό αυτό καθορίζεται μετά από συμφωνία της εγκατάστασης επεξεργασίας με το σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης.

Άρθρο 9

Διαδικασία συλλογής των εγκαταλειμμένων οχημάτων

Για τη συλλογή εγκαταλειμμένων οχημάτων τηρείται η ακόλουθη διαδικασία:

1) Η αρμόδια Υπηρεσία του οικείου Δήμου ή της Κοινότητας εντοπίζει τα εγκαταλειμμένα οχήματα και επικολλά σε εμφανές σημείο του οχήματος ειδικό αυτοκόλλητο που χαρακτηρίζει αυτό ως εγκαταλειμμένο. Μέσα σε 15 ημέρες από την επικόλληση του ειδικού αυτοκόλλητου η ως άνω αρμόδια υπηρεσία ενημερώνει τις Υπηρεσίες Ασφάλειας για διενέργεια έρευνας προς εξακρίβωση περίπτωσης κλοπής, υπεξαίρεσης ή εμπλοκής σε εγκληματική πράξη. Οι Υπηρεσίες Ασφάλειας υποχρεούνται να ενημερώνουν το ταχύτερο δυνατόν τον οικείο ΟΤΑ σχετικά με τα αποτελέσματα των ερευνών τους. Μέσα σε 45 ημέρες από την επικόλληση αυτού του ειδικού αυτοκόλλητου εάν το όχημα δεν αποσυρθεί από τον ιδιοκτήτη του, το όχημα περιέρχεται στην κατοχή του οικείου Δήμου ή Κοινότητας. Για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής αρμόδιες αρχές Ασφαλείας θεωρούνται οι Διευθύνσεις Ασφαλείας Αττικής και Θεσσαλονίκης αντίστοιχα και για την υπόλοιπη Ελλάδα οι Αστυνομικές Διευθύνσεις των Νομών.

2) Σε περίπτωση που τα εγκαταλειμμένα οχήματα φέρουν πινακίδες κυκλοφορίας, οι κατά τόπους αρμόδιοι ΟΤΑ υποχρεούνται πέραν των αναφερομένων στη προηγούμενη παράγραφο να αναζητήσουν επιπλέον, εντός 15 ημερών από την επικόλληση του ειδικού σήματος (αυτοκόλλητου) μέσω του Αρχείου του Υπουργείου Μεταφο-

ρών, τα στοιχεία ταυτότητας των ιδιοκτητών τους και να τους ενημερώσουν, καθώς και να ενημερώσουν και την αρμόδια υπηρεσία του Υπ. Οικονομικών (ΚΕΠΥΟ).

3) Όταν το εγκαταλειμμένο όχημα περιέλθει στην κατοχή του Δήμου ή της Κοινότητας σύμφωνα με τα ανωτέρω, ο εν λόγω Δήμος ή Κοινότητα υποχρεούται να παραδώσει το όχημα σε εγκεκριμένο σύστημα συλλογής ΟΤΚΖ, της περιοχής του. Το σύστημα υποχρεούται να δέχεται αυτά τα ΟΤΚΖ δωρεάν. Τα οχήματα παραμένουν στο σημείο συλλογής για 10 ημέρες από την ημέρα περισυλλογής του. Εάν μέσα στο διάστημα αυτό το όχημα αναζητηθεί από τον ιδιοκτήτη του, τότε παραδίδεται σε αυτόν αφού προηγουμένως καταβάλλει την δαπάνη απομάκρυνσης και αποθήκευσης. Εάν το όχημα δεν αναζητηθεί, τότε προωθείται προς περαιτέρω επεξεργασία, αξιοποίηση, τεμαχισμό και διάθεση, όπως προβλέπεται για τα ΟΤΚΖ. Εφόσον πρόκειται για όχημα με άδεια και πινακίδες κυκλοφορίας, αυτές κατατίθενται στην αρμόδια υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης.

4) εφόσον εντοπιστεί ο ιδιοκτήτης εγκαταλειμμένου οχήματος εντός των ανωτέρω προθεσμιών και συγκατατίθεται για την παράδοση του οχήματος για περαιτέρω επεξεργασία, τότε εκδίδεται από το σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης Πιστοποιητικό Καταστροφής το οποίο είναι απαραίτητο για την οριστική διαγραφή του οχήματος. Εάν επιθυμεί να κρατήσει το όχημα χωρίς να το κινεί για συναισθηματικούς ή άλλους λόγους, τότε υποχρεούται να το αποθηκεύσει σε ιδιωτικό χώρο ιδιοκτησίας του ή ιδιοκτησίας τρίτου μετά από έγγραφη συγκατάθεση του τελευταίου. Στην περίπτωση αυτή ο ιδιοκτήτης υποβάλλει σχετική δήλωση στην αρμόδια ΔΟΥ όπου θα αναφέρει το ακριβές σημείο αποθήκευσης και τα στοιχεία που πιστοποιούν τον ιδιοκτήτη του χώρου και συγκατάθεση του αν πρόκειται περί τρίτου την οποία κοινοποιεί και στην αρμόδια αρχή.

5) εφόσον ο ιδιοκτήτης εγκαταλειμμένου οχήματος δεν εντοπιστεί εντός των ανωτέρω προθεσμιών τότε το Πιστοποιητικό Καταστροφής παραδίδεται στον αρμόδιο Δήμο ή Κοινότητα. Εάν το όχημα δεν φέρει πινακίδες κυκλοφορίας τότε αναγράφεται στο Πιστοποιητικό Καταστροφής ο αριθμός πλαισίου.

Άρθρο 10

Όροι και προϋποθέσεις για την επεξεργασία οχημάτων

1. Τα ΟΤΚΖ αποθηκεύονται προσωρινώς και υφίστανται επεξεργασία σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας για τη διαχείριση των μη επικινδύνων αποβλήτων, τις ελάχιστες τεχνικές απαιτήσεις που προβλέπονται στο παράρτημα Ι του παρόντος, με την επιφύλαξη ειδικότερων διατάξεων της κείμενης νομοθεσίας για την υγεία και το περιβάλλον.

2. Κάθε εγκατάσταση ή επιχείρηση που εκτελεί εργασίες επεξεργασίας, λαμβάνει άδεια, σύμφωνα με το άρθρο 10 της 69728/824/1996 κοινής υπουργικής απόφασης κατά τα οριζόμενα στο Παράρτημα Ι. Η εν λόγω άδεια περιλαμβάνει όρους για την τήρηση των απαιτήσεων που προβλέπονται στην παρ. 3. Οι εν λόγω εγκαταστάσεις πρέπει να είναι συμβεβλημένες με εγκεκριμένα συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης.

3. Οποιαδήποτε εγκατάσταση ή επιχείρηση που εκτελεί εργασίες επεξεργασίας οφείλει να πληροί τουλάχιστον τις ακόλουθες απαιτήσεις σύμφωνα με το Παράρτημα Ι:

α) τα ΟΤΚΖ απογυμνώνονται προτού επέλθει περαιτέρω επεξεργασία, ή λαμβάνονται άλλα ισοδύναμα μέτρα, προκειμένου να μειωθεί οποιαδήποτε επιβλαβής επίπτωση στο περιβάλλον. Κατασκευαστικά στοιχεία ή υλικά που επιστημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα με άλλο τρόπο, σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. δ και ε, αφαιρούνται πριν από περαιτέρω επεξεργασία.

β) τα επικίνδυνα υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία αφαιρούνται και απομονώνονται κατά επιλεκτικό τρόπο, ώστε να μην ρυπαίνουν στη συνέχεια τα κατάλοιπα τεμαχισμού ΟΤΚΖ.

γ) οι εργασίες απογύμνωσης και αποθήκευσης διεξάγονται κατά τρόπο ο οποίος διασφαλίζει την καταλληλότητα των κατασκευαστικών στοιχείων του οχήματος για επαναχρησιμοποίηση και αξιοποίηση, και ιδίως για ανακύκλωση. Οι εργασίες επεξεργασίας για την απορρύπανση των ΟΤΚΖ, όπως προβλέπεται στο παράρτημα Ι, σημείο 2, πραγματοποιούνται το συντομότερο δυνατό μετά την παράδοση / συλλογή του οχήματος.

Άρθρο 11

Όροι και προϋποθέσεις για επαναχρησιμοποίηση και αξιοποίηση.
Ποσοτικοί στόχοι.

1. Η αρμόδια αρχή εισηγείται στον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ, μέτρα διοικητικά και νομοθετικά για την ενθάρρυνση της επαναχρησιμοποίησης όσων κατασκευαστικών στοιχείων είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση, την αξιοποίηση όσων κατασκευαστικών στοιχείων δεν μπορούν να επαναχρησιμοποιηθούν, και απόδοση προτεραιότητας στην ανακύκλωση όταν είναι περιβαλλοντικά βιώσιμη, με την επιφύλαξη των απαιτήσεων που αφορούν την ασφάλεια των οχημάτων και το περιβάλλον και ιδιαίτερα εκείνες που αφορούν τα καυσαέρια και τον θόρυβο. Στα μέτρα αυτά περιλαμβάνεται:

α) η παροχή κινήτρων σύμφωνα με το εκάστοτε ισχύον νομοθετικό καθεστώς ενισχύσεων των ιδιωτικών επενδύσεων

β) όπου από τις εκάστοτε κείμενες διατάξεις προβλέπεται η βράβευση επιχειρήσεων που παράγουν προϊόντα με περιβαλλοντικές προδιαγραφές, λαμβάνεται ως κριτήριο για τη βράβευση αυτή εκτός των άλλων και η χρήση ανακυκλωμένων υλικών καθώς και η δυνατότητα αξιοποίησης / ανακύκλωσης όταν καταστούν απόβλητα.

Κάθε εγκατάσταση ή επιχείρηση που εκτελεί εργασίες αξιοποίησης λαμβάνει σχετική άδεια σύμφωνα με τα οριζόμενα στις διατάξεις της κείμενης σχετικής νομοθεσίας για τη διαχείριση των μη επικινδύνων αποβλήτων.

2. Ποσοτικοί στόχοι

Με την εφαρμογή των μέτρων που προβλέπει το παρόν Διάταγμα και την τήρηση των σχετικών υποχρεώσεων από τους οικονομικούς παράγοντες, η αρμόδια αρχή επιδιώκει την πραγματοποίηση των ακόλουθων στόχων:

α) Το αργότερο έως την 1η Ιανουαρίου 2006, για όλα τα ΟΤΚΖ, η επαναχρησιμοποίηση και αξιοποίηση αυξάνεται τουλάχιστον στο 85% κατά μέσο βάρος ανά όχημα και ανά έτος. Εντός του ιδίου χρονικού ορίου, η επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση αυξάνεται τουλάχιστον στο 80 % κατά μέσο βάρος ανά όχημα και ανά έτος.

Για τα οχήματα που έχουν παραχθεί πριν από την 1η Ιανουαρίου 1980, οι στόχοι είναι τουλάχιστον 75 % για την επαναχρησιμοποίηση και αξιοποίηση και τουλάχιστον 70 % για την επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση κατά μέ-

σο βάρος ανά όχημα και ανά έτος. Το ΥΠΕΧΩΔΕ ενημερώνει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη για τους σχετικούς λόγους που επιβάλλουν την θέσπιση των κατωτέρων αυτών ορίων.

β) το αργότερο την 1η Ιανουαρίου 2015, για όλα τα ΟΤΚΖ, η επαναχρησιμοποίηση και αξιοποίηση αυξάνεται τουλάχιστον στο 95 % κατά μέσο βάρος ανά όχημα και ανά έτος. Εντός των ιδίων χρονικών ορίων, η επαναχρησιμοποίηση και η ανακύκλωση αυξάνεται τουλάχιστον στο 85 % κατά μέσο βάρος ανά όχημα και ανά έτος.

Με κοινή απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ και των συναρμόδιων Υπουργών είναι δυνατόν να τροποποιούνται οι ως άνω στόχοι σε συμμόρφωση με αποφάσεις της Επιτροπής Ευρ. Κοινοτήτων σύμφωνα με το άρθρο 7 της Οδηγίας 2000/53/ΕΚ.

Άρθρο 12

Πρότυπα κωδικοποίησης /
πληροφορίες αποσυναρμολόγησης

1. Οι παραγωγοί, σε συνεργασία με τους κατασκευαστές υλικών και εξοπλισμού, υποχρεούνται να χρησιμοποιούν πρότυπα κωδικοποίησης για τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά, ιδίως για να διευκολύνουν την αναγνώριση των κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών τα οποία είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση και αξιοποίηση.

Τα πρότυπα αυτά ορίζονται εκάστοτε με σχετικές Αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που υιοθετούνται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 11 της Οδηγίας 2000/53.

2. Οι παραγωγοί υποχρεούνται να παρέχουν στα συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης και στις εγκαταστάσεις επεξεργασίας πληροφορίες αποσυναρμολόγησης για κάθε νέο τύπο οχήματος που διατίθεται στην αγορά εντός έξι μηνών από τη διάθεσή του στην αγορά. Οι εν λόγω πληροφορίες, στο βαθμό που απαιτείται από τις εγκαταστάσεις επεξεργασίας, προκειμένου να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του παρόντος προσδιορίζουν τα διάφορα κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά του οχήματος, καθώς και τα σημεία όπου ευρίσκονται όλες οι επικίνδυνες ουσίες στα οχήματα, ώστε να επιτυγχάνονται οι στόχοι του άρθρου 10.

3. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της κείμενης νομοθεσίας σχετικά με το εμπορικό και το βιομηχανικό απόρρητο, οι κατασκευαστές στοιχείων που χρησιμοποιούνται στα οχήματα, υποχρεούνται να θέτουν στη διάθεση των συστημάτων εναλλακτικής διαχείρισης και των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας, εφόσον το ζητούν, τις κατάλληλες πληροφορίες σχετικά με την αποσυναρμολόγηση, την αποθήκευση και τη διενέργεια δοκιμών των κατασκευαστικών στοιχείων που είναι δυνατό να επαναχρησιμοποιηθούν.

Άρθρο 13

Υποβολή εκθέσεων και πληροφόρηση

1. Το ΥΠΕΧΩΔΕ κάθε τρία χρόνια διαβιβάζει στην Επιτροπή έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος. Η πρώτη έκθεση καλύπτει περίοδο τριών ετών από τις 21 Απριλίου 2001. Η έκθεση καταρτίζεται βάσει ερωτηματολογίου ή σχεδίου που καταρτίζει η Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 6 της οδηγίας 91/692/ΕΟΚ, προκειμένου να δημιουργηθούν βάσεις δεδομένων για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και την επεξε-

ργασία τους σύμφωνα με το άρθρο 18 του Ν. 2939/2001. Η εν λόγω έκθεση περιέχει πληροφορίες συναφείς με ενδεχόμενες μεταβολές της διάρθρωσης του εμπορίου αυτοκινήτων και των βιομηχανιών συλλογής, αποσυναρμολόγησης, τεμαχισμού, αξιοποίησης και ανακύκλωσης, που οδηγούν σε ενδεχόμενες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στο εσωτερικό της χώρας ή μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2. Οι διαχειριστές των οχημάτων (άρθρο 2 παρ. 8) υποχρεούνται να παρέχουν αξιόπιστα δεδομένα σχετικά με τις δραστηριότητες τους σύμφωνα με το άρθρο 18 του Ν. 2939/2001.

3. Οι οικονομικοί παράγοντες (άρθρο 2 παρ. 19) υποχρεούνται να δημοσιεύουν πληροφορίες σχετικά με:

- το σχεδιασμό των οχημάτων και των κατασκευαστικών στοιχείων τους προκειμένου να μπορούν να ανακτηθούν και να ανακυκλωθούν,

- την ορθή από περιβαλλοντική άποψη επεξεργασία των ΟΤΚΖ, ειδικότερα όσον αφορά την αφαίρεση όλων των υγρών και την αποσυναρμολόγηση,

- την ανάπτυξη και βελτιστοποίηση τρόπων για την επαναχρησιμοποίηση, την ανακύκλωση και την αξιοποίηση των ΟΤΚΖ των και των κατασκευαστικών τους στοιχείων,

- την επιτευχθείσα πρόοδο όσον αφορά την αξιοποίηση και ανακύκλωση προκειμένου να μειωθούν τα προς διάθεση απόβλητα και να αυξηθούν τα ποσοστά αξιοποίησης και ανακύκλωσης.

Οι παραγωγοί υποχρεούνται να διαθέτουν τις πληροφορίες αυτές στους μελλοντικούς αγοραστές οχημάτων και να τις περιλαμβάνουν στο έντυπο υλικό για την εμπορική προώθηση του νέου οχήματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΤΑΛΥΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΤΡΟΠΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ

Άρθρο 14

Διαχείριση απενεργοποιημένων καταλυτικών
μετατροπών (ΑΚΜ) οχημάτων
και μεταχειρισμένων ανταλλακτικών

Οι ΑΚΜ των ΟΤΚΖ πρέπει να απομακρύνονται από το όχημα στις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας σύμφωνα με το άρθρο 10. Οι ΑΚΜ οχημάτων που δεν έχουν φτάσει στο τέλος κύκλου ζωής τους αντικαθίστανται σε πιστοποιημένα συνεργεία επισκευής οχημάτων και αντικατάστασης καταλυτικών μετατροπών σύμφωνα με την Φ2/63053/5275/2001 κοινή υπουργική απόφαση (Β' 386). Η εναλλακτική διαχείριση ΑΚΜ και των μεταχειρισμένων ανταλλακτικών γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2939/2001 και του παρόντος Δ/τος. Ειδικότερα:

1. Οι ΑΚΜ οχημάτων που περιέχουν χρυσό, άργυρο, ρόδιο, παλλάδιο, ιρίδιο ή λευκόχρυσο, εφόσον δεν έχουν ρυπανθεί από επικίνδυνες ουσίες, κατατάσσονται στα μη επικίνδυνα στερεά απόβλητα με τον κωδικό 16.8.2001 σύμφωνα με την 118/2001 απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, και η διαχείρισή τους γίνεται σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας για τη διαχείριση των μη επικινδύνων αποβλήτων.

2. Την ευθύνη για την εναλλακτική διαχείριση των ΑΚΜ και την οργάνωση συστημάτων εναλλακτικής διαχείρισης

έχουν οι παραγωγοί Κ.Μ. όπως ορίζονται στο άρθρο 2 (παραγ. 7) συμπεριλαμβανομένων: α) των αντιπροσωπειών αυτοκινήτων για τους καταλύτες που διατίθενται από αυτές β) των ανεξάρτητων εισαγωγέων για τους καταλύτες αντικατάστασης, που διατίθενται στο ελεύθερο εμπόριο. Τα συστήματα συλλογής και εναλλακτικής διαχείρισης ΑΚΜ πρέπει να ανταποκρίνονται στους όρους και τις προϋποθέσεις λειτουργίας τους σύμφωνα με το άρθρο 5 του παρόντος διατάγματος και να εξασφαλίζουν ότι οι καταλύτες δεν θα καταλήγουν μέσω τρίτων σε ανεξέλεγκτους χώρους διάθεσης αποβλήτων.

3. Για την πραγματοποίηση των εργασιών διαχείρισης των ΑΚΜ απαιτείται άδεια σύμφωνα τις σχετικές διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας για τη διαχείριση των μη επικινδύνων αποβλήτων. Σε περίπτωση που η συλλογή ή και μεταφορά των ΑΚΜ πραγματοποιείται σε περισσότερες από μία Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις της ίδιας Περιφέρειας, η άδεια χορηγείται από τον Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας μετά από εισήγηση της αρμόδιας υπηρεσίας Περι/ντος της Περιφέρειας.

4. Οι ΑΚΜ πρέπει να αποθηκεύονται σε χώρους προστατευμένους από παράνομη πρόσβαση και με τρόπο που να προστατεύεται η ακεραιότητα του κελύφους τους. Οι χώροι πρέπει να έχουν κατάλληλα μέτρα πυροπροστασίας, να λαμβάνονται τα απαραίτητα μέτρα για την ασφάλεια και προστασία των εργαζομένων και να τηρούνται οι προϋποθέσεις που τίθενται στο παράρτημα Ι.

5. Τα πιστοποιημένα συνεργεία επισκευής αυτοκινήτων τα οποία αντικαθιστούν τους Α.Κ.Μ. τους συγκεντρώνουν και τους παραδίδουν σε τακτά διαστήματα όχι πέραν του έτους σε νόμιμους συλλέκτες ή σε εγκεκριμένα συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης. Τα ως άνω συνεργεία αντικατάστασης Κ.Μ. τηρούν ειδικά βιβλία με σκοπό το ισοζύγιο των αντικαθιστάμενων και των νέων Κ.Μ. που τοποθετούν, να ελέγχεται από τις αρμόδιες αρχές.

6. Την ευθύνη για την εναλλακτική διαχείριση των μεταχειρισμένων ανταλλακτικών εφόσον αυτό είναι τεχνικά εφικτό και την οργάνωση συστημάτων εναλλακτικής διαχείρισης έχουν οι παραγωγοί ανταλλακτικών όπως ορίζονται στο άρθρο 2 (παραγ. 7) συμπεριλαμβανομένων:

α) των αντιπροσωπειών αυτοκινήτων για τα ανταλλακτικά/εξαρτήματα που διατίθενται από αυτές β) των ανεξάρτητων εισαγωγέων/παραγωγών για τα ανταλλακτικά/εξαρτήματα (καινούργια ή μεταχειρισμένα) που διατίθενται στο ελεύθερο εμπόριο. Τα συστήματα συλλογής και εναλλακτικής διαχείρισης τους πρέπει να ανταποκρίνονται στους όρους και τις προϋποθέσεις λειτουργίας τους σύμφωνα με το άρθρο 5 του παρόντος διατάγματος και να εξασφαλίζουν ότι τα μεταχειρισμένα ανταλλακτικά δεν θα καταλήγουν μέσω τρίτων σε ανεξέλεγκτους χώρους διάθεσης αποβλήτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 15

Σύστημα ενημέρωσης - πληροφόρησης

1) Η αρμόδια αρχή οργανώνει σύστημα ενημέρωσης - πληροφόρησης για θέματα εναλλακτικής διαχείρισης των ΟΤΚΖ και ΑΚΜ το οποίο απευθύνεται:

α) προς τους δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς που εμπλέκονται στις διαδικασίες εναλλακτικής διαχείρισης ΟΤΚΖ

β) προς το ευρύ κοινό

2) Το περιεχόμενο της ενημέρωσης και πληροφόρησης καθώς και οι προτεινόμενες δράσεις για την υλοποίησή τους περιγράφονται στο παράρτημα V του Διατάγματος αυτού.

3) Η αρμόδια αρχή έχει δικαίωμα συλλογής και επεξεργασίας περαιτέρω πληροφοριών, με την επιφύλαξη της κείμενης νομοθεσίας για την προστασία του βιομηχανικού και εμπορικού απορρήτου.

Άρθρο 16

Έλεγχοι

Τακτικοί και έκτακτοι έλεγχοι για την τήρηση των διατάξεων του παρόντος διατάγματος διενεργούνται:

α) για την αξιοπιστία των παρεχομένων δεδομένων σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 13 του παρόντος ΠΔ.

β) για την τήρηση των όρων χορήγησης της έγκρισης συστημάτων εναλλακτικής διαχείρισης και εν γένει τήρησης των σχετικών διατάξεων του Ν. 2939/2001 σύμφωνα με το άρθρο 24 (παρ. 3 εδ. θ') σε συνδυασμό με την παρ. 11 του ίδιου άρθρου του νόμου αυτού.

γ) για την τήρηση των όρων χορήγησης της άδειας διαχείρισης των ΟΤΚΖ (άρθρο 10 της 69728/824/1996 κοινής υπουργικής απόφασης και άρθρο 7 της 19396/1546/1997 κοινής υπουργικής απόφασης) σύμφωνα με το άρθρο 6 του Ν. 1650/1986 όπως τροποποιημένος ισχύει με το Ν. 3010/2002 σε συνδυασμό με τα άρθρα 14 και 13 αντίστοιχα των ως άνω κοινών υπουργικών αποφάσεων.

Άρθρο 17

Κυρώσεις

1. Σε κάθε παραγωγό οχημάτων ο οποίος ασκεί δραστηριότητα ή επιχείρηση κατά παράβαση των διατάξεων του παρόντος διατάγματος και ειδικότερα των άρθρων 4, 5, 6, 7, 8, 12 και 14 αυτού, επιβάλλονται οι κυρώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 20 του Ν. 2939/2001. Σε κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που πραγματοποιεί εργασίες διαχείρισης οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και απενεργοποιημένων καταλυτικών μετατροπένων (ΑΚΜ) οχημάτων και μεταχειρισμένων ανταλλακτικών κατά παράβαση των άρθρων 7, 8, 9, 10, 11 και 14 του παρόντος διατάγματος, επιβάλλονται οι κυρώσεις που προβλέπονται στα άρθρα 28, 29 και 30 του Ν. 1650/1986 όπως το άρθρο 30 τροποποιημένο ισχύει.

2. Οι ως άνω κυρώσεις επιβάλλονται ανεξάρτητα από την επιβολή άλλων κυρώσεων που προβλέπονται σε άλλες ειδικότερες διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.

Άρθρο 18

Παραρτήματα

Προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του παρόντος Δ/τος τα Παραρτήματα Ι, ΙΙ, ΙΙΙ, ΙV και V που ακολουθούν. Το Παράρτημα ΙΙ τροποποιείται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 4 (παραγ. 2) της οδηγίας 2000/53/ΕΚ και ενσωματώνεται στην εθνική νομοθεσία με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και ΠΕΧΩΔΕ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Οι ελάχιστες τεχνικές απαιτήσεις για την επεξεργασία σύμφωνα με το άρθρο 9

1. Εγκαταστάσεις παραλαβής και συλλογής

1.1. Οι εγκαταστάσεις υποδοχής και συλλογής πρέπει

να έχουν άδεια λειτουργίας και να λειτουργούν σύμφωνα με την 50910/2727/2003 κοινή υπουργική απόφαση.

1.2. Ο χώρος αποθήκευσης πρέπει να είναι κατασκευασμένος κατά τέτοιο τρόπο ώστε να είναι αδιαπέραστος στα τυχόν απόβλητα, με σύστημα συλλογής-αποθήκευσης και επεξεργασίας των αποβλήτων καθαρισμού της επιφανείας. Επίσης πρέπει να διαθέτει σύστημα συλλογής των ομβρίων υδάτων.

2. Επεξεργασία

2.1 Οι εγκαταστάσεις επεξεργασίας πρέπει να έχουν λάβει σχετική άδεια σύμφωνα με την 50910/2727/2003 κοινή υπουργική απόφαση.

2.2 Απορρύπανση των οχημάτων

Οι δραστηριότητες επεξεργασίας για την απορρύπανση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους περιλαμβάνουν:

- αφαίρεση των συσσωρευτών και των δοχείων υγροποιημένου αερίου
- αφαίρεση ή εξουδετέρωση των δυνάμει εκρηκτικών στοιχείων (π.χ. αερόσακων)
- αφαίρεση και ξεχωριστή συλλογή και αποθήκευση καυσίμων, ελαίων κινητήρα, ελαίου διαφορικού, ελαίου κιβωτίου ταχυτήτων, υδραυλικού ελαίου, υγρών ψύξεως, αντιψυκτικών, υγρών φρένων, υγρών συστημάτων κλιματισμού και κάθε άλλου υγρού που περιέχεται σε οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, εκτός εάν χρειάζονται για την επαναχρησιμοποίηση των συγκεκριμένων συστατικών μερών,
- αφαίρεση, στο μέτρο του δυνατού, όλων των στοιχείων που έχουν αναγνωρισθεί ως περιέχοντα υδράργυρο.

2.3 Ανακύκλωση

Οι δραστηριότητες προώθησης της ανακύκλωσης είναι οι εξής:

- αφαίρεση των καταλυτών
- αφαίρεση του χαλκού, του αλουμινίου και του μαγνησίου που περιέχονται σε στοιχεία μετάλλου, εάν τα εν λόγω μέταλλα δεν διαχωρίζονται κατά την διαδικασία τεμαχισμού καταλοίπων
- αφαίρεση των ελαστικών και των μεγάλων πλαστικών κατασκευαστικών στοιχείων (π.χ. προφυλακτήρες, πίνακας οργάνων, δοχεία υγρών κλπ), εφόσον τα αντίστοιχα υλικά δεν διαχωρίζονται κατά τον τεμαχισμό κατά τρόπο ώστε να μπορούν πράγματι να ανακυκλωθούν ως υλικά
- αφαίρεση των υαλοπινάκων

2.4 Εγκαταστάσεις επεξεργασίας

Οι εγκαταστάσεις επεξεργασίας πρέπει να διέπονται από τους εξής όρους και προϋποθέσεις:

- οι επιφάνειες αποθήκευσης πρέπει να είναι αδιαπέραστες με πρόβλεψη εγκαταστάσεων συλλογής διαρροών, δοχείων μετάγγισης και μέσων καθαρισμού- απολίπανσης
- να προβλέπεται κατάλληλη αποθήκευση των εξαρτημάτων τα οποία έχουν αποσυναρμολογηθεί, περιλαμβανομένης της αδιαπέραστης αποθήκευσης για εξαρτήματα που έχουν ρυπανθεί από έλαια
- να υπάρχουν κατάλληλα κιβώτια αποθήκευσης μπαταριών (με εξουδετέρωση ηλεκτρολυτών επί τόπου ή αλλού), φίλτρων και πυκνωτών που περιέχουν PCB/PCT,
- κατάλληλα δοχεία για την ξεχωριστή αποθήκευση υγρών από οχήματα στο τέλος κύκλου ζωής τους: καυσί-

μων, ελαίου κινητήρα, ελαίου διαφορικού, ελαίου κιβωτίου ταχυτήτων, υδραυλικού ελαίου, υγρών ψύξεως, αντιψυκτικών, υγρών φρένων, οξέων μπαταρίας, υγρών συστημάτων κλιματισμού και κάθε άλλου υγρού που περιέχεται σε οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους,

- να προβλέπεται εξοπλισμός για την επεξεργασία των υγρών αποβλήτων και μέτρα απορροής των ομβρίων υδάτων, σε συμμόρφωση με κανονισμούς σχετικούς με την υγεία και το περιβάλλον

- να υπάρχει κατάλληλη αποθήκευση των μεταχειρισμένων ελαστικών, περιλαμβανομένης της πρόληψης κινδύνων πυρκαγιάς και υπερβολικού στοιβάγματος και τέλος

- οι δραστηριότητες αποθήκευσης πρέπει να διεξάγονται κατά τρόπον ώστε να αποφεύγονται ζημιές σε κατασκευαστικά στοιχεία που περιέχουν ρευστά ή σε δυνάμει να ανακτηθούν κατασκευαστικά στοιχεία και ανταλλακτικά.

2.5 Οι εγκαταστάσεις επεξεργασίας υποχρεούνται να διαθέτουν εγχειρίδιο λειτουργίας και να τηρούν ημερολόγιο λειτουργίας.

3. Εγκαταστάσεις αξιοποίησης

3.1 Οι εγκαταστάσεις αξιοποίησης πρέπει να ανήκουν ή να έχουν συμβόλαιο συνεργασίας με εγκεκριμένα συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης οχημάτων στο τέλος κύκλου ζωής τους σύμφωνα με τα άρθρα 15 και 17 του Ν. 2939/2001 και να διαθέτουν σχετική άδεια σύμφωνα με την 50910/2727/2003 κοινή υπουργική απόφαση.

3.2 Στις εγκαταστάσεις αξιοποίησης πρέπει να λαμβάνονται τα απαραίτητα μέτρα για την υγιεινή και ασφάλεια των εργαζομένων σύμφωνα με τον Ν. 1568/1985 και τις κανονιστικές αυτού διατάξεις

3.3 Πρέπει να απομακρύνονται όλα τα υγρά των αυτοκινήτων καθώς και τα εξαρτήματα με ρυπασμένες ουσίες και να συλλέγονται χωριστά.

3.4 Οι εγκαταστάσεις αξιοποίησης υποχρεούνται να διαθέτουν εγχειρίδιο λειτουργίας, και να τηρούν ημερολόγιο λειτουργίας.

3.5 Η επίβλεψη της τήρησης των όρων του εγχειριδίου λειτουργίας πρέπει να γίνεται από κατάλληλα εξειδικευμένο προσωπικό

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Στο παράρτημα II και σύμφωνα με τις εκάστοτε αναθεωρήσεις του από την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων:

i) καθορίζονται, όπου απαιτείται, μέγιστες τιμές συγκέντρωσης έως τις οποίες η ύπαρξη των αναφερομένων στο στοιχείο παραπάνω ουσιών, σε συγκεκριμένα υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία, είναι ανεκτή

ii) εξαιρούνται ορισμένα υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία οχημάτων από τις διατάξεις της παραγράφου δ), εφόσον η χρήση των εν λόγω ουσιών είναι αναπόφευκτη ανάγκη

iii) καθορίζονται εκείνα τα υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία τα οποία, σύμφωνα με τα σημεία i) και ii) μπορούν να αφαιρούνται πριν από κάθε περαιτέρω επεξεργασία τα εν λόγω υλικά επισημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα με άλλα κατάλληλα στοιχεία.

Υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία που εξαιρούνται από το άρθρο 4

Υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία	Πεδίο εφαρμογής και καταληκτική ημερομηνία της εξαίρεσης	Επισημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος δ
Μόλυβδος ως συστατικό κραμάτων		
1. Χάλυβας για μηχανουργική επεξεργασία και χάλυβα με επίστρωση ψευδαργύρου με περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 0,35% κατά βάρος		
2.α) Αλουμίνιο για μηχανουργική επεξεργασία με περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 2% κατά βάρος	1/07/2005	
β) Αλουμίνιο για μηχανουργική επεξεργασία με περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 2% κατά βάρος	1/07/2008	
3. Κράματα χαλκού με περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 4% κατά βάρος		
4. Έδρανα και έμβολα από μόλυβδο/ορείχαλκο		
Μόλυβδος και ενώσεις μολύβδου σε κατασκευαστικά στοιχεία		
5. Συσσωρευτές		X
6. Αποσβεστήρες δονήσεων		X
7. Βαρίδια ζυγοστάθμισης τροχών	Για τύπους οχημάτων εγκεκριμένους πριν από την 1/07/2003 και βαρίδια ζυγοστάθμισης τροχών που προορίζονται για την συντήρηση των οχημάτων αυτών: 1/07/2005	X
8. Μέσα βουλκανισμού και σταθεροποιητές για ελαστομερή για τις εφαρμογές διοχέτευσης ρευστών και συστήματα μετάδοσης κίνησης	1/07/2005	
9. Σταθεροποιητικό μέσο σε προστατευτικές βαφές	1/07/2005	
10. Ψήκτρες άνθρακα για ηλεκτρικούς κινητήρες	Για τύπους οχημάτων εγκεκριμένους πριν από την 1/07/2003 και ψήκτρες άνθρακα για ηλεκτρικούς κινητήρες που προορίζονται για την συντήρηση των οχημάτων αυτών: 1/01/2005	
11. Συγκολλητικό μέσο σε πλακίδια ηλεκτρονικών κυκλωμάτων και άλλες εφαρμογές		X
12. Χαλκός σε επενδύσεις πέδησης που περιέχει περισσότερο από 0,5% μόλυβδο κατά βάρος	Για τύπους οχημάτων εγκεκριμένους πριν από την 1/07/2003 και την συντήρηση των οχημάτων αυτών: 1/07/2004	
13. Έδρανα βαλβίδων	Τύποι κινητήρων που έχουν κατασκευαστεί πριν από την 1/07/2003: 1/07/2006	
14. Ηλεκτρικά κατασκευαστικά στοιχεία που περιέχουν μόλυβδο σε υάλινη ή κεραμική μήτρα, εκτός της υάλου λαμπτήρων και του εφυαλώματος σπινθηριστήρων		X (για κατασκευαστικά στοιχεία εκτός των πιεζοηλεκτρικών σε κινητήρες)
15. Ύαλος λαμπτήρων και εφυάλωμα σπινθηριστήρων	1/01/2005	
16. Πυροτεχνικοί ενεργοποιητές	1/07/2007	
Εξασθενές χρώμιο		
17. Αντιδιαβρωτικές επιστρώσεις	1/07/2007	
18. Ψυγεία απορρόφησης σε αυτοκινούμενα τροχόσπιτα		X
Υδράργυρος		
19. Λαμπτήρες εκκένωσης και οθόνες πίνακα οργάνων		X
Κάδμιο		
20. Παχύστρωτες πάστες	1/07/2006	
21 Συσσωρευτές για ηλεκτρικά οχήματα	31/12/2005 Μετά τις 31/12/2005, η διάθεση στην αγορά συσσωρευτών NiCd επιτρέπεται μόνον ως ανταλλακτικά για οχήματα που έχουν διατεθεί στην αγορά πριν από αυτή την ημερομηνία	X

Σημειώσεις:

• Γίνεται υποχρεωτική αποσυναρμολόγηση του συγκολλητικού μέσου σε πλακίδια ηλεκτρονικών κυκλωμάτων και άλλες εφαρμογές και των ηλεκτρικών κατασκευαστικών στοιχείων που περιέχουν μόλυβδο σε υάλινη ή κεραμική μήτρα, εκτός της υάλου λαμπτήρων και του εφυσάλωματος σπινθηριστήρων (σημεία 11 και 14 αντίστοιχα) στην περίπτωση που αθροιστικά ο μόλυβδος υπερβαίνει τη μέση οριακή τιμή 60 γραμμαρίων ανά όχημα.

• Είναι ανεκτή τιμή συγκέντρωσης μολύβδου, εξασθενούς χρωμίου και υδραργύρου έως 0,1% κατά βάρος και ανά ομοιογενές υλικό, καθώς και καδμίου έως 0,01%, κατά βάρος ανά ομοιογενές υλικό, υπό τον όρο ότι οι ουσίες αυτές δεν έχουν προστεθεί σκοπίμως.

• Είναι επίσης ανεκτή τιμή συγκέντρωσης μολύβδου έως 0,4% στο χαλκό που προορίζεται για υλικά τριβής των επενδύσεων πέδησης, υπό τον όρο ότι δεν έχει προστεθεί σκοπίμως.

• Η επαναχρησιμοποίηση μερών οχημάτων τα οποία έχουν ήδη διατεθεί στην αγορά την καταληκτική ημερομηνία της εξαίρεσης επιτρέπεται χωρίς περιορισμούς, δεδομένου ότι δεν καλύπτεται από το άρθρο 4, παράγραφος δ.

• Μέχρι την 1η Ιουλίου 2007 ισχύουν οι ίδιες εξαιρέσεις για νέα ανταλλακτικά που προορίζονται για την επιδιόρθωση μερών οχημάτων τα οποία εξαιρούνται από τις διατάξεις του άρθρου 4, παράγραφος δ. Η ρήτρα αυτή ισχύει για τα ανταλλακτικά που προορίζονται για την συντήρηση οχημάτων και όχι για συστατικά μέρη. Δεν ισχύει για βαρίδια ζυγοστάθμισης, ψήκτρες άνθρακα για ηλεκτρικά οχήματα και για επενδύσεις πέδησης, επειδή τα εν λόγω κατασκευαστικά στοιχεία καλύπτονται από ιδιαίτερες καταχωρήσεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

Ελάχιστες απαιτήσεις για το πιστοποιητικό καταστροφής σύμφωνα με την Απόφαση 2002/151/EK της Επιτροπής Ευρ. Κοινοτήτων (EEL 50/94/21.2.2002).

Το πιστοποιητικό καταστροφής εκδίδεται σε τέσσερα αντίτυπα:

- α) για τον ιδιοκτήτη,
- β) για την Οικονομική Εφορία,
- γ) για το σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης,
- δ) για την εγκατάσταση αξιοποίησης.

Το πιστοποιητικό καταστροφής περιλαμβάνει τα εξής:

1. Επωνυμία, διεύθυνση, υπογραφή και αριθμό μητρώου της εγκατάστασης επεξεργασίας που παραδίδεται το όχημα στο τέλος κύκλου ζωής του.

2. Επωνυμία και διεύθυνση της αρμόδιας αρχής που εξέδωσε την άδεια λειτουργίας της παραπάνω εγκατάστασης.

3. Επωνυμία, διεύθυνση και αριθμό μητρώου του συστήματος εναλλακτικής διαχείρισης στο οποίο ανήκει ή με το οποίο έχει γραπτή συμφωνία συνεργασίας η εγκατάσταση επεξεργασίας στην οποία παραδίδεται το όχημα στο τέλος κύκλου ζωής του.

4. Ημερομηνία έκδοσης του Πιστοποιητικού Καταστροφής.

5. Εθνικό σήμα και αριθμός κυκλοφορίας του οχήματος (επισυνάπτεται γνήσιο αντίγραφο της άδειας κυκλοφορίας). Εάν τα προηγούμενα δεν είναι διαθέσιμα, επισυνά-

πτεται δήλωση της εγκατάστασης, όπου σύντομα επεξηγούνται οι λόγοι (π.χ. εγκαταλειμμένο όχημα).

6. Κατηγορία οχήματος, εμπορική ονομασία και μοντέλο.

7. Αριθμός αναγνώρισης του οχήματος (πλασιού).

8. Όνομα, διεύθυνση, εθνικότητα και υπογραφή του κατόχου ή του ιδιοκτήτη του παραδοθέντος οχήματος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

1. Συστήματα Ατομικής Εναλλακτικής Διαχείρισης

Κατάθεση από πλευράς ενδιαφερομένων φακέλων με τα ακόλουθα κατ' ελάχιστον στοιχεία:

1. Αίτηση του συστήματος με τα πλήρη στοιχεία αυτού, συμπεριλαμβανομένου του καταστατικού του νομικού προσώπου που οργανώνει το σύστημα και την μετοχική σύνθεση.

2. Στοιχεία που αφορούν τον διαχειριστή. Συγκεκριμένα:

• Είδος και ετήσιες ποσότητες αυτών που τίθενται στην αγορά για την τελευταία τριετία.

• Να αναφερθεί, σε περίπτωση που υπάρχει, προϋπάρχουσα εμπειρία σε θέματα εναλλακτικής διαχείρισης.

3. Σκοπός - στόχοι του ατομικού συστήματος

Θα αναλυθεί ο σκοπός και θα αναφερθούν ποσοτικοποιημένοι οι στόχοι του συστήματος, επιπλέον θα γίνει συνοπτική αναφορά στις μεθόδους οι οποίες θα χρησιμοποιηθούν για την επίτευξη των στόχων αυτών. Η επίτευξη των στόχων του προτεινόμενου συστήματος να εκτιμηθεί κατά πόσο συνεισφέρει στην επίτευξη των Εθνικών στόχων.

4. Εμβέλεια του συστήματος

Θα δοθούν στοιχεία για το πεδίο εφαρμογής του συστήματος. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι τουλάχιστον θα γίνει αναφορά στο γεωγραφικό εύρος του, τον πληθυσμό στον οποίο απευθύνεται και την πυκνότητά του κ.ά. καθώς και το χρονοδιάγραμμα επέκτασής του.

5. Επιλογή / περιγραφή των μεθόδων εναλλακτικής διαχείρισης

Η μεθοδολογία του συστήματος πρέπει να περιγράφεται λεπτομερώς και η επιλογή της ή των συγκεκριμένων μεθόδων διαχείρισης (εργασίες συλλογής, μεταφοράς, προσωρινής αποθήκευσης, επεξεργασίας και αξιοποίησης) πρέπει να τεκμηριώνεται με αξιόπιστα οικονομικά, περιβαλλοντικά, τεχνολογικά και κοινωνικά κριτήρια. Πρέπει να περιγράφονται συνοπτικά τα τεχνικά χαρακτηριστικά και ο τρόπος λειτουργίας. Η τεχνική υποδομή πρέπει να είναι σχεδιασμένη σύμφωνα:

α) με τις τεχνικές προδιαγραφές καθώς και με τους όρους και τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στις σχετικές διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας για τη διαχείριση των επικινδύνων και μη επικινδύνων αποβλήτων κατά περίπτωση

β) με την κοινή υπουργική απόφαση 29407/3508/2002 (Β' 1572)

γ) με τις γενικές κατευθύνσεις της πολιτικής διαχείρισης των στερεών αποβλήτων

δ) τους διαχρονικούς στόχους

6. Τεχνικοοικονομική μελέτη του συστήματος, η οποία θα περιλαμβάνει τουλάχιστον

• Σκοπιμότητα του έργου (εργασιών εναλλακτικής διαχείρισης)

• Αναμενόμενα αποτελέσματα

• Μεθοδολογία υλοποίησης

- Υπάρχουσα τεχνική υποδομή για τις ανάγκες της εναλλακτικής διαχείρισης / μηχανολογικός εξοπλισμός
- Απαιτούμενη υποδομή για τις ανάγκες του συστήματος / επέκταση υπάρχουσας υποδομής - εξοπλισμού
- Υπάρχον / απαιτούμενο προσωπικό για την κάλυψη των αναγκών του συστήματος - νέες θέσεις εργασίας
- Περιβαλλοντικό όφελος από την εναλλακτική διαχείριση - αντιμετώπιση προβλημάτων όπως η ασφαλής διάθεση καταλοίπων επεξεργασίας, εκτίμηση των επιπτώσεων στη δημόσια υγιεινή κ.ά.
- Περιγραφή συστήματος εγγυοδοσίας, εφόσον προτείνεται.

• Οικονομικά στοιχεία

7. Αντίγραφα προσυμφώνων του συστήματος με τρίτα μέρη (εκτός συστήματος) που συμμετέχουν στον κύκλο εργασιών διαχείρισης (αδειοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας κλπ.)

8. Προγράμματα ενημέρωσης - ευαισθητοποίησης χρηστών - κοινού, τα οποία προτίθεται να οργανώσει το σύστημα

2. Συστήματα Συλλογικής Εναλλακτικής Διαχείρισης

Κατάθεση από πλευράς ενδιαφερομένων φακέλων με τα ακόλουθα κατ' ελάχιστον στοιχεία:

1. Αίτηση του συστήματος με τα πλήρη στοιχεία αυτού, συμπεριλαμβανομένου του καταστατικού του νομικού προσώπου που οργανώνει το σύστημα και την μετοχική σύνθεση.

2. Στοιχεία που αφορούν τους διαχειριστές. Συγκεκριμένα:

- Πλήρη στοιχεία τους
- Είδος και ετήσιες ποσότητες αυτών που τίθενται στην αγορά για την τελευταία τριετία.
- Να αναφερθεί, σε περίπτωση που υπάρχει, προϋπάρχουσα εμπειρία σε θέματα εναλλακτικής διαχείρισης.

3. Σκοπός - στόχοι του συλλογικού συστήματος

Θα αναλυθεί ο σκοπός και θα αναφερθούν ποσοτικοποιημένοι οι στόχοι του συστήματος, επιπλέον θα γίνει συνοπτική αναφορά στις μεθόδους οι οποίες θα χρησιμοποιηθούν για την επίτευξη των στόχων αυτών. Η επίτευξη των στόχων του προτεινόμενου συστήματος να εκτιμηθεί κατά πόσο συνεισφέρει στην επίτευξη των Εθνικών στόχων.

4. Εμβέλεια του συστήματος

Θα δοθούν στοιχεία για το πεδίο εφαρμογής του συστήματος. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι τουλάχιστον θα γίνει αναφορά στο γεωγραφικό εύρος του, τον πληθυσμό στον οποίο απευθύνεται και την πυκνότητά του κ.ά. καθώς και το χρονοδιάγραμμα επέκτασής του.

6. Επιλογή / περιγραφή των μεθόδων εναλλακτικής διαχείρισης

Η μεθοδολογία του συστήματος πρέπει να περιγράφεται λεπτομερώς και η επιλογή της ή των συγκεκριμένων μεθόδων διαχείρισης (εργασίες συλλογής, μεταφοράς, προσωρινής αποθήκευσης, επεξεργασίας και αξιοποίησης) πρέπει να τεκμηριώνεται με αξιόπιστα οικονομικά, περιβαλλοντικά, τεχνολογικά και κοινωνικά κριτήρια. Πρέπει να περιγράφονται συνοπτικά τα τεχνικά χαρακτηριστικά και ο τρόπος λειτουργίας. Η τεχνική υποδομή πρέπει να είναι σχεδιασμένη σύμφωνα:

α) με τις τεχνικές προδιαγραφές καθώς και με τους όρους και τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στις σχετικές διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας για τη διαχείριση των επικινδύνων και μη επικινδύνων αποβλήτων κατά περίπτωση

β) με την κοινή υπουργική απόφαση 29407/3508/2002 (Β' 1572)

γ) με τις γενικές κατευθύνσεις της πολιτικής διαχείρισης των στερεών αποβλήτων

δ) τους διαχρονικούς στόχους

6. Τεχνικοοικονομική μελέτη του συστήματος, η οποία θα περιλαμβάνει τουλάχιστον

• Σκοπιμότητα του έργου (εργασιών εναλλακτικής διαχείρισης)

• Αναμενόμενα αποτελέσματα

• Μεθοδολογία υλοποίησης

• Υπάρχουσα τεχνική υποδομή για τις ανάγκες της εναλλακτικής διαχείρισης / μηχανολογικός εξοπλισμός

• Απαιτούμενη υποδομή για τις ανάγκες του συστήματος / επέκταση υπάρχουσας υποδομής - εξοπλισμού

• Υπάρχον / απαιτούμενο προσωπικό για την κάλυψη των αναγκών του συστήματος - νέες θέσεις εργασίας

• Περιβαλλοντικό όφελος από την εναλλακτική διαχείριση - αντιμετώπιση προβλημάτων όπως η ασφαλής διάθεση καταλοίπων επεξεργασίας, εκτίμηση των επιπτώσεων στη δημόσια υγιεινή κ.ά.

• Περιγραφή συστήματος εγγυοδοσίας, εφόσον προτείνεται.

• Οικονομικά στοιχεία

7. Αντίγραφα συμβάσεων και προσυμφώνων του συστήματος με τρίτα μέρη (εκτός συστήματος) που συμμετέχουν στον κύκλο εργασιών διαχείρισης (αδειοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας κλπ.)

8. Αντίγραφα των προσυμφώνων συνεργασίας των συμμετεχόντων παραγωγών στο υπό έγκριση σύστημα

9. Προγράμματα ενημέρωσης - ευαισθητοποίησης χρηστών - κοινού, τα οποία προτίθεται να οργανώσει το σύστημα

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Ο σχεδιασμός και η εφαρμογή της Επικοινωνιακής Πολιτικής θα πρέπει να είναι εθνικής εμβέλειας και να απευθύνεται προς :

- τις παραγωγικές τάξεις καθώς και τους ιδιωτικούς και δημόσιους φορείς που έχουν σχέση με τις διαδικασίες της εναλλακτικής διαχείρισης των ΟΤΚΖ και των εξαρτημάτων/ανταλλακτικών τους.

- το ευρύ κοινό, χωρίζεται για μεθοδολογικούς λόγους σε επιμέρους ομάδες στόχους ώστε να γίνουν εξειδικευμένες εκστρατείες, τόσο από την πλευρά του περιεχομένου του μηνύματος όσο και από τον τρόπο μετάδοσης του προς τους αποδέκτες τους.

Το περιεχόμενο της ενημέρωσης προτείνεται να κινηθεί στην εξής θεματολογία:

I. στα προγράμματα εναλλακτικής διαχείρισης για τα ΟΤΚΖ

II. στα συστήματα επιστροφής/παράδοσης των οχημάτων

III. στα συστήματα επαναχρησιμοποίησης/ανακύκλωσης/αξιοποίησης

IV. στο ρόλο των χρηστών-καταναλωτών για την επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί στον τομέα της εναλλακτικής διαχείρισης

V. στη διάθεση των αναγκαίων στοιχείων και δεδομένων σχετικά με τη διαχείριση των ΟΤΚΖ και των εξαρτημάτων/ανταλλακτικών τους προς τους ενδιαφερόμενους.

Προτεινόμενες δράσεις:

• Ανάπτυξη Τράπεζας Πληροφοριών πάνω σε Βάση Δε-

δομένων, η οποία θα είναι προσπελάσιμη διαμέσου ιστοσελίδας στο διαδίκτυο.

- δημιουργία και διανομή CD-ROM για τους εμπλεκόμενους φορείς και τις παραγωγικές τάξεις.

- εκλαϊκευμένη πληροφορία για την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση του ευρέως κοινού θα διατίθεται διαμέσου teletext .

- σχεδιασμός, εκτύπωση και διανομή έντυπου υλικού με τη μορφή:

α) αφίσας,

β) φυλλαδίων με πιο σύνθετη και ειδική πληροφορία για τους εμπλεκόμενους φορείς, παραγωγικές τάξεις και τους Ο.Τ.Α., και

γ) πολύπτυχων ή/και ολιγοσέλιδων εντύπων τα οποία θα χρησιμοποιηθούν για την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση του ευρέως κοινού με τη διάθεσή τους: κατά τη διάρκεια ειδικών εκδηλώσεων ενημέρωσης, από επιλεγμένα σημεία ενημέρωσης στα οποία θα τοποθετηθούν stands με τα έντυπα και σαν ένθετα σε εφημερίδες μεγάλης κυκλοφορίας.

- παραγωγή διαφημιστικών μηνυμάτων για το ραδιόφωνο και την τηλεόραση

- παραγωγή οπτικοακουστικού υλικού σε βιντεοκασέτες και DVDs το οποίο θα διανεμηθεί επιλεκτικά σε αυτούς που κάνουν ενημέρωση σε ομάδες του κοινού όπως: σχολεία, συλλόγους, χώρους εργασίας, επαγγελματικές ομάδες

Άρθρο 19

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος Δ/τος κάθε διάταξη που αντίκειται μερικά ή συνολικά στις διατάξεις του ή ανάγεται σε θέματα που ρυθμίζονται από αυτό καταργείται.

Άρθρο 20

Η ισχύς του παρόντος Δ/τος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στην Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημ. Έργων αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος Διατάγματος.

Αθήνα, 5 Μαρτίου 2004

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ, ΔΗΜΟΣΙΑΣ
ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

Ν. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ

Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Β. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ

ΑΛ. ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ

ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΡΟΝΟΙΑΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Ε. ΝΑΣΙΩΚΑΣ

Χ. ΒΕΡΕΛΗΣ

ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ

Γ. ΦΛΩΡΙΔΗΣ

ΟΔΗΓΙΑ 2000/53/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 18ης Σεπτεμβρίου 2000

για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 175 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής⁽¹⁾,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽²⁾,

Αφού ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με την διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης, υπό το πρίσμα του κοινού σχεδίου που ενέκρινε η επιτροπή συνδιαλλαγής στις 23 Μαΐου 2000⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Θα πρέπει να εναρμονισθούν τα διάφορα εθνικά μέτρα που αφορούν τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, προκειμένου, αφενός, να ελαχιστοποιηθεί η επίπτωσή τους στο περιβάλλον, συνεισφέροντας κατ' αυτόν τον τρόπο στην προστασία, διατήρηση και βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος και στη διατήρηση της ενέργειας και, αφετέρου, να διασφαλιστεί η ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και να αποφεύγονται στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στην Κοινότητα.
- (2) Είναι απαραίτητο ένα ευρύ κοινοτικό πλαίσιο, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνεκτικότητα μεταξύ των εθνικών προσεγγίσεων για την επίτευξη των προαναφερθέντων στόχων, ιδίως, έχοντας υπόψη τον σχεδιασμό των οχημάτων για ανακύκλωση και ανάκτηση, τις απαιτήσεις για εγκαταστάσεις συλλογής και επεξεργασίας και την επίτευξη των στόχων για την επαναχρησιμοποίηση, ανακύκλωση και ανάκτηση, λαμβάνοντας υπόψη την αρχή της επικουρικότητας και την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει».
- (3) Κάθε χρόνο στην Κοινότητα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους παράγουν 8 με 9 εκατομμύρια τόνους αποβλήτων, η διαχείριση των οποίων πρέπει να γίνεται σωστά.
- (4) Για λόγους πρόνοιας και πρόληψης, και σύμφωνα με την κοινοτική στρατηγική για τη διαχείριση των αποβλήτων, η δημιουργία αποβλήτων πρέπει να αποφεύγεται όσον το δυνατόν περισσότερο.
- (5) Είναι επίσης θεμελιώδης αρχή ότι τα απόβλητα θα πρέπει να επαναχρησιμοποιούνται και να ανακτώνται και θα πρέπει να προτιμάται η επαναχρησιμοποίηση και η ανακύκλωση.
- (6) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν μέτρα ώστε να εξασφαλίσουν ότι οι οικονομικοί παράγοντες δημιουργούν συστή-

ματα συλλογής, επεξεργασίας και ανάκτησης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

- (7) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι ο τελευταίος κάτοχος ή/και ιδιοκτήτης μπορεί να παραδίδει το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του σε εξουσιοδοτημένη εγκατάσταση επεξεργασίας χωρίς κανένα κόστος λόγω του ότι το όχημα έχει μηδενική ή αρνητική αξία. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι παραγωγοί αναλαμβάνουν όλες τις δαπάνες ή σημαντικό μέρος των δαπανών για την εφαρμογή των μέτρων αυτών. Δεν θα πρέπει να κωλύεται η εύρυθμη λειτουργία των δυνάμεων της αγοράς.
- (8) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να καλύπτει οχήματα και οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, περιλαμβανομένων των κατασκευαστικών τους στοιχείων και υλικών, καθώς και των εφεδρικών τεμαχίων και των ανταλλακτικών, με επιφύλαξη όσον αφορά τα πρότυπα ασφαλείας, τις εκπομπές στον αέρα και τον έλεγχο του θορύβου.
- (9) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να θεωρηθεί ότι έχει δανεισθεί, οσάκις ενδείκνυται, την ορολογία που χρησιμοποιείται από ορισμένες υπάρχουσες οδηγίες, και συγκεκριμένα την οδηγία 67/548/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 1967, περί προσεγγίσεως των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων που αφορούν στην ταξινόμηση, συσκευασία και επισήμανση των επικίνδυνων ουσιών⁽⁴⁾, την οδηγία 70/156/ΕΚ του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους⁽⁵⁾, καθώς και την οδηγία 75/442/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 1975, περί των στερεών αποβλήτων⁽⁶⁾.
- (10) Τα οχήματα αντικες, δηλαδή τα ιστορικά οχήματα ή τα οχήματα με συλλεκτική αξία ή τα προοριζόμενα για τα μουσεία, τα οποία διατηρούνται με άρτιο και περιβαλλοντικά ορθό τρόπο είτε έτοιμα προς χρήση είτε αποσυναρμολογημένα, δεν υπάγονται στον ορισμό των αποβλήτων ο οποίος περιέχεται στην οδηγία 75/442/ΕΟΚ και, ως εκ τούτου, δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.
- (11) Είναι σημαντικό να εφαρμόζονται προληπτικά μέτρα ήδη από τη φάση της αρχικής σύλληψης του οχήματος και εντεύθεν και να λαμβάνουν ιδίως τη μορφή μείωσης και ελέγχου των επικίνδυνων ουσιών στα οχήματα, προκειμένου να προλαμβάνεται η ελευθέρωσή τους στο περιβάλλον, να διευκολύνεται η ανακύκλωση και να αποφεύγεται η διάθεση επικινδύνων αποβλήτων. Θα πρέπει να απαγορευτεί η χρήση ιδίως μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου και εξασθενούς

⁽¹⁾ ΕΕ C 337 της 7.11.1997, σ. 3, και ΕΕ C 156 της 3.6.1999, σ. 5.

⁽²⁾ ΕΕ C 129 της 27.4.1998, σ. 44.

⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 11ης Φεβρουαρίου 1999 (ΕΕ C 150 της 28.5.1999, σ. 420), κοινή θέση του Συμβουλίου της 29ης Ιουλίου 1999 (ΕΕ C 317 της 4.11.1999, σ. 19) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 3ης Φεβρουαρίου 2000 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα). Απόφαση του Συμβουλίου της 20ής Ιουλίου 2000 και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 7ης Σεπτεμβρίου 2000.

⁽⁴⁾ ΕΕ 196 της 16.8.1967, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 98/98/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 355 της 30.12.1998, σ. 1).

⁽⁵⁾ ΕΕ L 42 της 23.2.1970, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 98/91/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 11 της 16.1.1999, σ. 25).

⁽⁶⁾ ΕΕ L 194 της 25.7.1975, σ. 39· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την απόφαση 96/350/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 135 της 6.6.1996, σ. 32).

- χρωμίου. Τα εν λόγω βαρέα μέταλλα θα πρέπει να χρησιμοποιούνται μόνο για ορισμένες εφαρμογές σύμφωνα με τακτικά αναθεωρούμενο κατάλογο. Αυτό θα βοηθήσει να εξασφαλισθεί ότι ορισμένα υλικά και συστατικά δεν καταλήγουν απόβλητα τεμαχισμού και δεν αποτεφρώνονται ούτε αποτίθενται σε χωματερές.
- (12) Η ανακύκλωση όλων των πλαστικών από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, θα πρέπει συνεχώς να βελτιώνεται. Η Επιτροπή εξετάζει τώρα τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις του PVC. Με βάση την εξέταση αυτή, η Επιτροπή θα υποβάλει προτάσεις, όπως ενδείκνυται, σχετικά με τη χρήση του PVC, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης στα οχήματα.
- (13) Οι απαιτήσεις για την αποσυναρμολόγηση, επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου της ζωής τους και των εξαρτημάτων τους θα πρέπει να είναι ενταγμένες στο σχεδιασμό και την παραγωγή νέων οχημάτων.
- (14) Θα πρέπει να ενθαρρύνεται η ανάπτυξη αγορών για ανακυκλωμένα υλικά.
- (15) Προκειμένου να διασφαλίζεται η απόρριψη των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο το περιβάλλον, θα πρέπει να δημιουργηθούν κατάλληλα συστήματα συλλογής.
- (16) Θα πρέπει να θεσπιστεί πιστοποιητικό καταστροφής, προκειμένου να χρησιμοποιείται ως προϋπόθεση για την αποταξινόμηση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Τα κράτη μέλη χωρίς σύστημα αποταξινόμησης θα πρέπει να δημιουργήσουν ένα σύστημα σύμφωνα με το οποίο θα κοινοποιείται στην αντίστοιχη αρμόδια αρχή πιστοποιητικό καταστροφής, όταν το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του μεταφέρεται σε εγκατάσταση επεξεργασίας.
- (17) Η παρούσα οδηγία δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να επιτρέπουν, κατά περίπτωση, την προσωρινή αποταξινόμηση των οχημάτων.
- (18) Οι φορείς συλλογής και επεξεργασίας θα πρέπει να επιτρέπεται να λειτουργούν μόνον εφόσον έχουν λάβει άδεια ή, σε περίπτωση που χρησιμοποιείται μητρώο αντί άδειας, εφόσον πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις.
- (19) Οι δυνατότητες ανακύκλωσης και ανάκτησης των οχημάτων θα πρέπει να ενθαρρυνθούν.
- (20) Είναι σημαντικό να προβλεφθούν απαιτήσεις για τις εργασίες αποθήκευσης και επεξεργασίας, προκειμένου να λαμβάνονται αρνητικές επιπτώσεις εξατίας αυτών στο περιβάλλον και να αποφεύγεται η δημιουργία στρεβλώσεων στο εμπόριο και στον ανταγωνισμό.
- (21) Προκειμένου να επιτευχθούν αποτελέσματα βραχυπρόθεσμα και να δοθούν στους φορείς, στους καταναλωτές και στις δημόσιες αρχές, οι απαραίτητες μακροπρόθεσμες προοπτικές, θα πρέπει να διατυπωθούν ποσοτικοί στόχοι για την επαναχρησιμοποίηση, ανακύκλωση και ανάκτηση που πρέπει να επιτυγχάνονται από τους οικονομικούς φορείς.
- (22) Οι παραγωγοί θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι τα οχήματα σχεδιάζονται και κατασκευάζονται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να επιτρέπουν την επίτευξη των ποσοτικών στόχων επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης. Προς το σκοπό αυτό, η Επιτροπή θα ενθαρρύνει τη σύνταξη ευρωπαϊκών προτύπων και θα λάβει τα άλλα απαιτούμενα μέτρα προκειμένου να τροποποιήσει την αντίστοιχη ευρωπαϊκή νομοθεσία για την έγκριση τύπου των οχημάτων.
- (23) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι, κατά την εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας οδηγίας, διατηρείται ο ανταγωνισμός, ιδίως όσον αφορά την πρόσβαση μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων στην αγορά συλλογής, αποσυναρμολόγησης, επεξεργασίας και ανακύκλωσης.
- (24) Προκειμένου να διευκολύνονται η αποσυναρμολόγηση και η ανάκτηση, και ιδίως η ανακύκλωση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι κατασκευαστές οχημάτων θα πρέπει να παρέχουν στις εγκαταστάσεις επεξεργασίας όλες τις αναγκαίες για την αποσυναρμολόγηση πληροφορίες, ιδίως για επικίνδυνα υλικά.
- (25) Θα πρέπει να προωθηθεί η κατάρτιση ευρωπαϊκών προτύπων, όπου αυτό απαιτείται. Οι κατασκευαστές οχημάτων και οι παραγωγοί υλικών θα πρέπει να χρησιμοποιούν πρότυπα κωδικοποίησης για τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά, τα οποία θα συνταχθούν από την Επιτροπή με τη συνδρομή της οικείας επιτροπής. Κατά τη σύνταξη των εν λόγω προτύπων, η επιτροπή θα λαμβάνει υπόψη τις εργασίες που διεξάγονται στον τομέα αυτόν στα οικεία διεθνή φόρα, όπως ενδείκνυται.
- (26) Είναι απαραίτητο να υπάρξουν στοιχεία από το σύνολο της Κοινότητας για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, προκειμένου να παρακολουθείται η εφαρμογή των στόχων της παρούσας οδηγίας.
- (27) Οι καταναλωτές θα πρέπει να ενημερώνονται επαρκώς, προκειμένου να προσαρμόζουν τη συμπεριφορά τους και τις στάσεις τους. Προς το σκοπό αυτό, οι αντίστοιχοι οικονομικοί φορείς θα πρέπει να παρέχουν πληροφορίες.
- (28) Τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέξουν να εφαρμόσουν ορισμένες διατάξεις μέσω συμφωνιών με τον αντίστοιχο οικονομικό τομέα, εφόσον πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις.
- (29) Η προσαρμογή, στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο, των απαιτήσεων για τις εγκαταστάσεις επεξεργασίας και για τη χρησιμοποίηση επικίνδυνων ουσιών, καθώς και η θέσπιση ελάχιστων κανόνων για το πιστοποιητικό καταστροφής, τη μορφή των βάσεων δεδομένων και τα μέτρα εφαρμογής που απαιτούνται για τον έλεγχο της συμμόρφωσης προς τους ποσοτικούς στόχους, θα πρέπει να πραγματοποιούνται από την Επιτροπή στο πλαίσιο διαδικασίας επιτροπής.
- (30) Τα απαιτούμενα μέτρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁽¹⁾.
- (31) Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας πριν από την ημερομηνία που καθορίζεται σ' αυτήν, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω μέτρα συνάδουν προς τη συνθήκη,

(¹) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Στόχοι

Η παρούσα οδηγία καθορίζει τα μέτρα τα οποία αποσκοπούν, ως πρώτη προτεραιότητα, στην πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων από οχήματα και, επιπροσθέτως, στην επαναχρησιμοποίηση, ανακύκλωση και άλλες μορφές ανάκτησης οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και των κατασκευαστικών τους στοιχείων, ώστε να μειώνεται η ποσότητα των προς τη διάθεση αποβλήτων, καθώς και στη βελτίωση της περιβαλλοντικής επίδοσης όλων των οικονομικών φορέων που συμμετέχουν στον κύκλο ζωής των οχημάτων και κυρίως των φορέων που συμμετέχουν άμεσα στην επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοείται ως:

1. «όχημα», οποιοδήποτε όχημα χαρακτηρισμένο ως κατηγορία M₁ ή N₁, όπως ορίζεται στο παράρτημα II Α της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, καθώς και τα τρίκυκλα μηχανοκίνητα οχήματα, όπως ορίζονται στην οδηγία 92/61/ΕΟΚ, πλην των τρικύκλων μοτοσυκλετών·
2. «όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του», όχημα το οποίο αποτελεί απόβλητο κατά την έννοια του άρθρου 1 στοιχείο α) της οδηγίας 75/442/ΕΟΚ·
3. «παραγωγός», ο κατασκευαστής του οχήματος ή ο επαγγελματίας εισαγωγέας του οχήματος σε κράτος μέλος·
4. «πρόληψη», μέτρα που αποσκοπούν στη μείωση της ποσότητας και της βλαπτικής επίδρασης στο περιβάλλον των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, των υλικών τους και των ουσιών τους·
5. «επεξεργασία», οποιαδήποτε δραστηριότητα, αφότου το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του παραδοθεί σε εγκατάσταση για απορρύπανση, διάλυση, κοπή, τεμαχισμό, ανάκτηση ή προετοιμασία προς διάθεση των καταλοίπων τεμαχισμού και οιοδήποτε άλλες εργασίες διεξάγονται για την ανάκτηση ή/και την διάθεση του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του και των κατασκευαστικών του στοιχείων·
6. «επαναχρησιμοποίηση», οποιαδήποτε εργασία μέσω της οποίας κατασκευαστικά στοιχεία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους χρησιμοποιούνται για τον ίδιο σκοπό για τον οποίο είχαν αρχικά σχεδιαστεί·
7. «ανακύκλωση», η επανεπεξεργασία σε διαδικασία παραγωγής των αποβλήτων υλικών για τον αρχικό σκοπό ή για άλλους σκοπούς, πλην της ανάκτησης ενέργειας. Ως ανάκτηση ενέργειας νοείται η χρήση καυσίμου αποβλήτου ως μέσου παραγωγής ενέργειας με άμεση αποτέφρωση, με ή χωρίς άλλα απόβλητα αλλά με ανάκτηση της θερμότητας·
8. «ανάκτηση», οποιαδήποτε από τις εργασίες που προβλέπονται στο παράρτημα II Β της οδηγίας 75/442/ΕΟΚ·
9. «διάθεση», οποιαδήποτε από τις εργασίες που προβλέπονται στο παράρτημα II Α της οδηγίας 75/442/ΕΟΚ·
10. «οικονομικοί φορείς», οι παραγωγοί, διανομείς, συλλέκτες, ασφαλιστικές εταιρείες που ασφαλίζουν μηχανοκίνητα οχήματα, υπεύθυνοι διάλυσης, τεμαχισμού, ανάκτησης, ανακύκλωσης και άλλοι φορείς επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος

του κύκλου ζωής τους, συμπεριλαμβανομένων των κατασκευαστικών τους στοιχείων και υλικών·

11. «επικίνδυνη ουσία», οποιαδήποτε ουσία, η οποία θεωρείται επικίνδυνη δυνάμει της οδηγίας 67/548/ΕΟΚ·
12. «τεμαχιστής», οποιοδήποτε μηχάνημα που χρησιμοποιείται για την κοπή σε κομμάτια ή τον θρυμματισμό οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, μεταξύ άλλων και για τη λήψη παλιοσίδερων για άμεση επαναχρησιμοποίηση·
13. «πληροφορίες αποσυναρμολόγησης», κάθε πληροφορία που απαιτείται για την επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, κατά τρόπο άρτιο και περιβαλλοντικά ορθό. Οι κατασκευαστές οχημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων τις διαθέτουν στις εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας, σε μορφή έντυπων εγχειριδίων ή ηλεκτρονικών μέσων (π.χ. CD-ROM, υπηρεσίες ανοικτής επικοινωνίας).

Άρθρο 3

Πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία καλύπτει τα οχήματα και τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, περιλαμβανομένων των κατασκευαστικών τους στοιχείων και των υλικών. Με την επιφύλαξη του άρθρου 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο, αυτό ισχύει ανεξαρτήτως του τρόπου με τον οποίο το όχημα συντηρήθηκε ή επισκευάστηκε κατά τη διάρκεια της χρησιμοποίησής του και του κατά πόσον είναι εξοπλισμένο με κατασκευαστικά στοιχεία που παρέχει ο κατασκευαστής ή με άλλα κατασκευαστικά στοιχεία των οποίων η τοποθέτηση ως εφεδρικών τεμαχίων ή ανταλλακτικών συμφωνεί με τις κατάλληλες κοινοτικές ή εθνικές διατάξεις.
2. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται με την επιφύλαξη της ισχύουσας κοινοτικής νομοθεσίας και της σχετικής εθνικής νομοθεσίας, ιδίως όσον αφορά τα πρότυπα ασφαλείας, τις εκπομπές στον αέρα και τους ελέγχους θορύβου, καθώς και την προστασία του εδάφους και του νερού.
3. Εφόσον ένας παραγωγός κατασκευάζει ή εισάγει μόνο οχήματα τα οποία εξαιρούνται από την οδηγία 70/156/ΕΟΚ, δυνάμει του άρθρου 8 παράγραφος 2 σημείο α) αυτής, τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν τον παραγωγό αυτό και τα οχήματά του από το άρθρο 7 παράγραφος 4, και τα άρθρα 8 και 9 της παρούσας οδηγίας.
4. Τα οχήματα ειδικής χρήσης, όπως ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 σημείο α), δεύτερη περίπτωση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, εξαιρούνται από τις διατάξεις του άρθρου 7 της παρούσας οδηγίας.
5. Για τα τρίκυκλα μηχανοκίνητα οχήματα, ισχύουν μόνο το άρθρο 5 παράγραφος 1 και 2 και το άρθρο 6 της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 4

Πρόληψη

1. Προκειμένου να συμβάλουν στην πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων, τα κράτη μέλη ενθαρρύνουν, ιδίως, τα εξής:
 - α) οι κατασκευαστές οχημάτων, σε συνεργασία με τους κατασκευαστές υλικών και εξοπλισμού, να περιορίσουν τη χρήση επικινδύνων ουσιών στα οχήματα και να τη μειώνουν στο μέτρο του δυνατού, ήδη από τη φάση της αρχικής σύλληψης του οχήματος και εφεξής, ιδίως προκειμένου να προλαμβάνεται η ελευθέρωσή τους στο περιβάλλον, να καθίσταται η ανακύκλωση ευκολότερη και να αποφεύγεται η ανάγκη διάθεσης επικινδύνων αποβλήτων·

- β) κατά τον σχεδιασμό και την παραγωγή νέων οχημάτων, να λαμβάνονται πλήρως υπόψη και να διευκολύνονται η διάλυση, η επαναχρησιμοποίηση και η ανάκτηση, και ιδίως η ανακύκλωση, οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, των κατασκευαστικών τους στοιχείων και των υλικών τους·
- γ) οι κατασκευαστές οχημάτων, σε συνεργασία με τους κατασκευαστές υλικών και εξοπλισμού, να ενσωματώνουν αυξανόμενη ποσότητα ανακυκλωμένου υλικού σε οχήματα και άλλα προϊόντα, προκειμένου να αναπτύσσονται οι αγορές για ανακυκλωμένα υλικά.
2. α) Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα υλικά και τα κατασκευαστικά στοιχεία των οχημάτων που διατίθενται στην αγορά μετά την 1η Ιουλίου 2003, δεν περιέχουν μόλυβδο, υδράργυρο, κάδμιο ή εξασθενές χρώμιο, πλην εκείνων των περιπτώσεων που απαριθμούνται στο παράρτημα II, υπό τους όρους που προσδιορίζονται σε αυτό.
- β) Σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 11, η Επιτροπή, σε τακτική βάση και σύμφωνα με την τεχνική και επιστημονική πρόοδο, τροποποιεί το παράρτημα II προκειμένου:
- να καθορίζει, όπου απαιτείται, μέγιστες τιμές συγκέντρωσης έως τις οποίες η ύπαρξη των αναφερομένων στο στοιχείο α) ουσιών, σε συγκεκριμένα υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία, είναι ανεκτή,
 - να εξαιρεί ορισμένα υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία οχημάτων από τις διατάξεις του στοιχείου α), εφόσον η χρήση των εν λόγω ουσιών είναι αναπόφευκτη ανάγκη,
 - να διαγράφει υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία οχημάτων από το παράρτημα II, εάν η χρήση των εν λόγω ουσιών μπορεί να αποφευχθεί,
 - να καθορίζει εκείνα τα υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία, τα οποία, σύμφωνα με τα σημεία i) και ii), μπορούν να αφαιρούνται πριν από κάθε περαιτέρω επεξεργασία· τα εν λόγω υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία επισημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα με άλλα κατάλληλα μέσα.
- γ) Η Επιτροπή τροποποιεί για πρώτη φορά το παράρτημα II, το αργότερο στις 21 Οκτωβρίου 2001. Πάντως, καμία από τις απαριθμούμενες εξαιρέσεις δεν διαγράφεται από το παράρτημα πριν από την 1η Ιανουαρίου 2003.

Άρθρο 5

Συλλογή

- Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι:
 - οι οικονομικοί φορείς δημιουργούν συστήματα για τη συλλογή όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και, στο βαθμό που αυτό είναι τεχνικά εφικτό, των αποβλήτων που συνίστανται σε μεταχειρισμένα εξαρτήματα αφαιρούμενα κατά την επισκευή των επιβατικών αυτοκινήτων,
 - την επαρκή διάθεση εγκαταστάσεων συλλογής στην επικράτειά τους.
- Τα κράτη μέλη λαμβάνουν επίσης τα απαραίτητα μέτρα ώστε να διασφαλίζουν ότι όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους μεταφέρονται σε εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας.
- Τα κράτη μέλη δημιουργούν σύστημα, σύμφωνα με το οποίο η υποβολή πιστοποιητικού καταστροφής αποτελεί προϋπόθεση για την αποταξινόμηση του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του. Το πιστοποιητικό αυτό χορηγείται στον κάτοχο ή/και ιδιοκτήτη, όταν το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του μεταφέρεται σε εγκατάσταση επεξεργασίας. Πιστοποιητικό καταστροφής μπορούν

να εκδίδουν οι εγκαταστάσεις επεξεργασίας οι οποίες έχουν λάβει άδεια σύμφωνα με το άρθρο 6. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν σε παραγωγούς, εμπόρους και συλλέκτες που ενεργούν για εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας, να εκδίδουν πιστοποιητικά καταστροφής, εφόσον εγγυώνται ότι το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, μεταφέρεται σε εξουσιοδοτημένη εγκατάσταση επεξεργασίας, και εφόσον έχουν καταχωρηθεί από τις αρμόδιες αρχές.

Η έκδοση πιστοποιητικού καταστροφής από εγκαταστάσεις επεξεργασίας ή εμπόρους ή συλλέκτες που ενεργούν για εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας, δεν τους παρέχει το δικαίωμα απαίτησης χρηματικής αποζημίωσης, πλην των περιπτώσεων όπου αυτό έχει ρυθμιστεί ρητώς από τα κράτη μέλη.

Τα κράτη μέλη που δεν διαθέτουν σύστημα αποταξινόμησης την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας, δημιουργούν ένα σύστημα σύμφωνα με το οποίο, όταν ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του μεταφέρεται σε εγκατάσταση επεξεργασίας, διαβιβάζεται στην αρμόδια αρχή πιστοποιητικό καταστροφής, και συμμορφώνονται, εν πάση περιπτώσει, με τις διατάξεις της παρούσας παραγράφου. Τα κράτη μέλη που κάνουν χρήση του παρόντος εδαφίου, ενημερώνουν την Επιτροπή για τους σχετικούς λόγους.

4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να διασφαλίζεται ότι η παράδοση του οχήματος σε εξουσιοδοτημένη εγκατάσταση επεξεργασίας σύμφωνα με την παράγραφο 3, δεν συνεπάγεται κόστος για τον τελευταίο κάτοχο ή/και ιδιοκτήτη, ως αποτέλεσμα του γεγονότος ότι το όχημα έχει μηδενική ή αρνητική αξία στην αγορά.

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να διασφαλίζεται ότι οι παραγωγοί καλύπτουν το σύνολο ή σημαντικό μέρος του κόστους της εφαρμογής του μέτρου αυτού ή/και παραλαμβάνουν τα οχήματα στο τέλος της ζωής τους, υπό τις ίδιες προϋποθέσεις με εκείνες που προβλέπει το πρώτο εδάφιο.

Τα κράτη μέλη μπορούν να ορίσουν ότι, η παράδοση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους δεν είναι εντελώς δωρεάν, εάν τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους δεν περιέχουν τα βασικά κατασκευαστικά στοιχεία ενός οχήματος, και ιδίως τον κινητήρα και το αμάξωμα, ή περιέχουν απόβλητα που προστέθηκαν στο όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του.

Η Επιτροπή παρακολουθεί τακτικά την εφαρμογή του πρώτου εδαφίου, προκειμένου να διασφαλίζει ότι δεν προκαλεί στρεβλώσεις της αγοράς και, εάν είναι απαραίτητο, προτείνει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετική τροποποίηση.

5. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να εξασφαλίζουν ότι οι αρμόδιες αρχές αναγνωρίζουν αμοιβαία και δέχονται τα πιστοποιητικά καταστροφής που εκδίδονται σε άλλα κράτη μέλη, σύμφωνα με την παράγραφο 3. Προς το σκοπό αυτό, η Επιτροπή, το αργότερο στις 21 Οκτωβρίου 2001, συντάσσει τις βασικές απαιτήσεις για το πιστοποιητικό καταστροφής.

Άρθρο 6

Επεξεργασία

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να εξασφαλίζουν ότι όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους αποθηκεύονται (έστω και προσωρινώς) και υφίστανται επεξεργασία σύμφωνα με τις γενικές απαιτήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 4 της οδηγίας 75/442/ΕΟΚ και σύμφωνα με τις ελάχιστες τεχνικές απαιτήσεις που προβλέπονται στο παράρτημα I της παρούσας οδηγίας, με την επιφύλαξη των εθνικών κανόνων για την υγεία και το περιβάλλον.

2. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι κάθε εγκατάσταση ή επιχείρηση που εκτελεί εργασίες επεξεργασίας, λαμβάνει άδεια ή καταγράφεται από τις αρμόδιες αρχές, σύμφωνα με τα άρθρα 9, 10 και 11 της οδηγίας 75/442/ΕΟΚ.

Η παρέκκλιση από την απαίτηση αδειας που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 1 στοιχείο β) της οδηγίας 75/442/ΕΟΚ, μπορεί να ισχύει για εργασίες ανάκτησης που αφορούν απόβλητα από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τα οποία έχουν υποστεί επεξεργασία, σύμφωνα με το παράρτημα Ι σημείο 3 της παρούσας οδηγίας, εφόσον έχει προηγηθεί της καταγραφής επιθεώρηση από τις αρμόδιες αρχές. Κατά την επιθεώρηση αυτή εξακριβώνονται:

- α) οι τύποι και οι ποσότητες των επεξεργαστών αποβλήτων
 - β) οι τηρητέες γενικές τεχνικές απαιτήσεις
 - γ) οι ληπτές προφυλάξεις ασφαλείας,
- για την επίτευξη των στόχων του άρθρου 4 της οδηγίας 75/442/ΕΟΚ. Η επιθεώρηση αυτή διενεργείται μία φορά κατ' έτος. Τα κράτη μέλη που κάνουν χρήση της παρέκκλισης, διαβιβάζουν τα αποτελέσματα στην Επιτροπή.

3. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να διασφαλίζουν ότι οποιαδήποτε εγκατάσταση ή επιχείρηση που εκτελεί εργασίες επεξεργασίας, πληροί τουλάχιστον τις ακόλουθες υποχρεώσεις σύμφωνα με το παράρτημα Ι:

- α) τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους απογυμνώνονται προτού επέλθει περαιτέρω επεξεργασία, ή λαμβάνονται άλλα ισοδύναμα μέτρα, προκειμένου να μειωθεί οποιαδήποτε επιβλαβής επίπτωση στο περιβάλλον. Κατασκευαστικά στοιχεία ή υλικά που επισημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα με άλλο τρόπο, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2, αφαιρούνται πριν από περαιτέρω επεξεργασία·
- β) τα επικίνδυνα υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία αφαιρούνται και απομονώνονται κατά επιλεκτικό τρόπο, ώστε να μην μολύνουν στη συνέχεια τα κατάλοιπα τεμαχισμού οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους·
- γ) οι εργασίες απογύμνωσης και αποθήκευσης διεξάγονται κατά τρόπο ο οποίος διασφαλίζει την καταλληλότητα των κατασκευαστικών στοιχείων του οχήματος για επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση, και ιδίως για ανακύκλωση.

Οι εργασίες επεξεργασίας για την απορρύπανση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, όπως προβλέπεται στο παράρτημα Ι, σημείο 3, πραγματοποιούνται το συντομότερο δυνατό.

4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να διασφαλίζουν ότι η άδεια ή η καταγραφή που αναφέρεται στην παράγραφο 2, περιλαμβάνει όλες τις απαραίτητες προϋποθέσεις για την συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις των παραγράφων 1, 2 και 3.

5. Τα κράτη μέλη ενθαρρύνουν τις εγκαταστάσεις ή επιχειρήσεις οι οποίες εκτελούν εργασίες επεξεργασίας, να υιοθετούν πιστοποιημένα συστήματα περιβαλλοντικής διαχείρισης.

Άρθρο 7

Επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να ενθαρρύνουν την επαναχρησιμοποίηση όσων κατασκευαστικών στοιχείων είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση, την ανάκτηση όσων κατασκευαστικών στοιχείων δεν μπορούν να επαναχρησιμοποιηθούν, και την απόδοση προτεραιότητας στην ανακύκλωση όταν είναι περιβαλλοντικά βιώσιμη, με την επιφύλαξη των απαιτήσεων όσον αφορά την ασφάλεια των οχημάτων και τις περιβαλλοντικές απαιτήσεις, και ιδιαίτερα εκείνες που αφορούν τα καυσαέρια και τον θόρυβο.

2. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να διασφαλίζουν την επίτευξη των ακόλουθων στόχων από τους οικονομικούς φορείς:

- α) Το αργότερο έως την 1η Ιανουαρίου 2006, για όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, η επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση αυξάνεται τουλάχιστον στο 85 % κατά μέσο βάρος ανά όχημα και ανά έτος. Εντός του ιδίου χρονικού ορίου, η επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση αυξάνεται τουλάχιστον στο 80 % κατά μέσο βάρος ανά όχημα και ανά έτος.

Για τα οχήματα που έχουν παραχθεί πριν από την 1η Ιανουαρίου 1980, τα κράτη μέλη μπορούν να καθορίσουν χαμηλότερους στόχους, αλλά όχι χαμηλότερους από το 75 % για την επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση και όχι χαμηλότερους από το 70 % για τη ν επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση. Τα κράτη μέλη που κάνουν χρήση του παρόντος εδαφίου, ενημερώνουν την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη για τους σχετικούς λόγους·

- β) το αργότερο την 1η Ιανουαρίου 2015, για όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, η επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση αυξάνεται τουλάχιστον στο 95 % κατά μέσο βάρος ανά όχημα και ανά έτος. Εντός των ιδίων χρονικών ορίων, η επαναχρησιμοποίηση και η ανακύκλωση αυξάνεται τουλάχιστον στο 85 % κατά μέσο βάρος ανά όχημα και ανά έτος.

Το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 2005, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο επανεξετάζουν τους στόχους που αναφέρονται στο στοιχείο β), βάσει εκθέσεως της Επιτροπής που συνοδεύεται από πρόταση. Στην έκθεσή της, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη της τις εξελίξεις όσον αφορά τη σύνθεση των υλικών των οχημάτων, καθώς και τυχόν άλλες περιβαλλοντικές πτυχές συνδεδεμένες με τα οχήματα.

Σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 11, η Επιτροπή ορίζει τις αναγκαίες λεπτομέρειες του ελέγχου της συμμόρφωσης των κρατών μελών με τους στόχους που ορίζονται στην παρούσα παράγραφο. Εν προκειμένω, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη όλους τους συναφείς παράγοντες, μεταξύ άλλων το κατά πόσον είναι διαθέσιμα στοιχεία και το ζήτημα των εισαγωγών/εξαγωγών οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Η Επιτροπή λαμβάνει το μέτρο αυτό το αργότερο στις 21 Οκτωβρίου 2002.

3. Βάσει προτάσεως της Επιτροπής, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο καθορίζουν στόχους επαναχρησιμοποίησης και ανάκτησης, καθώς και επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης, για τα έτη πέραν του 2015.

4. Προκειμένου να προετοιμασθεί τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, η Επιτροπή ενθαρρύνει την εκπόνηση ευρωπαϊκών προτύπων σχετικά με τη δυνατότητα αποσυναρμολόγησης, ανάκτησης και ανακύκλωσης των οχημάτων. Μόλις υπάρξει συμφωνία για τα πρότυπα, και σε κάθε περίπτωση πριν από το τέλος του 2001 το αργότερο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, βάσει πρότασης της Επιτροπής, θα τροποποιήσουν την οδηγία 70/156/ΕΟΚ, ούτως ώστε τα οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα προς την ανωτέρω οδηγία και διατίθενται στην αγορά τρία έτη μετά την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, να μπορούν να επαναχρησιμοποιηθούν ή/και να ανακυκλωθούν τουλάχιστον κατά 85 % κατά βάρος ανά όχημα και να επαναχρησιμοποιηθούν και να ανακτηθούν τουλάχιστον κατά 95 % κατά βάρος ανά όχημα.

5. Κατά την υποβολή της πρότασης τροποποίησης της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ σχετικά με τη δυνατότητα αποσυναρμολόγησης, ανάκτησης και ανακύκλωσης των οχημάτων, η Επιτροπή λαμβάνει δεόντως υπόψη την ανάγκη να διασφαλισθεί ότι η επαναχρησιμοποίηση των κατασκευαστικών στοιχείων δεν δημιουργεί κινδύνους για την ασφάλεια και το περιβάλλον.

Άρθρο 8

Πρότυπα κωδικοποίησης/πληροφορίες αποσυναρμολόγησης

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι οι παραγωγοί, σε συνεργασία με τους κατασκευαστές υλικών και εξοπλισμού, χρησιμοποιούν πρότυπα κωδικοποίησης για τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά, ιδίως για να διευκολύνουν την αναγνώριση των κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών τα οποία είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση.

2. Το αργότερο στις 21 Οκτωβρίου 2001, η Επιτροπή, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 11, ορίζει τα πρότυπα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, λαμβάνοντας υπόψη τις εργασίες που διεξάγονται εν προκειμένω στα οικεία διεθνή φόρα στις οποίες και συμβάλλει, όπως αρμόζει.

3. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι οι παραγωγοί παρέχουν πληροφορίες αποσυναρμολόγησης για κάθε νέο τύπο οχήματος που διατίθεται στην αγορά εντός έξι μηνών από τη διάθεσή του στην αγορά. Οι εν λόγω πληροφορίες, στο βαθμό που απαιτείται από τις εγκαταστάσεις επεξεργασίας, προκειμένου να συμμορφώνονται με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, προσδιορίζουν τα διάφορα κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά του οχήματος, καθώς και τα σημεία όπου ευρίσκονται όλες οι επικίνδυνες ουσίες στα οχήματα, ώστε να επιτυγχάνονται ιδίως οι στόχοι του άρθρου 7.

4. Υπό την επιφύλαξη του εμπορικού και του βιομηχανικού απορρήτου, τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να διασφαλισθεί ότι οι κατασκευαστές κατασκευαστικών στοιχείων που χρησιμοποιούνται στα οχήματα, θέτουν στη διάθεση των συγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας, εφόσον το ζητούν, τις κατάλληλες πληροφορίες σχετικά με την αποσυναρμολόγηση, την αποθήκευση και τη διενέργεια δοκιμών των κατασκευαστικών στοιχείων που είναι δυνατό να επαναχρησιμοποιηθούν.

Άρθρο 9

Υποβολή εκθέσεων και πληροφόρηση

1. Κάθε τρία έτη, τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Η έκθεση καταρτίζεται βάσει ερωτηματολογίου ή σχεδίου που καταρτίζει η Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 6 της οδηγίας 91/692/ΕΟΚ ⁽¹⁾, προκειμένου να δημιουργηθούν βάσεις δεδομένων για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και την επεξεργασία τους. Η εν λόγω έκθεση περιέχει πληροφορίες συναφείς με ενδεχόμενες μεταβολές της διάρθρωσης του εμπορίου αυτοκινήτων και των βιομηχανιών συλλογής, αποσυναρμολόγησης, τεμαχισμού, ανάκτησης και ανακύκλωσης, που οδηγούν σε ενδεχόμενες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ ή στο εσωτερικό των κρατών μελών. Το ερωτηματολόγιο ή το σχέδιο διαβιβάζεται στα κράτη μέλη έξι μήνες πριν από την έναρξη της περιόδου που καλύπτεται στην έκθεση. Η έκθεση υποβάλλεται στην Επιτροπή εντός εννέα μηνών από το τέλος της τριετούς περιόδου την οποία καλύπτει.

Η πρώτη έκθεση καλύπτει περίοδο τριών ετών από τις 21 Απριλίου 2001.

Με βάση τις προαναφερόμενες πληροφορίες, η Επιτροπή δημοσιεύει έκθεση σχετικά με τη εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, εντός εννέα μηνών από την παραλαβή των εκθέσεων από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη απαιτούν σε κάθε περίπτωση από τους σχετικούς οικονομικούς φορείς να δημοσιεύουν πληροφορίες σχετικά με:

- το σχεδιασμό των οχημάτων και των κατασκευαστικών στοιχείων τους προκειμένου να μπορούν να ανακτηθούν και να ανακυκλωθούν,
- την ορθή από περιβαλλοντική άποψη επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ειδικότερα όσον αφορά την αφαίρεση όλων των υγρών και την αποσυναρμολόγηση,
- την ανάπτυξη και βελτιστοποίηση τρόπων για την επαναχρησιμοποίηση, την ανακύκλωση και την ανάκτηση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής των και των κατασκευαστικών τους στοιχείων,
- την επιτευχθείσα πρόοδο όσον αφορά την ανάκτηση και ανακύκλωση προκειμένου να μειωθούν τα προς διάθεση απόβλητα και να αυξηθούν τα ποσοστά ανάκτησης και ανακύκλωσης.

Ο παραγωγός οφείλει να διαδίδει τις πληροφορίες αυτές στους μελλοντικούς αγοραστές οχημάτων και να τις περιλαμβάνει στο διαφημιστικό υλικό για την εμπορική προώθηση του νέου οχήματος.

Άρθρο 10

Εφαρμογή

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία έως τις 21 Απριλίου 2002. Πληροφορούν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των κυριότερων διατάξεων εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

3. Υπό την προϋπόθεση ότι επιτυγχάνονται οι επιδιωκόμενοι από την παρούσα οδηγία στόχοι, τα κράτη μέλη μπορούν να μεταφέρουν στην εθνική τους νομοθεσία τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 1, του άρθρου 5 παράγραφος 1, του άρθρου 7 παράγραφος 1, του άρθρου 8 παράγραφοι 1 και 3 και του άρθρου 9 παράγραφος 2 και να διευκρινίζουν τις λεπτομέρειες εφαρμογής του άρθρου 5 παράγραφος 4, μέσω συμφωνιών μεταξύ των αρμόδιων αρχών και των ενδιαφερομένων οικονομικών τομέων. Οι συμφωνίες αυτές πρέπει να πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

- α) οι συμφωνίες είναι εκτελεστές·
- β) οι συμφωνίες πρέπει να καθορίζουν στόχους με αντίστοιχες προδεσμίες·
- γ) οι συμφωνίες δημοσιεύονται στην εθνική επίσημη εφημερίδα ή σε δημόσιο έγγραφο εξίσου προσιτό στο κοινό, και διαβιβάζονται στην Επιτροπή·
- δ) τα αποτελέσματα που προκύπτουν δυνάμει της συμφωνίας παρακολουθούνται τακτικά, αναφέρονται στις αρμόδιες αρχές και την Επιτροπή και καθίστανται διαθέσιμα στο κοινό υπό τις προϋποθέσεις που ορίζει η συμφωνία·
- ε) οι αρμόδιες αρχές μεριμνούν για την εξέταση της προόδου που επιτυγχάνεται δυνάμει της συμφωνίας·

⁽¹⁾ ΕΕ L 377 της 31.12.1991, σ. 48.

στ) σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τη συμφωνία, τα κράτη μέλη οφείλουν να εφαρμόζουν τις σχετικές διατάξεις της παρούσας οδηγίας μέσω νομοθετικών, κανονιστικών ή διοικητικών μέτρων.

Άρθρο 11

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή, επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 18 της οδηγίας 75/442/ΕΟΚ, εφεξής αποκαλούμενη «επιτροπή».

2. Όταν γίνεται αναφορά στο παρόν άρθρο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8.

Η περίοδος που ορίζεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, ορίζεται σε τρεις μήνες.

3. Η Επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.

4. Η Επιτροπή, σύμφωνα με την διαδικασία, η οποία ορίζεται στο παρόν άρθρο, θεσπίζει:

α) τις βασικές απαιτήσεις για το πιστοποιητικό καταστροφής, που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 5·

β) τις λεπτομέρειες εφαρμογής που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 2 τρίτο εδάφιο·

γ) τα έντυπα που σχετίζονται με το σύστημα βάσεως δεδομένων, το οποίο αναφέρεται στο άρθρο 9·

δ) τις τροποποιήσεις που είναι αναγκαίες για την προσαρμογή των παραρτημάτων της παρούσας οδηγίας στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο.

Άρθρο 12

Έναρξη ισχύος

1. Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

2. Το άρθρο 5 παράγραφος 4 εφαρμόζεται:

— από την 1η Ιουλίου 2002, για τα οχήματα που διατίθενται στην αγορά από την ημερομηνία αυτή,

— από την 1η Ιανουαρίου 2007, για τα οχήματα που διατίθενται στην αγορά πριν από την αναφερόμενη στην πρώτη περίπτωση ημερομηνία.

3. Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν το άρθρο 5 παράγραφος 4 πριν από τις ημερομηνίες που εκτίθενται στην παράγραφο 2.

Άρθρο 13

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 18 Σεπτεμβρίου 2000.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Η Πρόεδρος

N. FONTAINE

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

H. VÉDRINE

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Ελάχιστες τεχνικές απαιτήσεις για την επεξεργασία σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφοι 1 και 3

1. Τοποθεσίες αποθήκευσης (περιλαμβανομένης προσωρινής αποθήκευσης) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους πριν από την επεξεργασία τους:
 - αδιαπέραστες επιφάνειες για κατάλληλους χώρους με πρόβλεψη εγκαταστάσεων συλλογής διαρροών, δοχείων μετάγγισης και μέσων καθαρισμού-απολίπανσης,
 - εξοπλισμός για την επεξεργασία υδάτων, περιλαμβανομένων των ομβρίων υδάτων, σε συμμόρφωση με κανονισμούς που αφορούν την υγεία και το περιβάλλον.
2. Τοποθεσίες επεξεργασίας:
 - αδιαπέραστες επιφάνειες για κατάλληλους χώρους, με πρόβλεψη εγκαταστάσεων συλλογής διαρροών, δοχείων μετάγγισης και μέσων καθαρισμού-απολίπανσης,
 - κατάλληλη αποθήκευση για εξαρτήματα τα οποία έχουν αποσυρμολογηθεί, περιλαμβανομένης της αδιαπέραστης αποθήκευσης για εξαρτήματα που έχουν μολυνθεί από έλαια,
 - κατάλληλα κιβώτια αποθήκευσης μπαταριών (με εξουδετέρωση ηλεκτρολυτών επί τόπου ή αλλού), φίλτρων και πυκνωτών που περιέχουν PCB/PCT,
 - κατάλληλα δοχεία για την ξεχωριστή αποθήκευση υγρών από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους: καυσίμων, ελαίου κινητήρα, ελαίου κιβωτίου ταχυτήτων, ελαίου διαφορικού, υδραυλικού ελαίου, υγρών ψύξεως, αντιψυκτικών, υγρών φρένων, οξέων μπαταρίας, υγρών συστημάτων κλιματισμού και οποιουδήποτε άλλου υγρού που υπάρχει σε όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του,
 - εξοπλισμός για την επεξεργασία υδάτων, περιλαμβανομένων των ομβρίων υδάτων, σε συμμόρφωση με κανονισμούς σχετικούς με την υγεία και το περιβάλλον,
 - κατάλληλη αποθήκευση μεταχειρισμένων ελαστικών, περιλαμβανομένης της πρόληψης κινδύνων πυρκαγιάς και υπερβολικού στοιβάζματος.
3. Δραστηριότητες επεξεργασίας για την απορρύπανση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους:
 - αφαίρεση των συσσωρευτών και των δοχείων υγροποιημένου αερίου,
 - αφαίρεση ή εξουδετέρωση των δυνάμει εκρηκτικών στοιχείων (π.χ. αερόσακων),
 - αφαίρεση και ξεχωριστή συλλογή και αποθήκευση καυσίμων, ελαίων κινητήρα, ελαίου διαφορικού, ελαίου κιβωτίου ταχυτήτων, υδραυλικού ελαίου, υγρών ψύξεως, αντιψυκτικών, υγρών φρένων, υγρών συστημάτων κλιματισμού και κάθε άλλου υγρού που περιέχεται σε οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, εκτός εάν χρειάζονται για την επαναχρησιμοποίηση των συγκεκριμένων συστατικών μερών,
 - αφαίρεση, στο μέτρο του δυνατού, όλων των στοιχείων που έχουν αναγνωρισθεί ως περιέχοντα υδράργυρο.
4. Δραστηριότητες επεξεργασίας για την προώθηση της ανακύκλωσης:
 - αφαίρεση των καταλυτών,
 - αφαίρεση του χαλκού, του αλουμινίου και του μαγνησίου που περιέχονται σε στοιχεία μετάλλου, εάν τα εν λόγω μέταλλα δεν διαχωρίζονται κατά τη διαδικασία τεμαχισμού καταλοίπων,
 - αφαίρεση των ελαστικών και των μεγάλων πλαστικών κατασκευαστικών στοιχείων (π.χ. προφυλακτήρες, ταμπλώ οργάνων, δοχεία υγρών, κ.λπ.), εφόσον τα αντίστοιχα υλικά δεν διαχωρίζονται κατά τον τεμαχισμό κατά τρόπον ώστε να μπορούν πράγματι να ανακυκλωθούν ως υλικά.
 - αφαίρεση των υαλοπινάκων.
5. Οι δραστηριότητες αποθήκευσης πρέπει να διεξάγονται κατά τρόπον ώστε να αποφεύγονται ζημιές σε κατασκευαστικά στοιχεία που περιέχουν ρευστά ή σε δυνάμενα να ανακτηθούν κατασκευαστικά στοιχεία και ανταλλακτικά.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία που εξαιρούνται από το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α)

Υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία	Επισημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) σημείο iv)
<i>Μόλυβδος ως συστατικό κραμάτων</i>	
1. Χάλυβας (περιλαμβανομένου και του χάλυβα με επίστρωση ψευδαργύρου) με περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 0,35 % κατά βάρος	
2. Αλουμίνιο με περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 0,4 % κατά βάρος	
3. Αλουμίνιο (σε σώτρα, τμήματα του κινητήρα και μοχλούς παραθύρων) με περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 4 % κατά βάρος	X
4. Κράματα χαλκού με περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 4 % κατά βάρος	
5. Έδρανα και έμβολα από μόλυβδο/ορείχαλκο	
<i>Μόλυβδος και ενώσεις μολύβδου σε κατασκευαστικά στοιχεία</i>	
6. Συσσωρευτές	X
7. Εσωτερική επίστρωση δεξαμενών βενζίνης	X
8. Αποσβεστήρες δονήσεων	X
9. Βουλκανιστικό μέσο για εύκαμπτους αγωγούς καυσίμων ή υψηλής πίεσης	
10. Σταθεροποιητικό μέσο σε προστατευτικές βαφές	
11. Συγκολλητικό μέσο σε πλακίδια ηλεκτρονικών κυκλωμάτων και άλλες εφαρμογές	
<i>Εξασθενές χρώμιο</i>	
12. Αντιδιαβρωτική επίστρωση σε πολλά κατασκευαστικά στοιχεία καίριας σημασίας (2 g ανά όχημα κατ' ανώτατο όριο)	
<i>Υδράργυρος</i>	
13. Λαμπτήρες και οθόνες ταμπλό οργάνων	X

Στα πλαίσια της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β), η Επιτροπή προβαίνει σε αξιολόγηση των ακόλουθων εφαρμογών:

- μόλυβδος ως κράμα αλουμινίου σε σώτρα, τμήματα του κινητήρα και μοχλούς παραθύρων,
- μόλυβδος σε συσσωρευτές,
- μόλυβδος σε βαρίδια,
- ηλεκτρικά κατασκευαστικά στοιχεία που περιέχουν μόλυβδο σε υάλινη ή κεραμική μήτρα,
- κάδμιο σε συσσωρευτές, για ηλεκτρικά οχήματα,

κατά προτεραιότητα, προκειμένου να προσδιορίσει, το ταχύτερο δυνατόν αν το παράρτημα II πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως. Όσον αφορά τους συσσωρευτές καδμίου για ηλεκτρικά οχήματα, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη της, στα πλαίσια της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β), και στα πλαίσια συνολικής περιβαλλοντικής αξιολόγησης, το αν υπάρχουν διαθέσιμα υποκατάστατα, καθώς και το κατά πόσον είναι ανάγκη να εξακολουθήσουν να υπάρχουν ηλεκτρικά οχήματα.

ΟΔΗΓΙΕΣ

ΟΔΗΓΙΑ 2008/98/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 19ης Νοεμβρίου 2008

για τα απόβλητα και την κατάργηση ορισμένων οδηγιών

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 175 παράγραφος 1,

έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής,

έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,

έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ⁽²⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της Συνθήκης ⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

εργασίες διαχείρισης αποβλήτων να έχει άδεια ή να είναι καταχωρημένος και την υποχρέωση των κρατών μελών να καταρτίζουν σχέδια διαχείρισης αποβλήτων. Θεσπίζει επίσης βασικές αρχές, όπως η υποχρέωση διαχείρισης των αποβλήτων κατά τρόπο που να μην έχει αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία, η ενθάρρυνση της εφαρμογής της ιεράρχησης των αποβλήτων και, σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», η απαίτηση κατά την οποία το κόστος διάθεσης των αποβλήτων πρέπει να βαρύνει τον κάτοχο των αποβλήτων ή προηγούμενους κατόχους ή παραγωγούς του προϊόντος από το οποίο προέκυψαν τα απόβλητα.

(2) Η απόφαση αριθ. 1600/2002/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 2002, για τη θέσπιση του έκτου κοινοτικού προγράμματος δράσης για το περιβάλλον ⁽⁵⁾, ζητεί τη θέσπιση ή την αναθεώρηση νομοθεσίας για τα απόβλητα, συμπεριλαμβανομένης της αποσαφήνισης της διάκρισης μεταξύ αποβλήτου και μη αποβλήτου, καθώς και τη θέσπιση μέτρων για την πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων και τη διαχείριση των αποβλήτων, μεταξύ των οποίων και ο ορισμός στόχων.

(3) Η ανακοίνωση της Επιτροπής της 27ης Μαΐου 2003 με τίτλο «Προς μια θεματική στρατηγική για την πρόληψη και την ανακύκλωση των αποβλήτων» τονίζει ότι πρέπει να αξιολογηθούν οι ισχύοντες ορισμοί της ανάκτησης και της διάθεσης, ότι απαιτείται ένας γενικά εφαρμόσιμος ορισμός της ανακύκλωσης, και ότι πρέπει να διεξαχθεί συζήτηση σχετικά με τον ορισμό των αποβλήτων.

(1) Η οδηγία 2006/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2006, περί των αποβλήτων ⁽⁴⁾ καθορίζει το νομικό πλαίσιο για τον χειρισμό των αποβλήτων στην Κοινότητα. Η οδηγία ορίζει βασικές αρχές όπως τι είναι απόβλητο, ανάκτηση και διάθεση και θεσπίζει τις ουσιαστικές απαιτήσεις για τη διαχείριση των αποβλήτων, ιδίως την υποχρέωση οργανισμού ή επιχείρησης που διεξάγει

(4) Στο ψήφισμά του της 20ής Απριλίου 2004 σχετικά με την ανωτέρω ανακοίνωση ⁽⁶⁾, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο κάλεσε την Επιτροπή να μελετήσει την επέκταση στο σύνολο του τομέα των αποβλήτων της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 1996, σχετικά με την ολοκληρωμένη πρόληψη και έλεγχο της ρύπανσης ⁽⁷⁾. Ζητεί επίσης από την Επιτροπή να κάνει σαφή διαχωρισμό μεταξύ ανάκτησης και διάθεσης και να αποσαφηνίσει τη διάκριση μεταξύ αποβλήτων και μη αποβλήτων.

⁽¹⁾ ΕΕ C 309 της 16.12.2006, σ. 55.

⁽²⁾ ΕΕ C 229 της 22.9.2006, σ. 1.

⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 13ης Φεβρουαρίου 2007 (ΕΕ C 287 Ε της 29.11.2007, σ. 135), κοινή θέση του Συμβουλίου της 20ής Δεκεμβρίου 2007 (ΕΕ C 71 Ε της 18.3.2008, σ. 16) και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 17ης Ιουνίου 2008. Απόφαση του Συμβουλίου της 20ής Οκτωβρίου 2008.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 114 της 27.4.2006, σ. 9.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 242 της 10.9.2002, σ. 1.

⁽⁶⁾ ΕΕ C 104 Ε της 30.4.2004, σ. 401.

⁽⁷⁾ ΕΕ L 257 της 10.10.1996, σ. 26. Οδηγία που αντικαταστάθηκε με την οδηγία 2008/1/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 24 της 29.1.2008, σ. 8).

- (5) Στα συμπεράσματά του της 1ης Ιουλίου 2004, το Συμβούλιο καλεί την Επιτροπή να υποβάλει πρόταση αναθεώρησης ορισμένων πτυχών της οδηγίας 75/442/ΕΟΚ, η οποία καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από την οδηγία 2006/12/ΕΚ, για να αποσαφηνισθεί η διάκριση μεταξύ αποβλήτων και μη αποβλήτων, καθώς και η διάκριση μεταξύ ανάκτησης και διάθεσης.
- (6) Πρώτος στόχος κάθε πολιτικής για τα απόβλητα θα πρέπει να είναι η ελαχιστοποίηση των αρνητικών συνεπειών της παραγωγής και της διαχείρισης των αποβλήτων για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον. Η πολιτική για τα απόβλητα θα πρέπει επίσης να αποσκοπεί στη μείωση της χρήσης φυσικών πόρων και να προωθεί την πρακτική εφαρμογή της ιεράρχησης των αποβλήτων.
- (7) Στο ψήφισμά του της 24ης Φεβρουαρίου 1997 για την κοινοτική στρατηγική διαχείρισης αποβλήτων ⁽¹⁾, το Συμβούλιο επιβεβαίωσε ότι η πρόληψη της παραγωγής αποβλήτων θα πρέπει να αποτελεί την πρώτη προτεραιότητα της πολιτικής για τη διαχείριση των αποβλήτων και ότι η επαναχρησιμοποίηση και η ανακύκλωση θα πρέπει να προτιμώνται σε σχέση με την ανάκτηση ενέργειας από απόβλητα, εφόσον αποτελούν τις βέλτιστες οικονομικές λύσεις.
- (8) Συνεπώς, είναι ανάγκη να αναθεωρηθεί η οδηγία 2006/12/ΕΚ για να αποσαφηνισθούν βασικές έννοιες, όπως οι ορισμοί των αποβλήτων, της ανάκτησης και της διάθεσης, να ενισχυθούν τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται για την πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων, να καθιερωθεί μια προσέγγιση που να λαμβάνει υπόψη ολόκληρο τον κύκλο ζωής των προϊόντων και των υλικών και όχι μόνον τη φάση των αποβλήτων, και να εστιασθεί η προσοχή στη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της παραγωγής και της διαχείρισης των αποβλήτων, προκειμένου να ενισχυθεί η οικονομική αξία των αποβλήτων. Θα πρέπει, εξάλλου, να ευνοηθεί η ανάκτηση των αποβλήτων και η χρησιμοποίηση των ανακτηθέντων υλικών προκειμένου να διαφυλάσσονται οι φυσικοί πόροι. Για λόγους σαφήνειας και ευκρίνειας, η οδηγία 2006/12/ΕΚ θα πρέπει να καταργηθεί και να αντικατασταθεί από μια νέα οδηγία.
- (9) Δεδομένου ότι οι σημαντικότερες εργασίες διαχείρισης αποβλήτων καλύπτονται σήμερα από κοινοτική νομοθεσία στον τομέα του περιβάλλοντος, είναι σημαντικό η παρούσα οδηγία να προσαρμοσθεί στην προσέγγιση αυτή. Η έμφαση στους περιβαλλοντικούς στόχους που καθορίζονται στο άρθρο 174 της Συνθήκης θα παράσχει τη δυνατότητα για μεγαλύτερη εστίαση στις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της παραγωγής και της διαχείρισης αποβλήτων καθ' όλο τον κύκλο ζωής των πόρων. Κατά συνέπεια, η νομική βάση της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να είναι το άρθρο 175.
- (10) Θα πρέπει να εφαρμοσθούν αποτελεσματικοί και συνεκτικοί κανόνες για την επεξεργασία των αποβλήτων, με ορισμένες εξαιρέσεις, όσον αφορά την κινητή περιουσία την οποία ο κάτοχός της απορρίπτει ή προτιμάται ή υποχρεούται να απορρίψει.
- (11) Ο χαρακτηρισμός ως αποβλήτων των μη μολυσμένων εκσκαφέντων εδαφών και άλλων φυσικώς απαντώντων υλικών που χρησιμοποιούνται σε μέρη άλλα πλην του μέρους εκσκαφής τους, θα πρέπει να κρίνεται σύμφωνα με τον ορισμό του αποβλήτου και τις διατάξεις περί υποπροϊόντων ή περί αποχαρακτηρισμού αποβλήτου σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.
- (12) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1774/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Οκτωβρίου 2002, για τον καθορισμό υγειονομικών κανόνων σχετικά με τα ζωικά υποπροϊόντα που δεν προορίζονται για κατανάλωση από τον άνθρωπο ⁽²⁾, προβλέπει, μεταξύ άλλων, αναλογικούς ελέγχους όσον αφορά τη συλλογή, τη μεταφορά, την επεξεργασία, τη χρήση και τη διάθεση όλων των ζωικών υποπροϊόντων, συμπεριλαμβανομένων αποβλήτων ζωικής προέλευσης έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ότι δεν θέτουν σε κίνδυνο την υγεία των ζώων και τη δημόσια υγεία. Κατά συνέπεια, είναι ανάγκη να αποσαφηνισθεί η σχέση με τον εν λόγω κανονισμό και να αποφευχθεί η επικάλυψη κανόνων με το να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας τα ζωικά υποπροϊόντα όταν προορίζονται για χρήσεις που δεν θεωρούνται ως εργασίες οι οποίες σχετίζονται με τα απόβλητα.
- (13) Υπό το πρίσμα της αποκτηθείσας από την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1774/2002 εμπειρίας, είναι σκόπιμο να αποσαφηνισθεί το πεδίο εφαρμογής της νομοθεσίας για τα απόβλητα και των διατάξεών της για τα επικίνδυνα απόβλητα όσον αφορά τα ζωικά υποπροϊόντα που υπάγονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1774/2002. Στις περιπτώσεις που τα ζωικά υποπροϊόντα συνιστούν δυνητικό κίνδυνο για την υγεία, η ενδεδειγμένη νομική πράξη για την αντιμετώπιση των εν λόγω κινδύνων είναι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1774/2002 και θα πρέπει να αποφεύγονται άσκοπες αλληλοεπικαλύψεις με τη νομοθεσία περί αποβλήτων.
- (14) Ο χαρακτηρισμός αποβλήτων ως επικίνδυνων θα πρέπει να βασίζεται, μεταξύ άλλων, στην κοινοτική νομοθεσία για τις χημικές ουσίες, ιδίως όσον αφορά τον χαρακτηρισμό των παρασκευασμάτων ως επικίνδυνων, συμπεριλαμβανομένων των χρησιμοποιηθεισών για τον σκοπό αυτό τιμών των ορίων συγκέντρωσης. Τα επικίνδυνα απόβλητα θα πρέπει να διέπονται από αυστηρές προδιαγραφές για να προλαμβάνονται ή να αποφεύγονται, ει δυνατόν, οι πιθανές αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και στην ανθρώπινη υγεία, που οφείλονται σε ακατάλληλη διαχείριση. Εξάλλου, είναι ανάγκη να διατηρηθεί το σύστημα με το οποίο έχουν χαρακτηριστεί τα απόβλητα και τα επικίνδυνα απόβλητα σύμφωνα με τον κατάλογο τύπων αποβλήτων, όπως καταρτίσθηκε τελευταία με την απόφαση 2000/532/ΕΚ της Επιτροπής ⁽³⁾, προκειμένου να ενθαρρυνθεί ο εναρμονισμένος χαρακτηρισμός των αποβλήτων και να εξασφαλισθεί ο εναρμονισμένος καθορισμός των επικίνδυνων αποβλήτων εντός της Κοινότητας.

⁽²⁾ ΕΕ L 273 της 10.10.2002, σ. 1.

⁽³⁾ Απόφαση 2000/532/ΕΚ, της 3ης Μαΐου 2000, για αντικατάσταση της απόφασης 94/3/ΕΚ για τη θέσπιση καταλόγου αποβλήτων σύμφωνα με το άρθρο 1 στοιχείο α) της οδηγίας 75/442/ΕΟΚ του Συμβουλίου για τα απόβλητα και της απόφασης 94/904/ΕΚ του Συμβουλίου για την κατάρτιση καταλόγου επικίνδυνων αποβλήτων κατ' εφαρμογή του άρθρου 1 παράγραφος 4 της οδηγίας 91/689/ΕΟΚ του Συμβουλίου για τα επικίνδυνα απόβλητα (ΕΕ L 226 της 6.9.2000, σ. 3).

⁽¹⁾ ΕΕ C 76 της 11.3.1997, σ. 1.

- (15) Είναι αναγκαίο να γίνεται διάκριση μεταξύ της προκαταρκτικής αποθήκευσης αποβλήτων εν αναμονή της συλλογής τους και της συλλογής και της αποθήκευσης αποβλήτων εν αναμονή της επεξεργασίας τους. Οι οργανισμοί ή οι επιχειρήσεις που παράγουν απόβλητα κατά τη διάρκεια των δραστηριοτήτων τους δεν θα πρέπει να θεωρείται ότι ασχολούνται με τη διαχείριση αποβλήτων και δεν θα πρέπει να υπόκεινται σε άδεια για την αποθήκευση των αποβλήτων τους εν αναμονή της συλλογής τους.
- (16) Η προκαταρκτική αποθήκευση των αποβλήτων περιλαμβάνεται στον ορισμό της συλλογής με την έννοια της δραστηριότητας αποθήκευσης εν αναμονή της συλλογής σε εγκαταστάσεις στις οποίες εκφορτώνονται τα απόβλητα με σκοπό την προετοιμασία τους για περαιτέρω μεταφορά τους προς ανάκτηση ή διάθεση αλλού. Εν όψει του στόχου της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ, αφενός, της προκαταρκτικής αποθήκευσης αποβλήτων εν αναμονή της συλλογής, και, αφετέρου, της αποθήκευσης εν αναμονή επεξεργασίας, ανάλογα με τον τύπο αποβλήτων, το μέγεθος και τη διάρκεια αποθήκευσης και τον στόχο της συλλογής. Η διάκριση αυτή θα πρέπει να γίνεται από τα κράτη μέλη. Η αποθήκευση των αποβλήτων πριν από την ανάκτηση για περίοδο 3 ετών ή άνω, και η αποθήκευση των αποβλήτων πριν από τη διάθεση για περίοδο 1 έτους ή άνω, υπόκεινται στην οδηγία 1999/31/ΕΚ του Συμβουλίου, της 26ης Απριλίου 1999, για την υγειονομική ταφή των αποβλήτων⁽¹⁾.
- (17) Τα προγράμματα συλλογής αποβλήτων που δεν διενεργούνται σε επαγγελματική βάση δεν θα πρέπει να υπόκεινται σε καταχώριση, δεδομένου ότι παρουσιάζουν χαμηλότερο κίνδυνο και συνεισφέρουν στη χωριστή συλλογή των αποβλήτων. Ως παραδείγματα τέτοιων προγραμμάτων μπορούν να αναφερθούν τα φάρμακα που συλλέγονται από φαρμακεία, τα προγράμματα ανάκτησης προϊόντων σε καταστήματα καταναλωτικών αγαθών και τα κοινοτικά προγράμματα σε σχολεία.
- (18) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να συμπεριλάβει ορισμούς της πρόληψης, της επαναχρησιμοποίησης, της προετοιμασίας για επαναχρησιμοποίηση, της επεξεργασίας και της ανακύκλωσης έτσι ώστε να αποσαφηνισθεί το πεδίο εφαρμογής των εν λόγω εννοιών.
- (19) Οι ορισμοί της ανάκτησης και της διάθεσης χρειάζεται να τροποποιηθούν ούτως ώστε να εξασφαλισθεί σαφέστερη διάκριση μεταξύ των δύο εννοιών, με βάση την πραγματική διαφορά στις περιβαλλοντικές επιπτώσεις μέσω της υποκατάστασης φυσικών πόρων στην οικονομία και αναγνωρίζοντας τα δυνητικά οφέλη της χρησιμοποίησης των αποβλήτων ως πόρων για το περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία. Επιπλέον, είναι δυνατόν να εκπονούνται κατευθυντήριες γραμμές για την αποσαφήνιση περιπτώσεων στις οποίες η διάκριση αυτή είναι δυσεφάρμοστη ή όταν ο χαρακτηρισμός της δραστηριότητας ως ανάκτησης δεν αντιστοιχεί στις πραγματικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις της συγκεκριμένης εργασίας.
- (20) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει επίσης να διευκρινίζει πότε η αποτέφρωση των στερεών αστικών αποβλήτων είναι ενεργητικά αποδοτική και μπορεί να θεωρείται ως εργασία ανάκτησης.
- (21) Οι εργασίες διάθεσης οι οποίες συνίστανται στην απόρριψη σε θάλασσες και ωκεανούς, συμπεριλαμβανομένης της ταφής στον θαλάσσιο βυθό, ρυθμίζονται και από διεθνείς συμβάσεις, και ιδίως από τη Σύμβαση περί πρόληψης ρυπάνσεων της θάλασσας εξ απορρίψεως καταλοίπων και άλλων υλών, που έγινε στο Λονδίνο, στις 13 Νοεμβρίου 1972, και το Πρωτόκολλο αυτής του 1996, όπως τροποποιήθηκε το 2006.
- (22) Δεν θα πρέπει να γίνεται σύγχυση μεταξύ των διαφόρων πτυχών του ορισμού των αποβλήτων και θα πρέπει να εφαρμόζονται κατάλληλες διαδικασίες, εφόσον απαιτείται, αφενός, στα υποπροϊόντα που δεν είναι απόβλητα, και, αφετέρου, στα απόβλητα που παύουν να είναι απόβλητα. Για να διευκρινισθούν ορισμένες πτυχές του ορισμού των αποβλήτων, η παρούσα οδηγία θα πρέπει να διευκρινίζει:
- πότε ουσίες ή αντικείμενα, που προκύπτουν από μια διαδικασία παραγωγής που δεν αποσκοπεί κατά κύριο λόγο στην παραγωγή αυτών των ουσιών ή αντικειμένων, είναι υποπροϊόντα και όχι απόβλητα. Η απόφαση ότι μια ουσία δεν είναι απόβλητο μπορεί να λαμβάνεται μόνον βάσει συντονισμένης προσέγγισης, που θα επικαιροποιείται τακτικά, και εφόσον συνάδει προς την προστασία του περιβάλλοντος και της ανθρώπινης υγείας. Εάν η χρήση ενός υποπροϊόντος επιτρέπεται δυνάμει περιβαλλοντικής άδειας ή γενικών περιβαλλοντικών κανόνων, αυτό μπορεί να χρησιμοποιείται από τα κράτη μέλη ως μέσο για να αποφασίζουν ότι δεν αναμένεται να προκύψει συνολική αρνητική επίπτωση για το περιβάλλον ή την ανθρώπινη υγεία· ένα αντικείμενο ή μια ουσία θα πρέπει να θεωρούνται υποπροϊόντα μόνο εφόσον πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις. Δεδομένου ότι τα υποπροϊόντα εμπίπτουν στην κατηγορία των προϊόντων, οι εξαγωγές υποπροϊόντων θα πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας· και
 - πότε ορισμένα απόβλητα παύουν να είναι απόβλητα, με τον καθορισμό κριτηρίων αποχαρακτηρισμού που παρέχουν υψηλό επίπεδο περιβαλλοντικής προστασίας και περιβαλλοντικό και οικονομικό όφελος· στις πιθανές κατηγορίες αποβλήτων για τα οποία θα πρέπει να εκπονηθούν προδιαγραφές και κριτήρια αποχαρακτηρισμού συγκαταλέγονται, μεταξύ άλλων, τα απόβλητα κατασκευών και κατεδαφίσεων, ορισμένα είδη τέφρας και σκωρίας κλιβάνου, τα παλαιοσιδηρικά, τα αδρανή υλικά, τα ελαστικά επίσωτρα, τα προϊόντα κλωστοϋφαντουργίας, το υπόστρωμα, τα απόβλητα χαρτιού και γυαλιού. Για τον αποχαρακτηρισμό των αποβλήτων, μια εργασία ανάκτησης θα μπορούσε να είναι τόσο απλή όσο η διαπίστωση ότι τα συγκεκριμένα απόβλητα πληρούν τα κριτήρια αποχαρακτηρισμού.
- (23) Για να ελεγχθεί ή να υπολογισθεί εάν τηρούνται οι στόχοι ανακύκλωσης και ανάκτησης που καθορίζονται στην οδηγία 94/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1994, για τις συσκευασίες και τα απορρίμματα συσκευασίας⁽²⁾, την οδηγία 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της

⁽¹⁾ ΕΕ L 182 της 16.7.1999, σ. 1.⁽²⁾ ΕΕ L 365 της 31.12.1994, σ. 10.

18ης Σεπτεμβρίου 2000, για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους ⁽¹⁾, την οδηγία 2002/96/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιανουαρίου 2003, σχετικά με τα απόβλητα ειδών ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού (ΑΗΗΕ) ⁽²⁾, και την οδηγία 2006/66/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Σεπτεμβρίου 2006, σχετικά με τις ηλεκτρικές στήλες και τους συσσωρευτές και τα απόβλητα ηλεκτρικών στηλών και συσσωρευτών ⁽³⁾ καθώς και σε άλλες σχετικές κοινοτικές νομοθετικές πράξεις, οι ποσότητες αποβλήτων που παύουν να είναι απόβλητα θα πρέπει να καταλογίζονται στα ανακυκλωμένα και τα ανακτώμενα απόβλητα όταν πληρούνται οι απαιτήσεις της νομοθεσίας αυτής σχετικά με την ανακύκλωση ή την ανάκτηση.

- (24) Βάσει του ορισμού των αποβλήτων, για να προαχθούν η βεβαιότητα και η συνέπεια, η Επιτροπή μπορεί να θεσπίζει κατευθυντήριες γραμμές για να ορίζει, σε ορισμένες περιπτώσεις, πότε οι ουσίες ή τα αντικείμενα καθίστανται απόβλητα. Οι κατευθυντήριες αυτές γραμμές μπορούν να εκπονηθούν, μεταξύ άλλων, για τον ηλεκτρικό και ηλεκτρονικό εξοπλισμό και τα οχήματα.
- (25) Είναι σκόπιμο να επιμερίζεται το κόστος κατά τρόπον που να αντιπροσωπεύει το πραγματικό κόστος που έχουν για το περιβάλλον η παραγωγή και η διαχείριση των αποβλήτων.
- (26) Η αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» συνιστά κατευθυντήρια αρχή σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο. Ο παραγωγός και ο κάτοχος των αποβλήτων θα πρέπει να διαχειρίζονται τα απόβλητα κατά τρόπον που να εξασφαλίζει υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος και της ανθρώπινης υγείας.
- (27) Η εισαγωγή της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού στην παρούσα οδηγία είναι ένα από τα μέσα για την υποστήριξη του σχεδιασμού και της παραγωγής αγαθών τα οποία λαμβάνουν πλήρως υπόψη και διευκολύνουν την αποτελεσματική χρησιμοποίηση των πόρων καθ' όλο τον κύκλο ζωής τους, συμπεριλαμβανομένης της επισκευής, της επαναχρησιμοποίησης, της αποσυναρμολόγησης και της ανακύκλωσής τους χωρίς να θέτουν σε κίνδυνο την ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων στην εσωτερική αγορά.
- (28) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να συμβάλει ώστε η ΕΕ να έρθει πιο κοντά σε μια «κοινωνία ανακύκλωσης», που θα επιδιώκει την αποφυγή της δημιουργίας αποβλήτων και τη χρησιμοποίηση των αποβλήτων ως πόρου. Ειδικότερα, το έκτο κοινοτικό πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον ζητεί τη λήψη μέτρων για την εξασφάλιση του διαχωρισμού των πηγών των αποβλήτων, της συλλογής και της ανακύκλωσης των ρευμάτων αποβλήτων που παρουσιάζουν προτεραιότητα. Σύμφωνα με τον στόχο αυτό και ως μέσο διευκόλυνσης ή βελτίωσης των δυνατοτήτων ανάκτησης, τα απόβλητα θα πρέπει να συλλέγονται χωριστά εάν αυτό είναι τεχνικά, περιβαλλοντικά και οικονομικά εφικτό, πριν να υποστούν εργασίες ανάκτησης που θα έχουν τα καλύτερα συνολικά περιβαλλοντικά αποτελέσματα. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρύνουν το διαχωρισμό των επικίνδυνων συστατικών

από τις ροές αποβλήτων, εάν είναι απαραίτητο για να επιτευχθεί μια περιβαλλοντικώς υγιής διαχείριση.

- (29) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να στηρίζουν τη χρήση προϊόντων που μπορούν να υποστούν ανακύκλωση (όπως το ανακτηθέν χαρτί), σύμφωνα με την ιεράρχηση των αποβλήτων και το στόχο της επίτευξης μιας κοινωνίας της ανακύκλωσης, και δεν θα πρέπει να στηρίζουν την υγειονομική ταφή ή την αποτέφρωση των ανωτέρω προϊόντων, όποτε είναι δυνατόν.
- (30) Προκειμένου να εφαρμόζονται η αρχή της προφύλαξης και η αρχή της προληπτικής δράσης που περιλαμβάνονται στο άρθρο 174, παράγραφος 2 της Συνθήκης, είναι ανάγκη να τεθούν γενικοί περιβαλλοντικοί στόχοι για τη διαχείριση των αποβλήτων εντός της Κοινότητας. Δυνάμει των αρχών αυτών, εναπόκειται στην Κοινότητα και στα κράτη μέλη να θεσπίσουν ένα πλαίσιο που θα αποτρέπει, θα μειώνει και, στο μέτρο του δυνατού, θα εξαλείφει εξαρχής τις πηγές ρύπανσης ή όχλησης, με τη θέσπιση μέτρων δια των οποίων θα εξαλειφονται οι αναγνωρισμένοι κίνδυνοι.
- (31) Η ιεράρχηση των αποβλήτων γενικά θεσπίζει σειρά προτεραιότητας για ό,τι αποτελεί την καλύτερη συνολικά περιβαλλοντική επιλογή στη νομοθεσία και την πολιτική περί αποβλήτων, ενώ η εγκατάλειψη της ιεράρχησης ενδέχεται να επιβάλλεται για συγκεκριμένα ρεύματα αποβλήτων για λόγους, μεταξύ άλλων, τεχνικής σκοπιμότητας, οικονομικής βιωσιμότητας και περιβαλλοντικής προστασίας.
- (32) Για να μπορέσει η Κοινότητα ως σύνολο να καταστεί αυτόκλητος όσον αφορά τη διάθεση των αποβλήτων και την ανάκτηση των σύμμεικτων αστικών αποβλήτων που συλλέγονται από νοικοκυριά και για να μπορέσουν τα επιμέρους κράτη μέλη να κινηθούν προς τον στόχο αυτόν, είναι ανάγκη να προβλεφθεί δίκτυο συνεργασίας όσον αφορά τις εγκαταστάσεις διάθεσης και τις εγκαταστάσεις για την ανάκτηση των σύμμεικτων αστικών αποβλήτων που συλλέγονται από νοικοκυριά, λαμβανομένων υπόψη γεωγραφικών παραγόντων και της ανάγκης για εξειδικευμένες εγκαταστάσεις για ορισμένους τύπους αποβλήτων.
- (33) Για τους σκοπούς της εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 2006, για τις μεταφορές αποβλήτων ⁽⁴⁾, τα σύμμεικτα αστικά απόβλητα, που αναφέρονται στο άρθρο 3, παράγραφος 5 του εν λόγω κανονισμού, εξακολουθούν να θεωρούνται ως σύμμεικτα αστικά απόβλητα έστω και εάν έχουν υποβληθεί σε εργασία επεξεργασίας αποβλήτων η οποία δεν έχει μεταβάλει ουσιαστικά τις ιδιότητές τους.
- (34) Έχει σημασία να επισημαίνονται τα επικίνδυνα απόβλητα σύμφωνα με τα διεθνή και κοινοτικά πρότυπα. Ωστόσο, όταν τα απόβλητα αυτά συλλέγονται χωριστά από τα νοικοκυριά, αυτό δεν θα πρέπει να οδηγεί σε υποχρέωση των νοικοκυριών να συμπληρώνουν τα απαιτούμενα έγγραφα.

⁽¹⁾ ΕΕ L 269 της 21.10.2000, σ. 34.

⁽²⁾ ΕΕ L 37 της 13.2.2003, σ. 24.

⁽³⁾ ΕΕ L 266 της 26.9.2006, σ. 1.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 190 της 12.7.2006, σ. 1.

- (35) Έχει σημασία, σύμφωνα με την ιεράρχηση των αποβλήτων, και με στόχο τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου που προκαλούνται από τη διάθεση αποβλήτων μέσω υγειονομικής ταφής, να διευκολύνονται η χωριστή συλλογή και η κατάλληλη επεξεργασία βιολογικών αποβλήτων προκειμένου να παραχθούν περιβαλλοντικά ασφαλές υπόστρωμα και άλλα υλικά με βάση τα βιολογικά απόβλητα. Μετά από εκτίμηση της διαχείρισης των βιολογικών αποβλήτων, η Επιτροπή θα υποβάλει προτάσεις νομοθετικών μέτρων, ανάλογα με την περίπτωση.
- (36) Μπορούν να θεσπίζονται τεχνικές στοιχειώδεις προδιαγραφές όσον αφορά τις δραστηριότητες επεξεργασίας αποβλήτων, που δεν καλύπτονται από την οδηγία 96/61/EK όταν υπάρχουν στοιχεία σύμφωνα με τα οποία θα προκύψει όφελος στον τομέα της προστασίας της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος και όταν μια συντονισμένη προσέγγιση όσον αφορά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα εξασφαλίσει την προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος.
- (37) Είναι ανάγκη να αποσαφηνισθεί περαιτέρω το πεδίο εφαρμογής και το περιεχόμενο της υποχρέωσης για τον σχεδιασμό της διαχείρισης αποβλήτων, και να ενσωματωθεί στη διαδικασία κατάρτισης ή αναθεώρησης των σχεδίων διαχείρισης αποβλήτων η ανάγκη να λαμβάνονται υπόψη οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις της δημιουργίας και της διαχείρισης των αποβλήτων. Θα πρέπει επίσης να λαμβάνονται υπόψη, εφόσον απαιτείται, οι απαιτήσεις σχεδιασμού διαχείρισης αποβλήτων που καθορίζονται στο άρθρο 14 της οδηγίας 94/62/EK, και της στρατηγικής για την μείωση των βιοαποδομήσιμων αποβλήτων που προορίζονται για χώρους υγειονομικής ταφής, η οποία αναφέρεται στο άρθρο 5 της οδηγίας 1999/31/EK.
- (38) Τα κράτη μέλη δύνανται να επιβάλλουν περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις ή γενικούς περιβαλλοντικούς κανόνες σε ορισμένους παραγωγούς αποβλήτων χωρίς να υπονομεύουν την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.
- (39) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1013/2006, τα κράτη μέλη μπορούν να λαμβάνουν τα μέτρα που απαιτούνται για να εμποδίζουν τις αποστολές αποβλήτων που δεν είναι σύμφωνες με τα σχέδιά τους για τη διαχείριση αποβλήτων. Κατά παρέκκλιση του εν λόγω κανονισμού, θα πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να περιορίζουν τις εισερχόμενες αποστολές σε αποτεφρωτές ταξινομημένους ως ανάκτηση, στις περιπτώσεις που έχει διαπιστωθεί ότι τα εθνικά απόβλητα θα πρέπει να διατεθούν ή ότι τα απόβλητα θα πρέπει να υποστούν επεξεργασία κατά τρόπο που δεν συνάδει με τα σχέδιά τους διαχείρισης αποβλήτων. Αναγνωρίζεται ότι ορισμένα κράτη μέλη μπορεί να μην είναι σε θέση να παράσχουν δίκτυο που θα περιλαμβάνει το πλήρες φάσμα των εγκαταστάσεων τελικής ανάκτησης εντός της επικράτειάς τους.
- (40) Για να βελτιωθεί ο τρόπος με τον οποίο προωθούνται οι δράσεις πρόληψης της δημιουργίας αποβλήτων στα κράτη μέλη και για να διευκολυνθεί η διάδοση των βέλτιστων πρακτικών στον τομέα αυτόν, είναι ανάγκη να ενισχυθούν οι διατάξεις που αφορούν την πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων και να θεσπισθεί η υποχρέωση των κρατών μελών να καταρτίζουν προγράμματα πρόληψης δημιουργίας αποβλήτων τα οποία θα εστιάζονται στις βασικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις και θα λαμβάνουν υπόψη ολόκληρο τον κύκλο ζωής των προϊόντων και των υλικών. Τα μέτρα αυτά θα πρέπει να επιδιώκουν τον στόχο της κατάργησης της σχέσης μεταξύ οικονομικής ανάπτυξης και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που συνδέονται με την παραγωγή αποβλήτων. Οι ενδιαφερόμενοι καθώς και το ευρύ κοινό θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα συμμετοχής στην κατάρτιση των προγραμμάτων και θα πρέπει να έχουν πρόσβαση σε αυτά μετά την κατάρτισή τους, σύμφωνα με την οδηγία 2003/35/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Μαΐου 2003, σχετικά με τη συμμετοχή του κοινού στην κατάρτιση ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων που αφορούν το περιβάλλον⁽¹⁾. Η πρόληψη των αποβλήτων και οι στόχοι αποσύνδεσης της οικονομικής ανάπτυξης από την παραγωγή αποβλήτων θα πρέπει να αναπτυχθούν καλύπτοντας, ανάλογα με την περίπτωση, τον περιορισμό των δυσμενών επιπτώσεων των αποβλήτων και των ποσοτήτων των παραγόμενων αποβλήτων.
- (41) Για τη μετάβαση σε μια Ευρωπαϊκή Κοινωνία Ανακύκλωσης με υψηλό επίπεδο αποδοτικότητας των πόρων, θα πρέπει να τεθούν στόχοι για την προετοιμασία για επαναχρησιμοποίηση και για την ανακύκλωση των αποβλήτων. Τα κράτη μέλη διατηρούν διαφορετικές προσεγγίσεις για τη συλλογή των οικιακών αποβλήτων και αποβλήτων της ίδιας φύσεως και συνθέσεως. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο οι εν λόγω στόχοι να λαμβάνουν υπόψη τα διαφορετικά συστήματα συλλογής στα διάφορα κράτη μέλη. Ροές αποβλήτων άλλης προέλευσης παρόμοιας με τα οικιακά απόβλητα περιλαμβάνουν τα απόβλητα που αναφέρονται στο σημείο 20 του Καταλόγου ο οποίος θεσπίσθηκε με την απόφαση 2000/532/EK της Επιτροπής.
- (42) Τα οικονομικά μέσα μπορούν να διαδραματίσουν ζωτικό ρόλο για την επίτευξη των στόχων πρόληψης και διαχείρισης των αποβλήτων. Τα απόβλητα έχουν, συχνά, αξία ως πόρος και η περαιτέρω εφαρμογή οικονομικών μέσων θα μπορούσε να μεγιστοποιήσει το περιβαλλοντικό όφελος. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να ενθαρρύνεται η χρήση των μέσων αυτών στο κατάλληλο επίπεδο και, παράλληλα, να τονίζεται ότι τα επιμέρους κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν όσον αφορά τη χρήση τους.
- (43) Ορισμένες διατάξεις σχετικά με τη διαχείριση των αποβλήτων που περιλαμβάνονται στην οδηγία 91/689/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 1991, για τα επικίνδυνα απόβλητα⁽²⁾ θα πρέπει να τροποποιηθούν έτσι ώστε να καταργηθούν παρωχημένες διατάξεις και να βελτιωθεί η σαφήνεια του κειμένου. Για να απλουστευθεί η κοινοτική νομοθεσία, οι εν λόγω διατάξεις θα πρέπει να ενσωματωθούν στην παρούσα οδηγία. Για να αποσαφηνισθεί η λειτουργία της απαγόρευσης ανάμειξης που ορίζει η οδηγία 91/689/ΕΟΚ και για να προστατευθούν το περιβάλλον και η ανθρώπινη υγεία, οι εξαιρέσεις της απαγόρευσης ανάμειξης θα πρέπει επί πλέον να συμμορφώνονται προς τις βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές, όπως ορίζεται στην οδηγία 96/61/EK. Επομένως, η οδηγία 91/689/ΕΟΚ θα πρέπει να καταργηθεί.

(1) ΕΕ L 156 της 25.6.2003, σ. 17.

(2) ΕΕ L 377 της 31.12.1991, σ. 20.

- (44) Για να απλουστευθεί η κοινοτική νομοθεσία και να αντικατοπτρισθεί το όφελος για το περιβάλλον, οι σχετικές διατάξεις της οδηγίας 75/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 16ης Ιουνίου 1975, σχετικά με τη διάθεση χρησιμοποιημένων ορυκτελαίων⁽¹⁾ θα πρέπει να ενσωματωθούν στην παρούσα οδηγία. Η οδηγία 75/439/ΕΟΚ θα πρέπει, συνεπώς, να καταργηθεί. Η διαχείριση χρησιμοποιημένων ορυκτελαίων θα πρέπει να διενεργείται σύμφωνα με τη σειρά προτεραιότητας της ιεράρχησης των αποβλήτων και θα πρέπει να προτιμούνται δυνατότητες που έχουν τα καλύτερα συνολικά αποτελέσματα για το περιβάλλον. Η χωριστή συλλογή των χρησιμοποιημένων ορυκτελαίων παραμένει ζωτικής σημασίας για την ορθή τους διαχείριση και την πρόληψη της ζημίας που προκαλεί στο περιβάλλον η ακατάλληλη διάθεσή τους.
- (45) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να προβλέπουν την επιβολή αποτελεσματικών, αναλογικών και αποτρεπτικών κυρώσεων σε φυσικά και νομικά πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για τη διαχείριση αποβλήτων, όπως παραγωγοί, κάτοχοι, μεσίτες, έμποροι, μεταφορείς και συλλέκτες αποβλήτων, οργανισμοί ή επιχειρήσεις που εκτελούν εργασίες επεξεργασίας αποβλήτων και προγράμματα διαχείρισης αποβλήτων, στις περιπτώσεις που παραβαίνουν τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να αναλαμβάνουν δράση για να ανακτούν το κόστος της μη συμμόρφωσης και των μέτρων επανόρθωσης, με την επιφύλαξη της οδηγίας 2004/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Απριλίου 2004, σχετικά με την περιβαλλοντική ευθύνη όσον αφορά την πρόληψη και την αποκατάσταση περιβαλλοντικής ζημίας⁽²⁾.
- (46) Τα μέτρα που απαιτούνται για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁽³⁾.
- (47) Συγκεκριμένα, θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να καθορίζει κριτήρια για ορισμένα θέματα, όπως οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες ένα αντικείμενο πρέπει να θεωρείται ως υποπροϊόν, ο αποχαρακτηρισμός των αποβλήτων και ο καθορισμός των αποβλήτων που θεωρούνται επικίνδυνα, καθώς και ο καθορισμός λεπτομερών κανόνων για τις μεθόδους εφαρμογής και υπολογισμού για την επαλήθευση της συμμόρφωσης με τους στόχους ανακύκλωσης της παρούσας οδηγίας. Εξάλλου, θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να προσαρμόζει τα Παραρτήματα στην τεχνική και επιστημονική πρόοδο και να προσδιορίζει την εφαρμογή του τύπου για τις εγκαταστάσεις αποτέφρωσης που αναφέρονται στο Παράρτημα II, R1. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβέλειας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, δια συμπληρώσεως της νέα μη ουσιώδη στοιχεία, πρέπει να θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που προβλέπεται στο άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.

- (48) Σύμφωνα με την παράγραφο 34 της διοργανικής συμφωνίας για τη βελτίωση της νομοθεσίας⁽⁴⁾, τα κράτη μέλη παροτρύνονται να καταρτίζουν, προς ιδία χρήση και προς όφελος της Κοινότητας, τους δικούς τους πίνακες, οι οποίοι θα αποτυπώνουν, στο μέτρο του δυνατού, την αντιστοιχία της παρούσας οδηγίας με τα μέτρα μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο, και να τους δημοσιοποιούν.
- (49) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η προστασία του περιβάλλοντος και της ανθρώπινης υγείας, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και δύναται, συνεπώς, λόγω της κλίμακας ή των αποτελεσμάτων της οδηγίας, να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού,

ΕΞΕΛΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ, ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

Η παρούσα οδηγία θεσπίζει μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος και της ανθρώπινης υγείας εμποδίζοντας ή μειώνοντας τις αρνητικές επιπτώσεις της παραγωγής και της διαχείρισης αποβλήτων, και περιορίζοντας τον συνολικό αντίκτυπο της χρήσης των πόρων και βελτιώνοντας την αποδοτικότητά της.

Άρθρο 2

Εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής

1. Τα ακόλουθα εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας:

- α) τα αέρια απόβλητα που εκλύονται στην ατμόσφαιρα,
- β) τα (επιτόπου) εδάφη που περιλαμβάνουν μολυσμένες γαίες που δεν έχουν ακόμα εκσκαφθεί και τα κτίρια που συνδέονται μόνιμα με εδάφη,
- γ) μη μολυσμένη γη και άλλα φυσικά υλικά που έχουν εκσκαφθεί κατά τη διάρκεια κατασκευαστικών δραστηριοτήτων, εφόσον είναι βέβαιο ότι το υλικό αυτό θα χρησιμοποιηθεί για την κατασκευή στη φυσική του κατάσταση, στον χώρο από τον οποίο έγινε η εκσκαφή,

⁽¹⁾ ΕΕ L 194 της 25.7.1975, σ. 23.

⁽²⁾ ΕΕ L 143 της 30.4.2004, σ. 56.

⁽³⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

⁽⁴⁾ ΕΕ C 321 της 31.12.2003, σ. 1.

δ) τα ραδιενεργά απόβλητα,

ε) τα αποχαρακτηρισμένα εκρηκτικά,

στ) τα περιττώματα, εφόσον δεν καλύπτονται από την παράγραφο 2, στοιχείο β), το άχυρο και άλλα φυσικά ακίνδυνα υλικά προερχόμενα από τη γεωργία ή τη δασοκομία τα οποία χρησιμοποιούνται στη γεωργία ή τη δασοκομία ή για την παραγωγή ενέργειας από βιομάζα με διαδικασίες ή μεθόδους που δεν επιβαρύνουν το περιβάλλον και δεν θέτουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη υγεία.

2. Τα ακόλουθα εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, εφόσον καλύπτονται από άλλες κοινοτικές νομοθετικές πράξεις:

α) λύματα,

β) ζωικά υποπροϊόντα, συμπεριλαμβανομένων των μεταποιημένων προϊόντων που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1774/2002, εκτός από εκείνα που προορίζονται για αποτέφρωση, υγειονομική ταφή ή χρήση σε εγκαταστάσεις βιοαερίου ή κομποστοποίησης,

γ) πτώματα ζώων τα οποία αποθνήσκουν εκτός σφαγείων, συμπεριλαμβανομένων ζώων που θανατώνονται για την εξάλειψη επιζωοτίων και διατίθενται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1774/2002,

δ) απόβλητα που προκύπτουν από εργασίες έρευνας, εξόρυξης, επεξεργασίας και αποθήκευσης ορυκτών πόρων και από τις εργασίες εκμετάλλευσης λατομείων που καλύπτονται από την οδηγία 2006/21/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, σχετικά με τη διαχείριση των αποβλήτων της εξορυκτικής βιομηχανίας⁽¹⁾.

3. Με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που απορρέουν από άλλες σχετικές κοινοτικές νομοθετικές πράξεις, τα ιζήματα που επαναποθετούνται σε επιφανειακά ύδατα με σκοπό τη διαχείριση των υδάτων και των υδάτινων οδών ή την πρόληψη πλημμυρών ή την εκτέλεση εγγειοβελτιωτικών έργων ή τον μετριασμό των επιπτώσεων από πλημμύρες και ξηρασίες εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, εφόσον αποδειχθεί ότι τα ιζήματα δεν είναι επικίνδυνα.

4. Είναι δυνατόν να καθορίζονται με επιμέρους οδηγίες, ειδικοί κανόνες, για συγκεκριμένες περιπτώσεις ή για τη συμπλήρωση των διατάξεων της παρούσας οδηγίας, σχετικά με τη διαχείριση συγκεκριμένων κατηγοριών αποβλήτων.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

⁽¹⁾ ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 15.

1. «απόβλητα»: κάθε ουσία ή αντικείμενο το οποίο ο κάτοχός του απορρίπτει ή προτίθεται ή υποχρεούται να απορρίψει,

2. «επικίνδυνα απόβλητα»: τα απόβλητα που εμφανίζουν μια ή περισσότερες από τις επικίνδυνες ιδιότητες που αναφέρονται στο Παράρτημα III,

3. «απόβλητα έλαια»: τα ορυκτέλαια ή τα συνθετικά λιπαντικά ή τα βιομηχανικά έλαια που δεν είναι πλέον κατάλληλα για τη χρήση για την οποία αρχικώς προορίζονταν, όπως τα χρησιμοποιημένα έλαια κινητήρων εσωτερικής καύσης, τα έλαια κιβωτίων ταχυτήτων, τα λιπαντικά έλαια, τα έλαια για στροβίλους και τα υδραυλικά έλαια,

4. «βιολογικά απόβλητα»: τα βιοαποδομήσιμα απόβλητα κήπων και πάρκων, τα απορρίμματα τροφών και μαγειρειών από σπίτια, εστιατόρια, εγκαταστάσεις ομαδικής εστίασης και χώρους πωλήσεων λιανικής και τα συναφή απόβλητα από εγκαταστάσεις μεταποίησης τροφίμων,

5. «παραγωγός αποβλήτων»: κάθε πρόσωπο του οποίου οι δραστηριότητες παράγουν απόβλητα (αρχικός παραγωγός αποβλήτων) ή κάθε πρόσωπο που πραγματοποιεί εργασίες προεπεξεργασίας, ανάμειξης ή άλλες οι οποίες οδηγούν σε μεταβολή της φύσης ή της σύνθεσης των αποβλήτων αυτών,

6. «κάτοχος αποβλήτων»: ο παραγωγός αποβλήτων ή το φυσικό ή νομικό πρόσωπο στην κατοχή του οποίου ευρίσκονται τα απόβλητα,

7. «έμπορος»: οιαδήποτε επιχείρηση η οποία ενεργεί ως εντολέας για την αγορά και την περαιτέρω πώληση αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένων των εμπορών που δεν καθίστανται υλικοί κάτοχοι των αποβλήτων,

8. «μεσίτης»: οιαδήποτε επιχείρηση η οποία οργανώνει την ανάκτηση ή τη διάθεση αποβλήτων για λογαριασμό τρίτων, συμπεριλαμβανομένων των μεσιτών που δεν καθίστανται υλικοί κάτοχοι των αποβλήτων,

9. «διαχείριση αποβλήτων»: η συλλογή, μεταφορά, ανάκτηση και διάθεση αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένης της εποπτείας των εργασιών αυτών, καθώς και της επίβλεψης των χώρων απόρριψης και των ενεργειών στις οποίες προβαίνουν οι έμποροι ή οι μεσίτες,

10. «συλλογή»: η συγκέντρωση αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένης της προκαταρκτικής διαλογής και της προκαταρκτικής αποθήκευσης αποβλήτων με σκοπό τη μεταφορά τους σε εγκατάσταση επεξεργασίας αποβλήτων,

11. «χωριστή συλλογή»: η συλλογή όπου μια ροή αποβλήτων διατηρείται χωριστά με βάση τον τύπο και τη φύση για να διευκολυνθεί η ειδική επεξεργασία,
12. «πρόληψη»: τα μέτρα τα οποία λαμβάνονται πριν μία ουσία, υλικό ή προϊόν καταστούν απόβλητα, και τα οποία μειώνουν:
- α) την ποσότητα των αποβλήτων, μέσω επαναχρησιμοποίησης ή παράτασης της διάρκειας ζωής των προϊόντων,
 - β) τις αρνητικές επιπτώσεις των παραγόμενων αποβλήτων στο περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία, ή
 - γ) την περιεκτικότητα των υλικών και προϊόντων σε επικίνδυνες ουσίες,
13. «επαναχρησιμοποίηση»: κάθε εργασία με την οποία προϊόντα ή συστατικά στοιχεία που δεν είναι απόβλητα χρησιμοποιούνται εκ νέου για τον ίδιο σκοπό για τον οποίο σχεδιάστηκαν,
14. «επεξεργασία»: οι εργασίες ανάκτησης ή διάθεσης, στις οποίες περιλαμβάνεται η προετοιμασία πριν από την ανάκτηση ή τη διάθεση,
15. «ανάκτηση»: οιαδήποτε εργασία της οποίας το κύριο αποτέλεσμα είναι ότι απόβλητα εξυπηρετούν ένα χρήσιμο σκοπό αντικαθιστώντας άλλα υλικά τα οποία, υπό άλλες συνθήκες, θα έπρεπε να χρησιμοποιηθούν για την πραγματοποίηση συγκεκριμένης λειτουργίας, ή ότι απόβλητα υφίστανται προετοιμασία για την πραγματοποίηση αυτής της λειτουργίας, είτε στην εγκατάσταση είτε στο γενικότερο πλαίσιο της οικονομίας. Στο Παράρτημα II παρατίθεται μη εξαντλητικός κατάλογος των εργασιών ανάκτησης,
16. «προετοιμασία για επαναχρησιμοποίηση»: κάθε εργασία ανάκτησης που συνιστά έλεγχο, καθαρισμό ή επισκευή, με την οποία προϊόντα ή συστατικά στοιχεία προϊόντων που αποτελούν πλέον απόβλητα προετοιμάζονται προκειμένου να επαναχρησιμοποιηθούν χωρίς άλλη προεπεξεργασία,
17. «ανακύκλωση»: οιαδήποτε εργασία ανάκτησης με την οποία τα απόβλητα μετατρέπονται εκ νέου σε προϊόντα, υλικά ή ουσίες που προορίζονται είτε να εξυπηρετήσουν και πάλι τον αρχικό τους σκοπό είτε άλλους σκοπούς. Περιλαμβάνει την επανεπεξεργασία οργανικών υλικών αλλά όχι την ανάκτηση ενέργειας και την επανεπεξεργασία σε υλικά που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν ως καύσιμα ή σε εργασίες επίχωσης,
18. «αναγέννηση απόβλητων ορυκτελαίων»: οιαδήποτε εργασία ανακύκλωσης με την οποία μπορούν να παραχθούν βασικά έλαια με τη διύλιση απόβλητων ορυκτελαίων, και συγκεκριμένα με την αφαίρεση των προσμίξεων, των προϊόντων οξείδωσης και των προσθέτων που περιέχονται στα έλαια αυτά,
19. «διάθεση»: οιαδήποτε εργασία η οποία δεν συνιστά ανάκτηση, ακόμη και στην περίπτωση που η εργασία έχει ως δευτερογενή συνέπεια την ανάκτηση ουσιών ή ενέργειας. Στο Παράρτημα I παρατίθεται μη εξαντλητικός κατάλογος των εργασιών διάθεσης,
20. «βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές»: οι βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 11 της οδηγίας 96/61/ΕΚ.

Άρθρο 4

Ιεράρχηση των αποβλήτων

1. Στη νομοθεσία και την πολιτική για την πρόληψη και τη διαχείριση των αποβλήτων ισχύει ως τάξη προτεραιότητας η ακόλουθη ιεράρχηση όσον αφορά τα απόβλητα:

- α) πρόληψη,
- β) προετοιμασία για επαναχρησιμοποίηση,
- γ) ανακύκλωση,
- δ) άλλου είδους ανάκτηση, π.χ. ανάκτηση ενέργειας, και
- ε) διάθεση.

2. Όταν εφαρμόζουν την ιεράρχηση των αποβλήτων η οποία αναφέρεται στην παράγραφο 1, τα κράτη μέλη λαμβάνουν μέτρα ώστε να προωθούν τις εναλλακτικές δυνατότητες που παράγουν το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα από περιβαλλοντική άποψη. Αυτό ενδέχεται να απαιτεί την παρέκκλιση από την ιεράρχηση για ορισμένες ειδικές ροές αποβλήτων εφόσον αυτό δικαιολογείται από τον κύκλο ζωής, λαμβάνοντας υπόψη τις συνολικές επιπτώσεις της παραγωγής και της διαχείρισης τέτοιων αποβλήτων.

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η ανάπτυξη της νομοθεσίας και της πολιτικής για τα απόβλητα είναι μια απολύτως διαφανής διαδικασία, τηρώντας τους υφιστάμενους εθνικούς κανόνες όσον αφορά τη διαβούλευση με τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους παράγοντες και τη συμμετοχή τους στη διαδικασία.

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη τις γενικές αρχές περί προστασίας του περιβάλλοντος της προφύλαξης και της αειφορίας, του τεχνικώς εφικτού και της οικονομικής βιωσιμότητας, της προστασίας των πόρων καθώς και το συνολικό αντίκτυπο στο περιβάλλον, στην ανθρώπινη υγεία, στην οικονομία και στην κοινωνία, σύμφωνα με τα άρθρα 1 και 13.

Άρθρο 5**Υποπροϊόντα**

1. Μια ουσία ή αντικείμενο που προκύπτει από διαδικασία παραγωγής, πρωταρχικός σκοπός της οποίας δεν είναι η παραγωγή αυτού του στοιχείου, μπορεί να θεωρείται ότι δεν συνιστά απόβλητο όπως αναφέρεται στο άρθρο 3, σημείο 1) αλλά υποπροϊόν μόνον εάν πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

- α) είναι βέβαιη η περαιτέρω χρήση της ουσίας ή του αντικειμένου,
- β) η ουσία ή το αντικείμενο είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν απ' ευθείας χωρίς άλλη επεξεργασία πέραν της συνήθους βιομηχανικής πρακτικής,
- γ) η ουσία ή το αντικείμενο παράγεται ως αναπόσπαστο μέρος μιας παραγωγικής διαδικασίας, και
- δ) η περαιτέρω χρήση είναι σύννομη, δηλαδή η ουσία ή το αντικείμενο πληροί όλες τις σχετικές απαιτήσεις περί προϊόντων και προστασίας του περιβάλλοντος και της υγείας για τη συγκεκριμένη χρήση και δεν πρόκειται να έχει δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον ή την ανθρώπινη υγεία.

2. Με βάση τους όρους που ορίζονται στην παράγραφο 1, είναι δυνατό να λαμβάνονται μέτρα που να καθορίζουν τα κριτήρια που πρέπει να πληρούνται προκειμένου συγκεκριμένες ουσίες ή αντικείμενα να μπορούν να θεωρηθούν υποπροϊόντα και όχι απόβλητα, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 3, σημείο 1). Τα μέτρα αυτά, τα οποία αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιαστικών στοιχείων της παρούσας οδηγίας δια της συμπλήρωσής της, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 39, παράγραφος 2.

Άρθρο 6**Αποχαρακτηρισμός αποβλήτων**

1. Ορισμένα προσδιορισμένα απόβλητα παύουν να αποτελούν απόβλητα κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 1), εάν έχουν υποστεί εργασία ανάκτησης, περιλαμβανομένης της ανακύκλωσης, και πληρούν ειδικά κριτήρια που θα καθοριστούν σύμφωνα με τους ακόλουθους όρους:

- α) η ουσία ή το αντικείμενο χρησιμοποιείται συνήθως για συγκεκριμένους σκοπούς,
- β) υπάρχει αγορά ή ζήτηση για τη συγκεκριμένη ουσία ή αντικείμενο,
- γ) η ουσία ή το αντικείμενο πληροί τις τεχνικές απαιτήσεις για τους συγκεκριμένους σκοπούς και συμμορφούται προς την κείμενη νομοθεσία και τα πρότυπα που ισχύουν για τα προϊόντα, και

δ) η χρήση της ουσίας ή του αντικειμένου δεν πρόκειται να έχει δυσμενή αντίκτυπο στο περιβάλλον ή την ανθρώπινη υγεία.

Εφόσον απαιτείται, τα κριτήρια περιλαμβάνουν οριακές τιμές για τους ρύπους και συνεκτιμούν ενδεχόμενες δυσμενείς περιβαλλοντικές επιπτώσεις της ουσίας ή του αντικειμένου.

2. Τα μέτρα, σκοπός των οποίων είναι η τροποποίηση μη ουσιαστικών στοιχείων της παρούσας οδηγίας με τη συμπλήρωσή της και τα οποία αφορούν τον τύπο αποβλήτων επί των οποίων ισχύουν τα κριτήρια αυτά θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 39, παράγραφος 2. Τα ειδικά κριτήρια αποχαρακτηρισμού θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη, μεταξύ άλλων, τουλάχιστον για τα αδρανή υλικά, το χαρτί, το γυαλί, το μέταλλο, τα ελαστικά επίσωτρα και τα προϊόντα κλωστοϋφαντουργίας.

3. Τα απόβλητα τα οποία παύουν να αποτελούν απόβλητα σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2, παύουν επίσης να αποτελούν απόβλητα και για τους σκοπούς της ανάκτησης και ανακύκλωσης που αναφέρονται στις οδηγίες 94/62/EK, 2000/53/EK, 2002/96/EK και 2006/66/EK και σε άλλες σχετικές κοινοτικές νομοθετικές πράξεις όταν πληρούνται οι απαιτήσεις της εν λόγω νομοθεσίας όσον αφορά την ανακύκλωση ή την ανάκτηση.

4. Εάν δεν έχουν καθορισθεί κριτήρια σε κοινοτικό επίπεδο σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στις παραγράφους 1 και 2, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν, κατά περίπτωση, εάν ένα συγκεκριμένο απόβλητο έχει αποχαρακτηρισθεί βάσει της εφαρμοστέας νομολογίας. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν αυτές τις αποφάσεις στην Επιτροπή σύμφωνα με την οδηγία 98/34/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και προδιαγραφών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών ⁽¹⁾, εφόσον αυτό απαιτείται από την εν λόγω οδηγία.

Άρθρο 7**Κατάλογος αποβλήτων**

1. Τα μέτρα τα οποία αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιαστικών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, όσον αφορά την ενημέρωση του καταλόγου αποβλήτων που καταρτίστηκε με την απόφαση 2000/532/EK, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 39, παράγραφος 2. Ο κατάλογος αποβλήτων περιλαμβάνει τα επικίνδυνα απόβλητα και λαμβάνει υπόψη την προέλευση και τη σύνθεση των αποβλήτων καθώς και, εφόσον απαιτείται, τις οριακές τιμές συγκέντρωσης επικίνδυνων ουσιών. Ο κατάλογος αποβλήτων είναι δεσμευτικός όσον αφορά τον προσδιορισμό των αποβλήτων που πρέπει να θεωρούνται επικίνδυνα απόβλητα. Η καταχώριση μιας ουσίας ή αντικειμένου στον κατάλογο δεν σημαίνει κατ' ανάγκη ότι συνιστά απόβλητο υπό οιοδήποτε συνθήκες. Μια ουσία ή αντικείμενο θεωρούνται απόβλητα μόνον εφόσον ανταποκρίνονται στον ορισμό του άρθρου 3, σημείο 1).

⁽¹⁾ ΕΕ L 204 της 21.7.1998, σ. 37.

2. Ένα κράτος μέλος μπορεί να θεωρεί κάποια απόβλητα ως επικίνδυνα, ακόμη και αν δεν περιλαμβάνονται ως τέτοια στον κατάλογο αποβλήτων, εφόσον εμφανίζουν μία ή περισσότερες από τις ιδιότητες που αναφέρονται στο Παράρτημα III. Το κράτος μέλος κοινοποιεί τις περιπτώσεις αυτές στην Επιτροπή αμελλητί. Τις καταγράφει στην έκθεση που προβλέπεται στο άρθρο 37, παράγραφος 1, και παρέχει στην Επιτροπή όλες τις σχετικές πληροφορίες. Με βάση τις λαμβανόμενες κοινοποιήσεις, ο κατάλογος αναθεωρείται προκειμένου να αποφασισθεί η προσαρμογή του.

3. Εάν ένα κράτος μέλος διαθέτει στοιχεία που αποδεικνύουν ότι ένα συγκεκριμένο απόβλητο, το οποίο περιλαμβάνεται στον κατάλογο ως επικίνδυνο απόβλητο, δεν εμφανίζει καμιά από τις ιδιότητες που αναφέρονται στο Παράρτημα III, τότε το εν λόγω απόβλητο μπορεί να θεωρηθεί ως μη επικίνδυνο απόβλητο. Το κράτος μέλος κοινοποιεί τις περιπτώσεις αυτές στην Επιτροπή αμελλητί και παρέχει στην Επιτροπή όλα τα αναγκαία αποδεικτικά στοιχεία. Με βάση τις λαμβανόμενες κοινοποιήσεις, ο κατάλογος αναθεωρείται προκειμένου να αποφασισθεί η προσαρμογή του.

4. Ο αποχαρακτηρισμός των επικίνδυνων αποβλήτων δεν μπορεί να γίνεται με αραίωση ή ανάμιξη για τη μείωση των αρχικών συγκεντρώσεων επικίνδυνων ουσιών σε επίπεδο χαμηλότερο των οριακών τιμών για το χαρακτηρισμό των αποβλήτων ως επικίνδυνων.

5. Τα μέτρα τα οποία αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, όσον αφορά την αναθεώρηση του καταλόγου προκειμένου να αποφασισθεί η προσαρμογή του σύμφωνα με τις παραγράφους 2 και 3, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 39, παράγραφος 2.

6. Τα κράτη μέλη μπορούν να θεωρήσουν το απόβλητο ως μη επικίνδυνο απόβλητο σύμφωνα με τον κατάλογο αποβλήτων που αναφέρεται στην παράγραφο 1.

7. Η Επιτροπή εξασφαλίζει ότι ο κατάλογος των αποβλήτων, καθώς και κάθε αναθεώρηση του καταλόγου αυτού, συμμορφούνται καταλλήλως προς τις αρχές της σαφήνειας, του εύληπτου και της εξασφάλισης της πρόσβασης των χρηστών, και ιδίως των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (MME).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Άρθρο 8

Διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού

1. Προκειμένου να ενισχυθούν η επαναχρησιμοποίηση και πρόληψη, η ανακύκλωση και άλλες μορφές ανάκτησης αποβλήτων, τα κράτη μέλη μπορούν να λαμβάνουν νομοθετικά και μη νομοθετικά μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα τα οποία κατ' επάγγελμα αναπτύσσουν, κατασκευάζουν, μεταποιούν, επεξεργάζονται, πωλούν ή εισάγουν προϊόντα (παραγωγός του προϊόντος) φέρουν διευρυμένη ευθύνη παραγωγού.

Τα μέτρα αυτά μπορούν να περιλαμβάνουν την αποδοχή των επιστρεφόμενων προϊόντων και των αποβλήτων που παραμένουν μετά τη χρήση των προϊόντων αυτών, καθώς και τη συνακόλουθη διαχείριση των αποβλήτων και την οικονομική ευθύνη για τις δραστηριότητες αυτές. Στα μέτρα αυτά μπορεί να περιλαμβάνεται η υποχρέωση για την παροχή διαθέσιμων στο κοινό πληροφοριών σχετικά με το βαθμό στον οποίο το προϊόν μπορεί να επαναχρησιμοποιηθεί ή να ανακυκλωθεί.

2. Τα κράτη μέλη μπορούν να λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα για να ενθαρρύνουν τον σχεδιασμό των προϊόντων κατά τρόπον ώστε να μειώνονται ο αντίκτυπός τους στο περιβάλλον και η παραγωγή αποβλήτων κατά τη διάρκεια της παραγωγής και της συνακόλουθης χρήσης των προϊόντων, και για να εξασφαλίζουν ότι η ανάκτηση και η διάθεση των προϊόντων που αποτελούν πλέον απόβλητα πραγματοποιούνται σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 13.

Τα μέτρα αυτά μπορούν να ενθαρρύνουν, μεταξύ άλλων, την ανάπτυξη, την παραγωγή και την εμπορία προϊόντων που να είναι κατάλληλα για πολλαπλές χρήσεις, ανθεκτικά από τεχνική άποψη και, αφού καταστούν απόβλητα, κατάλληλα για ορθή και ασφαλή ανάκτηση και συμβατή με το περιβάλλον διάθεση.

3. Κατά την εφαρμογή της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη το τεχνικό εφικτό και την οικονομική βιωσιμότητα, καθώς και το σύνολο των επιπτώσεων στο περιβάλλον, στην ανθρώπινη υγεία και τις κοινωνικές επιπτώσεις και μεριμνούν για τη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς.

4. Η διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού εφαρμόζεται με την επιφύλαξη της ευθύνης για τη διαχείριση των αποβλήτων, κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 15, παράγραφος 1, και με την επιφύλαξη της ειδικής υφιστάμενης νομοθεσίας για τις κατηγορίες αποβλήτων και τα προϊόντα.

Άρθρο 9

Πρόληψη αποβλήτων

Μετά από διαβούλευση με όλους τους ενδιαφερομένους, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο τις παρακάτω εκθέσεις συνοδευόμενες, εάν χρειάζεται, από προτάσεις σχετικά με τα μέτρα που απαιτούνται για τη στήριξη των δραστηριοτήτων πρόληψης και εφαρμογής των αναφερομένων στο άρθρο 29 προγραμμάτων πρόληψης, που καλύπτουν:

α) έως τα τέλη του 2011 ενδιάμεση έκθεση σχετικά με την εξέλιξη της παραγωγής αποβλήτων και το πεδίο εφαρμογής της πρόληψης αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένης της διαμόρφωσης πολιτικής οικολογικού σχεδιασμού προϊόντων που αντιμετωπίζει τόσο την παραγωγή αποβλήτων όσο και την παρουσία επικίνδυνων ουσιών στα απόβλητα, με στόχο την προώθηση τεχνολογιών που θα εστιάζουν σε ανθεκτικά, επαναχρησιμοποιήσιμα και ανακυκλώσιμα προϊόντα,

β) έως τα τέλη του 2011 τη διαμόρφωση σχεδίου δράσης για περαιτέρω μέτρα στήριξης σε ευρωπαϊκό επίπεδο με στόχο ιδίως την αλλαγή των σημερινών καταναλωτικών μοντέλων,

γ) έως τα τέλη του 2014 τον καθορισμό στόχων πρόληψης αποβλήτων και στόχων αποσύνδεσης της οικονομικής ανάπτυξης από την παραγωγή αποβλήτων για το 2020, με βάση τις βέλτιστες διαθέσιμες πρακτικές, συμπεριλαμβανομένης, αν κριθεί αναγκαίο, αναθεώρησης των δεικτών που αναφέρονται στο άρθρο 29, παράγραφος 4.

Άρθρο 10

Ανάκτηση

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαιτούμενα μέτρα για να διασφαλίζεται ότι τα απόβλητα υποβάλλονται σε εργασίες ανάκτησης σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 13.

2. Εφόσον απαιτείται συμμόρφωση προς την παράγραφο 1 και για τη διευκόλυνση ή τη βελτίωση της ανάκτησης, τα απόβλητα συλλέγονται χωριστά και, εάν είναι εφικτό από τεχνικής, περιβαλλοντικής και οικονομικής άποψης, δεν αναμιγνύονται με άλλα απόβλητα ή με άλλα υλικά με διαφορετικές ιδιότητες.

Άρθρο 11

Επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για να προωθηθεί η επαναχρησιμοποίηση προϊόντων και οι δραστηριότητες προετοιμασίας προς επαναχρησιμοποίηση, ιδίως ενθαρρύνοντας τη δημιουργία και τη στήριξη δικτύων επαναχρησιμοποίησης και επισκευής, τη χρήση οικονομικών μέσων, κριτηρίων προμηθειών, ποσοτικών στόχων ή άλλων μέτρων.

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν μέτρα για την προώθηση ανακύκλωσης υψηλής ποιότητας και για το σκοπό αυτό καθιερώνουν χωριστή συλλογή αποβλήτων όπου αυτό είναι τεχνικά, περιβαλλοντικά και οικονομικά εφικτό και ενδεδειγμένο για να επιτευχθούν τα αναγκαία ποιοτικά πρότυπα στους αντίστοιχους τομείς ανακύκλωσης.

Με την επιφύλαξη του άρθρου 10, παράγραφος 2, έως το 2015 χωριστή συλλογή καθιερώνεται τουλάχιστον για τα ακόλουθα: χαρτί, μέταλλο, πλαστικό και γυαλί.

2. Για την επίτευξη των στόχων της παρούσας οδηγίας και τη μετάβαση σε μια Ευρωπαϊκή Κοινωνία Ανακύκλωσης, με υψηλό επίπεδο αποδοτικότητας των πόρων, τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλισθεί η επίτευξη των ακόλουθων στόχων:

α) έως το 2020 η προετοιμασία για την επαναχρησιμοποίηση και την ανακύκλωση των υλικών αποβλήτων, όπως τουλάχιστον το χαρτί, το μέταλλο, το πλαστικό και το γυαλί από τα νοικοκυριά και ενδεχομένως άλλης προέλευσης στο βαθμό που τα απόβλητα

αυτά είναι παρόμοια με τα απόβλητα των νοικοκυριών, πρέπει να αυξηθεί κατ' ελάχιστον στο 50 % ως προς το συνολικό βάρος·

β) έως το 2020 η προετοιμασία για την επαναχρησιμοποίηση, η ανακύκλωση και η ανάκτηση άλλων υλικών, συμπεριλαμβανομένων των εργασιών υγειονομικής ταφής όπου γίνεται χρήση αποβλήτων για την υποκατάσταση άλλων υλικών, μη επικίνδυνων αποβλήτων κατασκευών και κατεδαφίσεων εξαιρουμένων των υλικών που απαντούν στη φύση και τα οποία ορίζονται στην κατηγορία 17 05 04 του καταλόγου αποβλήτων πρέπει να αυξηθεί κατά 70 % τουλάχιστον ως προς το βάρος.

3. Η Επιτροπή καθορίζει λεπτομερείς κανόνες για τις μεθόδους εφαρμογής και υπολογισμού για την επαλήθευση της συμμόρφωσης με τους στόχους της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, λαμβανομένου υπόψη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2150/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Νοεμβρίου 2002, για τις στατιστικές περί αποβλήτων⁽¹⁾. Σε αυτούς μπορεί να περιλαμβάνονται μεταβατικές περίοδοι για τα κράτη μέλη με ανακύκλωση, κατά το 2008, μικρότερη του 5 % σε οιαδήποτε κατηγορία αποβλήτων της παραγράφου 2. Τα εν λόγω μέτρα που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, δια συμπληρώσεώς της, θεσπίζονται με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο του άρθρου 39, παράγραφος 2, της παρούσας οδηγίας.

4. Το αργότερο μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2014, η Επιτροπή εξετάζει τα μέτρα και τους στόχους που αναφέρονται στην παράγραφο 2, προκειμένου να ενισχύσει, εάν χρειάζεται, τους στόχους και να μελετήσει τη θέσπιση στόχων για άλλες κατηγορίες αποβλήτων. Η έκθεση της Επιτροπής, συνοδευόμενη από πρόταση, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, αποστέλλεται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Στην έκθεσή της η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις περιβαλλοντικές, οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις της θέσπισης των στόχων.

5. Κάθε τρία χρόνια, σύμφωνα με το άρθρο 37, τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή έκθεση σχετικά με τις επιδόσεις τους όσον αφορά την επίτευξη των στόχων. Εάν οι στόχοι δεν έχουν εκπληρωθεί, η έκθεση αυτή περιλαμβάνει τους λόγους της αποτυχίας και τις δράσεις που το κράτος μέλος προτίθεται να αναλάβει για να εκπληρώσει τους στόχους.

Άρθρο 12

Διάθεση

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε, στις περιπτώσεις που δεν πραγματοποιείται ανάκτηση σύμφωνα με το άρθρο 10, παράγραφος 1, τα απόβλητα να υποβάλλονται σε ασφαλείς εργασίες διάθεσης που πληρούν τις διατάξεις του άρθρου 13 για την προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος.

⁽¹⁾ ΕΕ L 332 της 9.12.2002, σ. 1.

Άρθρο 13

Προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι η διαχείριση των αποβλήτων πραγματοποιείται χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο η ανθρώπινη υγεία και χωρίς να βλάπτεται το περιβάλλον, και ιδίως:

- α) χωρίς να δημιουργείται κίνδυνος για το νερό, τον αέρα, το έδαφος, τα φυτά ή τα ζώα,
- β) χωρίς να προκαλείται όχληση από θόρυβο ή οσμές, και
- γ) χωρίς να επηρεάζεται δυσμενώς το τοπίο ή οι τοποθεσίες ιδιαίτερου ενδιαφέροντος.

Άρθρο 14

Κόστος

1. Σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», το κόστος διαχείρισης των αποβλήτων βαρύνει τον αρχικό παραγωγό αποβλήτων, τον τρέχοντα ή τους προηγούμενους κατόχους αποβλήτων.
2. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν ότι το κόστος διαχείρισης των αποβλήτων βαρύνει εν μέρει ή πλήρως τον παραγωγό του προϊόντος από το οποίο προέρχονται τα απόβλητα και ότι οι διανομείς αυτού του προϊόντος μπορούν να μοιράζονται το σχετικό κόστος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ

Άρθρο 15

Ευθύνη για τη διαχείριση των αποβλήτων

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι οι αρχικοί παραγωγοί ή άλλοι κάτοχοι αποβλήτων πραγματοποιούν οι ίδιοι την επεξεργασία των αποβλήτων ή αναθέτουν την επεξεργασία σε έμπορο ή σε οργανισμό ή σε επιχείρηση που εκτελεί εργασίες επεξεργασίας αποβλήτων ή μέσω διακανονισμού με δημόσιο ή ιδιωτικό οργανισμό συλλογής αποβλήτων σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 13.
2. Όταν τα απόβλητα μεταφέρονται από τον αρχικό παραγωγό ή κάτοχο σε ένα ή περισσότερα νομικά πρόσωπα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 για προκαταρκτική επεξεργασία, αυτό δεν συνεπάγεται, κατά γενικό κανόνα, απαλλαγή από την ευθύνη για τη διεξαγωγή μιας εργασίας πλήρους ανάκτησης ή διάθεσης.

Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1013/2006, τα κράτη μέλη μπορούν να ορίζουν τις προϋποθέσεις ευθύνης και να αποφασίζουν σε ποιες περιπτώσεις ο αρχικός παραγωγός διατηρεί

την ευθύνη για το σύνολο της αλυσίδας επεξεργασίας ή σε ποιες περιπτώσεις είναι δυνατόν να υπάρχει επιμερισμός της ευθύνης μεταξύ του παραγωγού και του κατόχου ή να μεταβιβάζεται η ευθύνη μεταξύ των φορέων της αλυσίδας επεξεργασίας.

3. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν, σύμφωνα με το άρθρο 8, ότι την ευθύνη για τη διαχείριση των αποβλήτων φέρει, πλήρως ή εν μέρει, ο παραγωγός του προϊόντος από το οποίο προέρχονται τα απόβλητα και ότι οι διανομείς των προϊόντων αυτών μπορούν να μοιράζονται την ευθύνη αυτήν.

4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαιτούμενα μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι, στην επικράτειά τους, οι οργανισμοί ή οι επιχειρήσεις που συλλέγουν ή μεταφέρουν απόβλητα σε επαγγελματική βάση παραδίδουν τα συλλεγόμενα και μεταφερόμενα απόβλητα σε κατάλληλες εγκαταστάσεις επεξεργασίας, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 13.

Άρθρο 16

Αρχές της αυτάρκειας και της εγγύτητας

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα, σε συνεργασία με άλλα κράτη μέλη εάν αυτό είναι απαραίτητο ή σκόπιμο, για να δημιουργήσουν ολοκληρωμένο και κατάλληλο δίκτυο εγκαταστάσεων διάθεσης αποβλήτων και εγκαταστάσεων για την ανάκτηση σύμμεικτων αστικών αποβλήτων τα οποία συλλέγονται από νοικοκυριά, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων όπου η συλλογή αυτή καλύπτει και τα σύμμεικτα αστικά απόβλητα από άλλους παραγωγούς, λαμβάνοντας υπόψη τις βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές.

Κατά παρέκκλιση από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1013/2006, για να προστατεύουν το δίκτυό τους, τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίζουν τις εισερχόμενες αποστολές αποβλήτων που προορίζονται για αποτεφρωτήρες ταξινομημένους ως ανάκτηση, εφόσον έχει καταστεί σαφές ότι οι αποστολές αυτές θα είχαν ως συνέπεια τη διάθεση των εθνικών αποβλήτων ή την επεξεργασία τους κατά τρόπο που δεν συνάδει με τα εθνικά σχέδια διαχείρισης αποβλήτων. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν την απόφαση αυτή στην Επιτροπή. Τα κράτη μέλη δύναται επίσης να περιορίσουν τις εξερχόμενες αποστολές αποβλήτων για περιβαλλοντικούς λόγους, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1013/2006.

2. Το δίκτυο σχεδιάζεται κατά τρόπο που να επιτρέπει στην Κοινότητα, ως σύνολο, να καταστεί αυτάρκης στον τομέα της διάθεσης αποβλήτων και της ανάκτησης των αποβλήτων που αναφέρονται στην παράγραφο 1, και να επιτρέπει στα κράτη μέλη να κινηθούν χωριστά προς τον στόχο αυτόν, λαμβανομένων υπόψη των γεωγραφικών συνθηκών ή της ανάγκης για ειδικευμένες εγκαταστάσεις για ορισμένους τύπους αποβλήτων.

3. Το δίκτυο επιτρέπει τη διάθεση των αποβλήτων ή την ανάκτηση των αποβλήτων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 σε μία από τις πλησιέστερες κατάλληλες εγκαταστάσεις, με τη χρησιμοποίηση των καταλληλότερων μεθόδων και τεχνολογιών έτσι ώστε να εξασφαλίζεται υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος και της δημόσιας υγείας.

4. Οι αρχές της εγγύτητας και της αυτάρκειας δεν συνεπάγονται ότι κάθε κράτος μέλος πρέπει να διαθέτει το πλήρες φάσμα των εγκαταστάσεων τελικής ανάκτησης στο έδαφός του.

Άρθρο 17

Έλεγχος επικίνδυνων αποβλήτων

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν ότι η παραγωγή, η συλλογή και η μεταφορά επικίνδυνων αποβλήτων, καθώς επίσης η αποθήκευση και η επεξεργασία τους, διεξάγονται σε συνθήκες που παρέχουν προστασία του περιβάλλοντος και της ανθρώπινης υγείας προκειμένου να τηρήσουν τις διατάξεις του άρθρου 13, συμπεριλαμβανομένης δράσης που να διασφαλίζει την ιχνηλασιμότητα από την παραγωγή έως τον τελικό προορισμό και τον έλεγχο των επικίνδυνων αποβλήτων, προκειμένου να τηρηθούν οι απαιτήσεις των άρθρων 35 και 36.

Άρθρο 18

Απαγόρευση ανάμειξης επικίνδυνων αποβλήτων

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι τα επικίνδυνα απόβλητα δεν αναμειγνύονται ούτε με άλλες κατηγορίες επικίνδυνων αποβλήτων ούτε με άλλα απόβλητα, ουσίες ή υλικά. Η ανάμειξη περιλαμβάνει την αραίωση επικίνδυνων ουσιών.

2. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 1, τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν την ανάμειξη υπό τον όρον ότι:

- α) η εργασία ανάμειξης πραγματοποιείται από οργανισμό ή επιχείρηση που έχει λάβει άδεια σύμφωνα με το άρθρο 23,
- β) πληρούνται οι διατάξεις του άρθρου 13 και δεν αυξάνονται οι αρνητικές επιπτώσεις της διαχείρισης των αποβλήτων στην ανθρώπινη υγεία και στο περιβάλλον, και
- γ) η εργασία ανάμειξης ακολουθεί τις βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές.

3. Με την επιφύλαξη των κριτηρίων που αφορούν τη δυνατότητα τεχνικής και οικονομικής εφαρμογής, όταν επικίνδυνα απόβλητα έχουν αναμειχθεί κατά τρόπο αντίθετο προς την παράγραφο 1, πραγματοποιείται διαχωρισμός, εφόσον είναι εφικτό και αναγκαίο, για να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση προς το άρθρο 13.

Άρθρο 19

Επισημάνση επικίνδυνων αποβλήτων

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι, κατά τη συλλογή, τη μεταφορά και την προσωρινή αποθήκευση, τα επικίνδυνα απόβλητα συσκευάζονται και επισημαίνονται σύμφωνα με τα ισχύοντα διεθνή και κοινοτικά πρότυπα.

2. Όποτε μεταφέρονται επικίνδυνα απόβλητα στο εσωτερικό κράτους μέλους, συνοδεύονται από έγγραφο αναγνώρισης, που μπορεί να υπάρχει σε ηλεκτρονική μορφή, και το οποίο περιέχει τα ενδεδειγμένα δεδομένα που εκτίθενται στο Παράρτημα IB του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1013/2006.

Άρθρο 20

Επικίνδυνα απόβλητα παραγόμενα από νοικοκυριά

Τα άρθρα 17, 18, 19 και 35 δεν εφαρμόζονται στα αναμειγνύμενα απόβλητα που παράγονται από νοικοκυριά.

Τα άρθρα 19 και 35 δεν εφαρμόζονται στα επιμέρους κλάσματα επικίνδυνων αποβλήτων που παράγονται από νοικοκυριά μέχρις ότου γίνουν δεκτά για συλλογή, διάθεση ή ανάκτηση από οργανισμό ή εταιρεία που έχει λάβει άδεια ή έχει καταχωρηθεί σύμφωνα με τα άρθρα 23 ή 26.

Άρθρο 21

Απόβλητα ορυκτέλαια

1. Με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που συνδέονται με τη διαχείριση επικίνδυνων αποβλήτων, και οι οποίες ορίζονται στα άρθρα 18 και 19, τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι:

- α) τα απόβλητα ορυκτέλαια συλλέγονται χωριστά, εφόσον αυτό είναι τεχνικά εφικτό,
- β) η επεξεργασία των απόβλητων ορυκτελαίων γίνεται σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 13,
- γ) εφόσον είναι τεχνικά εφικτό και οικονομικά βιώσιμο, τα απόβλητα ορυκτέλαια με διαφορετικά χαρακτηριστικά δεν αναμειγνύονται και τα απόβλητα ορυκτέλαια δεν αναμειγνύονται με άλλα είδη αποβλήτων ή ουσιών, εάν η ανάμειξη αυτή εμποδίζει την επεξεργασία τους.

2. Για τους σκοπούς της χωριστής συλλογής των αποβλήτων ορυκτελαίων και την ορθή επεξεργασία τους, τα κράτη μέλη μπορούν, αναλόγως των εθνικών τους συνθηκών, να εφαρμόζουν πρόσθετα μέτρα, όπως τεχνικές απαιτήσεις, ευθύνη του παραγωγού, οικονομικά μέσα ή εθελοντικές συμφωνίες.

3. Εάν τα απόβλητα ορυκτέλαια υπόκεινται, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, σε απαιτήσεις αναγέννησης, τα κράτη μέλη μπορούν να ορίσουν ότι τα εν λόγω απόβλητα ορυκτέλαια αναγεννώνται εφόσον αυτό είναι τεχνικά εφικτό και, στις περιπτώσεις που εφαρμόζονται τα άρθρα 11 ή 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1013/2006, να περιορίζουν τη διασυνοριακή αποστολή αποβλήτων ορυκτελαίων από την επικράτειά τους σε εγκαταστάσεις αποτέφρωσης ή συναποτέφρωσης ώστε να δίνεται προτεραιότητα στην αναγέννηση των αποβλήτων ορυκτελαίων.

Άρθρο 22

Βιολογικά απόβλητα

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα, ανάλογα με την περίπτωση και σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 13, προκειμένου να ενθαρρύνουν:

- α) τη χωριστή συλλογή βιολογικών αποβλήτων, ενόψει της λιπασματοποίησης και της ζύμωσης των βιοαποβλήτων,
- β) την επεξεργασία των βιολογικών αποβλήτων κατά τρόπο που να διασφαλίζεται υψηλό επίπεδο περιβαλλοντικής προστασίας,
- γ) τη χρήση περιβαλλοντικώς ασφαλών υλικών παραγόμενων από βιολογικά απόβλητα.

Η Επιτροπή προβαίνει σε αξιολόγηση της διαχείρισης των βιολογικών αποβλήτων, προκειμένου να υποβάλει πρόταση, εάν χρειασθεί. Η αξιολόγηση εξετάζει τη σκοπιμότητα καθορισμού ελάχιστων απαιτήσεων για τη διαχείριση των βιοαποβλήτων και ποιοτικών κριτηρίων για τη λιπασματοποίηση και τη ζύμωση βιοαποβλήτων, προκειμένου να εξασφαλιστεί υψηλό επίπεδο προστασίας της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΑΔΕΙΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΧΩΡΙΣΕΙΣ

Άρθρο 23

Έκδοση αδειών

1. Τα κράτη μέλη απαιτούν από κάθε οργανισμό ή επιχείρηση που προτίθεται να εκτελέσει εργασίες επεξεργασίας αποβλήτων, να λαμβάνει άδεια από την αρμόδια αρχή.

Στις άδειες αυτές ορίζονται τουλάχιστον τα ακόλουθα:

- α) οι τύποι και οι ποσότητες αποβλήτων που μπορούν να υποβληθούν σε επεξεργασία,
- β) για κάθε τύπο επιτρεπόμενης εργασίας, οι τεχνικές και τυχόν άλλες απαιτήσεις που σχετίζονται με τη συγκεκριμένη εγκατάσταση,
- γ) τα μέτρα ασφάλειας και προφύλαξης που πρέπει να λαμβάνονται,
- δ) η μέθοδος που πρέπει να χρησιμοποιείται για κάθε τύπο εργασίας,

ε) οι εργασίες παρακολούθησης και ελέγχου εφόσον αυτό είναι αναγκαίο,

στ) οι διατάξεις σχετικά με το κλείσιμο και τη μέριμνα μετά από την παύση λειτουργίας, εφόσον αυτό είναι αναγκαίο.

2. Οι άδειες είναι δυνατόν να χορηγούνται για συγκεκριμένη περίοδο και μπορούν να ανανεώνονται.

3. Όταν η αρμόδια αρχή θεωρεί ότι η προβλεπόμενη μέθοδος επεξεργασίας είναι απαράδεκτη από απόψεως προστασίας του περιβάλλοντος, ιδίως εάν η μέθοδος δεν είναι σύμφωνη προς το άρθρο 13, αρνείται την έκδοση άδειας.

4. Προϋπόθεση για κάθε άδεια που καλύπτει την αποτέφρωση ή τη συναποτέφρωση με ανάκτηση ενέργειας, είναι να πραγματοποιείται η ανάκτηση ενέργειας με υψηλό επίπεδο ενεργειακής απόδοσης.

5. Υπό την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι απαιτήσεις του παρόντος άρθρου, κάθε άδεια που έχει εκδοθεί βάσει άλλης εθνικής ή κοινοτικής νομοθεσίας μπορεί να συνδυάζεται με την άδεια που απαιτείται στην παράγραφο 1 για να αποτελέσει μια ενιαία άδεια, εάν, με τον τρόπο αυτόν, αποφεύγονται περιττές επαναλήψεις των παρεχόμενων πληροφοριών και των εκτελούμενων εργασιών από τον φορέα εκμετάλλευσης ή την αρμόδια αρχή.

Άρθρο 24

Εξαιρέσεις από τις απαιτήσεις αδειοδότησης

Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν οργανισμούς ή επιχειρήσεις από τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 23, παράγραφος 1, για τις ακόλουθες εργασίες:

- α) διάθεση των δικών τους ακίνδυνων αποβλήτων στον τόπο παραγωγής, ή
- β) ανάκτηση αποβλήτων.

Άρθρο 25

Όροι για τις εξαιρέσεις

1. Εάν κάποιο κράτος μέλος επιθυμεί να επιτρέψει εξαιρέσεις κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 24, θεσπίζει, για κάθε τύπο δραστηριότητας, γενικούς κανόνες που προσδιορίζουν τους τύπους και τις ποσότητες αποβλήτων που μπορούν να καλύπτονται από εξαίρεση και τη μέθοδο της επεξεργασίας που πρέπει να χρησιμοποιείται.

Οι κανόνες αυτοί καταρτίζονται κατά τρόπον ώστε να διασφαλίζουν ότι η επεξεργασία των αποβλήτων πραγματοποιείται σύμφωνα με το άρθρο 13. Στην περίπτωση των εργασιών διάθεσης του άρθρου 24, στοιχείο α), οι κανόνες αυτοί θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές.

2. Επιπλέον των γενικών κανόνων που προβλέπονται στην παράγραφο 1, τα κράτη μέλη θέτουν ειδικούς όρους για τις εξαιρέσεις που αφορούν επικίνδυνα απόβλητα, οι οποίοι περιλαμβάνουν τύπους δραστηριοτήτων, καθώς και οιοσδήποτε άλλες απαιτήσεις κρίνονται αναγκαίες για τις διάφορες μορφές ανάκτησης και, ανάλογα με την περίπτωση, οριακές τιμές για τις περιεχόμενες στα απόβλητα επικίνδυνες ουσίες και οριακές τιμές εκπομπών.

3. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τους γενικούς κανόνες που θεσπίζουν βάσει των παραγράφων 1 και 2.

Άρθρο 26

Καταχώριση

Εάν τα ακόλουθα δεν υπόκεινται σε απαιτήσεις αδειοδότησης, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η αρμόδια αρχή τηρεί αρχείο:

- α) των οργανισμών ή εταιρειών που συλλέγουν ή μεταφέρουν απόβλητα σε επαγγελματική βάση,
- β) των εμπορών ή των μεσιτών, και
- γ) των οργανισμών ή των εταιρειών για τις οποίες εφαρμόζονται εξαιρέσεις από τις απαιτήσεις αδειοδότησης σύμφωνα με το άρθρο 24.

Για τη συλλογή πληροφοριών στο πλαίσιο της εν λόγω διαδικασίας καταχώρισης χρησιμοποιούνται, όπου είναι δυνατόν, τα αρχεία που διαθέτουν οι αρμόδιες αρχές, προκειμένου να ελαχιστοποιείται η διοικητική επιβάρυνση.

Άρθρο 27

Στοιχειώδη πρότυπα

1. Είναι δυνατόν να θεσπίζονται στοιχειώδη τεχνικά πρότυπα για τις δραστηριότητες επεξεργασίας που απαιτούν άδεια σύμφωνα με το άρθρο 23, εφόσον υπάρχουν στοιχεία ότι, χάρη στα στοιχειώδη αυτά πρότυπα, θα προκύψει όφελος από πλευράς προστασίας της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος. Τα μέτρα αυτά που αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, με τη συμπλήρωσή της, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 39, παράγραφος 2.

2. Τα στοιχειώδη αυτά πρότυπα καλύπτουν μόνον τις δραστηριότητες επεξεργασίας αποβλήτων που δεν καλύπτονται ή που δεν προσφέρονται για κάλυψη από την οδηγία 96/61/ΕΚ.

3. Τα στοιχειώδη αυτά πρότυπα:

- α) αφορούν τις κυριότερες περιβαλλοντικές επιπτώσεις της δραστηριότητας επεξεργασίας αποβλήτων,
- β) εξασφαλίζουν ότι η επεξεργασία των αποβλήτων πραγματοποιείται σύμφωνα με το άρθρο 13,
- γ) λαμβάνουν υπόψη τις βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές, και
- δ) ανάλογα με την περίπτωση, περιλαμβάνουν στοιχεία σχετικά με την ποιότητα της επεξεργασίας καθώς και τις διαδικαστικές απαιτήσεις.

4. Θεσπίζονται στοιχειώδη πρότυπα για δραστηριότητες που απαιτούν καταχώριση σύμφωνα με το άρθρο 26, στοιχεία α) και β), όταν υπάρχουν στοιχεία ότι, χάρη στα στοιχειώδη αυτά πρότυπα, θα προκύψει όφελος από πλευράς προστασίας της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος ή ότι θα αποφευχθεί η διαταραχή της εσωτερικής αγοράς, καθώς και στοιχεία σχετικά με τα τεχνικά προσόντα των συλλεκτών, των μεταφορέων, των εργολάβων ή των μεσιτών.

Τα μέτρα αυτά, που αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας με τη συμπλήρωσή της, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο του άρθρου 39, παράγραφος 2.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΣΧΕΔΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

Άρθρο 28

Σχέδια διαχείρισης αποβλήτων

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι αρμόδιες αρχές τους καταρτίζουν, σύμφωνα με τα άρθρα 1, 4, 13 και 16, ένα ή περισσότερα σχέδια διαχείρισης αποβλήτων.

Τα σχέδια αυτά καλύπτουν, μόνον τους ή συνδυασμένα, ολόκληρη την γεωγραφική επικράτεια του οικείου κράτους μέλους.

2. Τα σχέδια διαχείρισης αποβλήτων περιλαμβάνουν ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης όσον αφορά τη διαχείριση αποβλήτων στην οικεία γεωγραφική οντότητα, καθώς και τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για τη βελτίωση της περιβαλλοντικά υγιούς προετοιμασίας προς επαναχρησιμοποίηση, ανακύκλωση, ανάκτηση και διάθεση των αποβλήτων, και αξιολόγηση του τρόπου με τον οποίο το σχέδιο θα υποστηρίξει την υλοποίηση των στόχων και των διατάξεων της παρούσας οδηγίας.

3. Τα σχέδια διαχείρισης αποβλήτων περιλαμβάνουν, ανάλογα με την περίπτωση και λαμβάνοντας υπόψη το γεωγραφικό επίπεδο και την κάλυψη της περιοχής που περιλαμβάνεται στο σχεδιασμό, τουλάχιστον τα ακόλουθα:

- α) τον τύπο, την ποσότητα και την πηγή των παραγόμενων στην επικράτεια αποβλήτων, τα απόβλητα που είναι πιθανόν να αποσταλούν από ή προς την εθνική επικράτεια και αξιολόγηση της μελλοντικής εξέλιξης των ροών αποβλήτων,
- β) τα υφιστάμενα προγράμματα συλλογής αποβλήτων και τις μεγάλες εγκαταστάσεις διάθεσης και ανάκτησης, καθώς και τις τυχόν ειδικές ρυθμίσεις για απόβλητα ορυκτέλαια, επικίνδυνα απόβλητα ή ροές αποβλήτων που ρυθμίζονται από συγκεκριμένες κοινοτικές νομοθετικές πράξεις,
- γ) αξιολόγηση της ανάγκης για νέα προγράμματα συλλογής, για το κλείσιμο υφιστάμενων εγκαταστάσεων αποβλήτων, για πρόσθετες υποδομές των εγκαταστάσεων επεξεργασίας αποβλήτων σύμφωνα με το άρθρο 16 και, εφόσον απαιτείται, για σχετικές επενδύσεις,
- δ) επαρκείς πληροφορίες για τα κριτήρια σχετικά με τον εντοπισμό τοποθεσιών και τη δυναμικότητα των μελλοντικών εγκαταστάσεων διάθεσης ή των μεγάλων εγκαταστάσεων ανάκτησης, εάν χρειαστεί,
- ε) τις γενικές πολιτικές διαχείρισης αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένων των τεχνολογιών και μεθόδων διαχείρισης των αποβλήτων που περιλαμβάνονται στο σχεδιασμό ή πολιτικών για απόβλητα που θέτουν συγκεκριμένα προβλήματα διαχείρισης.

4. Τα σχέδια διαχείρισης αποβλήτων μπορούν να περιλαμβάνουν, ανάλογα με την περίπτωση και λαμβάνοντας υπόψη το γεωγραφικό επίπεδο και την κάλυψη της περιοχής που περιλαμβάνεται στο σχεδιασμό, τα ακόλουθα:

- α) οργανωτικές πτυχές που συνδέονται με τη διαχείριση αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένης της περιγραφής της κατανομής αρμοδιοτήτων μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών φορέων που πραγματοποιούν τη διαχείριση αποβλήτων,
- β) αξιολόγηση της χρησιμότητας και της καταλληλότητας της χρησιμοποίησης οικονομικών και άλλων μέσων για την αντιμετώπιση διάφορων προβλημάτων που σχετίζονται με τα απόβλητα, λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης να διατηρηθεί η εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς,
- γ) εκστρατείες ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης απευθυνόμενες στο ευρύ κοινό ή σε συγκεκριμένες ομάδες καταναλωτών,

δ) παλαιές μολυσμένες τοποθεσίες διάθεσης αποβλήτων και τα μέτρα για την αποκατάστασή τους.

5. Τα σχέδια διαχείρισης αποβλήτων είναι σύμφωνα προς τις απαιτήσεις σχεδιασμού περί αποβλήτων που ορίζονται στο άρθρο 14 της οδηγίας 94/62/EK και τη στρατηγική για την υλοποίηση της μείωσης των βιοαποδομήσιμων αστικών αποβλήτων τα οποία προορίζονται για χώρους υγειονομικής ταφής, που αναφέρεται στο άρθρο 5 της οδηγίας 1999/31/EK.

Άρθρο 29

Προγράμματα για την πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων

1. Τα κράτη μέλη εκπονούν, σύμφωνα με τα άρθρα 1 και 4, προγράμματα για την πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων το αργότερο στις 12 Δεκεμβρίου 2013.

Τα προγράμματα αυτά ενσωματώνονται στα σχέδια διαχείρισης αποβλήτων που προβλέπονται στο άρθρο 28 ή σε άλλα προγράμματα περιβαλλοντικής πολιτικής, ανάλογα με την περίπτωση, ή λειτουργούν ως ανεξάρτητα προγράμματα. Στην περίπτωση που ένα τέτοιο πρόγραμμα ενσωματωθεί στο σχέδιο διαχείρισης αποβλήτων ή σε άλλα προγράμματα, τα μέτρα για την πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων προσδιορίζονται σαφώς.

2. Στα προγράμματα που προβλέπονται στην παράγραφο 1 τίθενται στόχοι για την πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων. Τα κράτη μέλη περιγράφουν τα υφιστάμενα προληπτικά μέτρα και αξιολογούν τη χρησιμότητα των παραδειγμάτων των μέτρων που αναφέρονται στο Παράρτημα IV ή άλλων ενδεδειγμένων μέτρων.

Ο στόχος και τα μέτρα αυτά αποσκοπούν στη ρήξη της σχέσης μεταξύ οικονομικής ανάπτυξης και περιβαλλοντικών επιπτώσεων που συνδέονται με την παραγωγή αποβλήτων.

3. Τα κράτη μέλη καθορίζουν κατάλληλα και συγκεκριμένα ποιοτικά ή ποσοτικά κριτήρια για τα θεσπιζόμενα μέτρα πρόληψης δημιουργίας αποβλήτων, ώστε να παρακολουθούν και να αξιολογούν την πρόοδο των μέτρων και μπορούν να θέτουν συγκεκριμένους ποιοτικούς ή ποσοτικούς στόχους και δείκτες, διαφορετικούς από τους αναφερόμενους στην παράγραφο 4, για τον ίδιο σκοπό.

4. Οι δείκτες των μέτρων πρόληψης δημιουργίας αποβλήτων μπορούν να θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία του άρθρου 39, παράγραφος 3.

5. Η Επιτροπή δημιουργεί ένα σύστημα για την ανταλλαγή πληροφοριών σε σχέση με τις βέλτιστες πρακτικές όσον αφορά την πρόληψη των αποβλήτων και αναπτύσσει κατευθυντήριες γραμμές προς στήριξη των κρατών μελών στην προετοιμασία των προγραμμάτων.

Άρθρο 30

Αξιολόγηση και επανεξέταση των σχεδίων και των προγραμμάτων

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε τα σχέδια διαχείρισης αποβλήτων και τα προγράμματα για την πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων να αξιολογούνται τουλάχιστον ανά εξαετία και να αναθεωρούνται, εφόσον ενδείκνυται και, εφόσον απαιτείται, σύμφωνα με τα άρθρα 9 και 11.

2. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος καλείται να περιλαμβάνει στην ετήσια έκθεσή του ανασκόπηση της προόδου ως προς την ολοκλήρωση και την εφαρμογή των προγραμμάτων για την πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων.

Άρθρο 31

Συμμετοχή του κοινού

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι ενδιαφερόμενοι, οι αρχές και το ευρύ κοινό να έχουν τη δυνατότητα να συμμετέχουν στην εκπόνηση των σχεδίων διαχείρισης αποβλήτων και των προγραμμάτων για την πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων και να έχουν πρόσβαση σε αυτά μετά την εκπόνησή τους, σύμφωνα με την οδηγία 2003/35/EK ή, ανάλογα με την περίπτωση, την οδηγία 2001/42/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2001, σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων⁽¹⁾. Τα κράτη μέλη τοποθετούν τα σχέδια και τα προγράμματα σε ιστοχώρο στον οποίο έχει πρόσβαση το κοινό.

Άρθρο 32

Συνεργασία

Τα κράτη μέλη συνεργάζονται, ανάλογα με την περίπτωση, με τα άλλα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και την Επιτροπή για την κατάρτιση των σχεδίων διαχείρισης αποβλήτων και των προγραμμάτων για την πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων σύμφωνα με τα άρθρα 28 και 29.

Άρθρο 33

Πληροφορίες που υποβάλλονται στην Επιτροπή

1. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τα σχέδια διαχείρισης αποβλήτων και τα προγράμματα για την πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων που αναφέρονται στα άρθρα 28 και 29 μόλις αυτά εγκριθούν, και για τυχόν ουσιαστικές αναθεωρήσεις των σχεδίων και των προγραμμάτων.

2. Το μορφότυπο για την κοινοποίηση πληροφοριών για τη θέσπιση και την ουσιαστική αναθεώρηση των εν λόγω σχεδίων και προγραμμάτων θεσπίζεται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 39, παράγραφος 3.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΡΧΕΙΑ

Άρθρο 34

Επιθεωρήσεις

1. Οι οργανισμοί ή επιχειρήσεις που πραγματοποιούν εργασίες επεξεργασίας αποβλήτων, οι οργανισμοί ή οι επιχειρήσεις που συλλέγουν ή μεταφέρουν απόβλητα σε επαγγελματική βάση, οι μεσίτες και οι έμποροι, καθώς και οι οργανισμοί ή οι επιχειρήσεις που παράγουν επικίνδυνα απόβλητα υπόκεινται σε κατάλληλες περιοδικές επιθεωρήσεις από τις αρμόδιες αρχές.

2. Οι επιθεωρήσεις που αφορούν τις εργασίες συλλογής και μεταφοράς καλύπτουν την προέλευση, τη φύση, την ποσότητα και τον προορισμό των συλλεγόμενων και μεταφερόμενων αποβλήτων.

3. Τα κράτη μέλη μπορούν να λαμβάνουν υπόψη τις καταχωρίσεις στο πλαίσιο του κοινοτικού συστήματος οικολογικής διαχείρισης και οικολογικού ελέγχου (EMAS), ιδίως όσον αφορά τη συχνότητα και την ένταση των επιθεωρήσεων.

Άρθρο 35

Τήρηση αρχείων

1. Οι οργανισμοί ή οι επιχειρήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 23, παράγραφος 1, οι παραγωγοί επικίνδυνων αποβλήτων και οι οργανισμοί ή οι εταιρείες που συλλέγουν ή μεταφέρουν επικίνδυνα απόβλητα σε επαγγελματική βάση ή ενεργούν ως έμποροι και μεσίτες επικίνδυνων αποβλήτων, τηρούν χρονολογικά αρχεία με τις ποσότητες, τη φύση, την προέλευση και, ανάλογα με την περίπτωση, τον προορισμό, την συχνότητα συλλογής, τον τρόπο μεταφοράς και τη μέθοδο επεξεργασίας που προβλέπονται για τα απόβλητα και διαθέτουν τις εν λόγω πληροφορίες, κατόπιν αιτήματος, στις αρμόδιες αρχές.

2. Τα αρχεία για τα επικίνδυνα απόβλητα διατηρούνται επί τουλάχιστον τρία έτη· ωστόσο, στην περίπτωση οργανισμών και επιχειρήσεων που μεταφέρουν επικίνδυνα απόβλητα, τα αρχεία αυτά διατηρούνται επί 12 τουλάχιστον μήνες.

Τα δικαιολογητικά της εκτέλεσης των εργασιών διαχείρισης αποβλήτων υποβάλλονται κατόπιν αιτήματος των αρμόδιων αρχών ή ενός προηγούμενου κατόχου.

3. Τα κράτη μέλη μπορούν να ζητούν από παραγωγούς ακίνδυνων αποβλήτων να συμμορφώνονται προς τις παραγράφους 1 και 2.

⁽¹⁾ ΕΕ L 197 της 21.7.2001, σ. 30.

Άρθρο 36

Επιβολή της εφαρμογής και κυρώσεις

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για την απαγόρευση της εγκατάλειψης, της απόρριψης ή της ανεξέλεγκτης διαχείρισης των αποβλήτων.

2. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις διατάξεις σχετικά με τις κυρώσεις που εφαρμόζονται σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων της παρούσας οδηγίας και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίζουν την επιβολή των κυρώσεων αυτών. Οι κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 37

Υποβολή εκθέσεων και αναθεώρηση

1. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν ανά τριετία την Επιτροπή για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, δια της υποβολής τομεακής έκθεσης σε ηλεκτρονική μορφή. Η έκθεση αυτή περιλαμβάνει επίσης πληροφορίες για τη διαχείριση των αποβλήτων ορυκτελαίων και για την επιτευχθείσα πρόοδο κατά την εφαρμογή των προγραμμάτων πρόληψης της δημιουργίας αποβλήτων και, κατά περίπτωση, πληροφορίες σχετικά με μέτρα όπως προβλέπεται στο άρθρο 8 σχετικά με τη διευρυμένη ευθύνη των παραγωγών.

Η έκθεση συντάσσεται βάσει ερωτηματολογίου ή σχεδιαγράμματος, το οποίο καταρτίζει η Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 6 της οδηγίας 91/692/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 23ης Δεκεμβρίου 1991, για την τυποποίηση και τον εξορθολογισμό των εκθέσεων που αφορούν την εφαρμογή ορισμένων οδηγιών για το περιβάλλον⁽¹⁾. Η έκθεση υποβάλλεται στην Επιτροπή εντός εννέα μηνών από το τέλος της τριετούς περιόδου την οποία καλύπτει.

2. Η Επιτροπή αποστέλλει το ερωτηματολόγιο ή το σχεδιάγραμμα στα κράτη μέλη έξι μήνες πριν από την έναρξη της περιόδου που καλύπτει η επί μέρους έκθεση.

3. Η Επιτροπή δημοσιεύει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας εντός εννέα μηνών από την παραλαβή των επί μέρους εκθέσεων των κρατών μελών σύμφωνα με την παράγραφο 1.

4. Στην πρώτη έκθεση που υποβάλλεται έως τις 12 Δεκεμβρίου 2014, η Επιτροπή επανεξετάζει την εφαρμογή της παρούσας οδη-

γίας, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων περί ενεργειακής απόδοσης, και υποβάλλει πρόταση αναθεώρησης, εφόσον απαιτείται. Η έκθεση αξιολογεί επίσης τα υφιστάμενα προγράμματα για την πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων, τους στόχους και τους δείκτες των κρατών μελών και επανεξετάζει τη σκοπιμότητα προγραμμάτων σε κοινοτικό επίπεδο, περιλαμβανομένων των καθεστώτων ευθύνης των παραγωγών για ειδικές κατηγορίες αποβλήτων, στόχων, δεικτών και μέτρων που σχετίζονται με την ανακύκλωση, καθώς και δράσεων ανάκτησης υλικών και ενέργειας που μπορεί να συμβάλουν στην αποτελεσματικότερη επίτευξη των στόχων που καθορίζονται στα άρθρα 1 και 4.

Άρθρο 38

Ερμηνεία και προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο

1. Η Επιτροπή μπορεί να εκπονεί κατευθυντήριες γραμμές για την ερμηνεία των ορισμών της ανάκτησης και της διάθεσης.

Εφόσον απαιτείται, ορίζεται η εφαρμογή του τύπου για τις εγκαταστάσεις αποτέφρωσης που αναφέρεται στο Παράρτημα II, σημείο R1. Τοπικές κλιματικές συνθήκες, όπως η δριμύτητα του ψύχους και η ανάγκη θέρμανσης, είναι δυνατόν να λαμβάνονται υπόψη στο βαθμό που επηρεάζουν την ποσότητα ενέργειας που είναι τεχνικά δυνατόν να χρησιμοποιηθεί ή να παραχθεί υπό μορφή ηλεκτρικής ενέργειας, θερμότητας, ψύξης ή ατμού. Οι τοπικές συνθήκες των εξόχως απόκεντρων περιοχών, όπως ορίζονται στο τέταρτο εδάφιο του άρθρου 299, παράγραφος 2, της Συνθήκης και των εδαφών που αναφέρονται στο άρθρο 25 της Πράξης Προσχώρησης του 1985, μπορούν επίσης να λαμβάνονται υπόψη. Το μέτρο αυτό, το οποίο αποσκοπεί στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, θεσπίζεται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο του άρθρου 39, παράγραφος 2.

2. Τα Παραρτήματα είναι δυνατόν να τροποποιούνται με βάση την επιστημονική και τεχνική πρόοδο. Τα μέτρα αυτά, που αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 39, παράγραφος 2.

Άρθρο 39

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή.

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

3. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

Η περίοδος που προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 6, της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται τριμήνη.

⁽¹⁾ ΕΕ L 377 της 31.12.1991, σ. 48.

Άρθρο 40

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία έως τις 12 Δεκεμβρίου 2010.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εθνικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 41

Κατάργηση και μεταβατικές διατάξεις

Οι οδηγίες 75/439/ΕΟΚ, 91/689/ΕΟΚ, και 2006/12/ΕΚ καταργούνται από τις 12 Δεκεμβρίου 2010.

Ωστόσο, από 12 Δεκεμβρίου 2008, ισχύουν τα ακόλουθα:

α) στην οδηγία 75/439/ΕΟΚ, η παράγραφος 4 του άρθρου 10 αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«4. Η μέθοδος μέτρησης αναφοράς για τον προσδιορισμό της περιεκτικότητας των χρησιμοποιημένων ορυκτελαίων σε πολυχλωροδιφαινύλια/πολυχλωροτριφαινύλια (PCB/PCT) καθορίζεται από την Επιτροπή. Το μέτρο αυτό, που έχει ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας δια συμπληρώσεώς της, εγκρίνεται με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 18, παράγραφος 4, της οδηγίας 2006/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2006, περί των στερεών αποβλήτων (*).

(*) ΕΕ L 114 της 27.4.2006, σ. 9.»

β) Η οδηγία 91/689/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

i) Στο άρθρο 1, η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«4. Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας ως “επικίνδυνα απόβλητα” νοούνται:

— απόβλητα που ταξινομούνται ως επικίνδυνα απόβλητα που περιλαμβάνονται στον κατάλογο που θεσπίζει η απόφαση 2000/532/ΕΚ (*) βάσει των Παραρτημάτων Ι και ΙΙ

της παρούσας οδηγίας. Τα απόβλητα αυτά πρέπει να έχουν μία ή περισσότερες από τις ιδιότητες που αναφέρονται στο Παράρτημα ΙΙΙ. Ο κατάλογος λαμβάνει υπόψη την προέλευση και τη σύνθεση των αποβλήτων και, εφόσον απαιτείται, τις οριακές τιμές συγκέντρωσης. Ο κατάλογος αυτός επανεξετάζεται περιοδικά και, εφόσον είναι αναγκαίο, αναθεωρείται. Τα μέτρα αυτά που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας δια συμπληρώσεώς της, εγκρίνονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 18, παράγραφος 4, της οδηγίας 2006/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2006, περί των στερεών αποβλήτων (**).

— οιαδήποτε άλλα απόβλητα που θεωρούνται από ένα κράτος μέλος ότι διαθέτουν κάποια από τις ιδιότητες που αναφέρονται στο Παράρτημα ΙΙΙ. Οι περιπτώσεις αυτές κοινοποιούνται στην Επιτροπή και επανεξετάζονται με σκοπό την προσαρμογή του καταλόγου. Τα μέτρα αυτά που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας δια συμπληρώσεώς της, εγκρίνονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 18, παράγραφος 4, της οδηγίας 2006/12/ΕΚ.

(*) ΕΕ L 226 της 6.9.2000, σ. 3.

(**) ΕΕ L 114 της 27.4.2006, σ. 9.»

ii) Το άρθρο 9 αντικαθίσταται από τα εξής:

Άρθρο 9

Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την προσαρμογή των παραρτημάτων της παρούσας οδηγίας στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο και για την αναθεώρηση του καταλόγου των αποβλήτων που αναφέρεται στο άρθρο 1, παράγραφος 4, και τα οποία έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών διατάξεων της παρούσας οδηγίας, μεταξύ άλλων δια συμπληρώσεώς της, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 18, παράγραφος 4 της οδηγίας 2006/12/ΕΚ.»

γ) Η οδηγία 2006/12/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

i) Στο άρθρο 1, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από τα εξής:

«2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, στοιχείο α) εφαρμόζεται η απόφαση 2000/532/ΕΚ της Επιτροπής (*) που περιλαμβάνει τον κατάλογο των αποβλήτων που ανήκουν στις κατηγορίες που αναφέρονται στο Παράρτημα Ι της παρούσας οδηγίας. Ο κατάλογος αυτός επανεξετάζεται περιοδικά και, ενδεχομένως, αναθεωρείται. Τα μέτρα αυτά που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας δια συμπληρώσεώς της, εγκρίνονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 18, παράγραφος 4.

(*) ΕΕ L 226 της 6.9.2000, σ. 3.»

ii) Το άρθρο 17 αντικαθίσταται από τα εξής:

«Άρθρο 17

Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την προσαρμογή των παραρτημάτων της παρούσας οδηγίας στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο και που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών διατάξεων της παρούσας οδηγίας θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 18, παράγραφος 4.»

iii) Στο άρθρο 18, η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από τα εξής:

«4. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται το άρθρο 5α, παράγραφοι 1 έως 4, και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/EK, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.»

Κάθε αναφορά στις καταργούμενες οδηγίες λογίζεται ως αναφορά στην παρούσα οδηγία και σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που περιέχεται στο Παράρτημα V.

Άρθρο 42

Έναρξη ισχύος

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

Άρθρο 43

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Έγινε στο Στρασβούργο, 19 Νοεμβρίου 2008.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

H.-G. PÖTTERING

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

J.-P. JOUYET

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΔΙΑΘΕΣΗΣ

- D 1 Εναπόθεση εντός ή επί του εδάφους (π.χ. χώρος υγειονομικής ταφής, κλπ.)
- D 2 Επεξεργασία σε χερσαίο χώρο (π.χ. βιοαποδόμηση υγρών αποβλήτων ή απόρριψη ιλύος στο έδαφος κλπ.)
- D 3 Έγχυση σε βάθος (π.χ. έγχυση αντλήσιμων αποβλήτων σε φρέατα, σε θόλους άλατος, ή σε φυσικά γεωλογικά ρήγματα κλπ.)
- D 4 Τελμάτωση (π.χ. έγχυση υγρών αποβλήτων ή ιλύων σε φρέατα, μικρές λίμνες ή λεκάνες κλπ.)
- D 5 Ειδικά διευθετημένοι χώροι υγειονομικής ταφής (π.χ. τοποθέτηση σε χωριστές στεγανές κυψελοειδείς κατασκευές, επικαλυμμένες και στεγανοποιημένες τόσο μεταξύ τους όσο και σε σχέση με το περιβάλλον κλπ.)
- D 6 Απόρριψη σε υδάτινο σώμα εκτός από θάλασσα/ωκεανό
- D 7 Απόρριψη σε θάλασσα/ωκεανό συμπεριλαμβανομένης της ταφής στο θαλάσσιο βυθό
- D 8 Βιολογική επεξεργασία που δεν προσδιορίζεται σε άλλο σημείο του παρόντος Παραρτήματος, από την οποία προκύπτουν τελικές ενώσεις ή μίγματα που διατίθενται με κάποια από τις εργασίες D 1 ως D 12
- D 9 Φυσιοχημική επεξεργασία που δεν προσδιορίζεται σε άλλο σημείο του παρόντος Παραρτήματος, από την οποία προκύπτουν ενώσεις ή μίγματα που διατίθενται με κάποια από τις εργασίες D 1 ως D 12 (π.χ. εξάτμιση, ξήρανση, αποτέφρωση κλπ.)
- D 10 Αποτέφρωση στην ξηρά
- D 11 Αποτέφρωση στη θάλασσα (*)
- D 12 Μόνιμη αποθήκευση (π.χ. τοποθέτηση κιβωτίων σε ορυχείο κλπ.)
- D 13 Ανάδευση ή ανάμιξη πριν από την υποβολή σε κάποια από τις εργασίες D 1 ως D 12 (**)
- D 14 Ανασυσκευασία πριν από την υποβολή σε κάποια από τις εργασίες D 1 ως D 13
- D 15 Αποθήκευση εν αναμονή υποβολής σε μια από τις εργασίες D 1 ως D 14 (εκτός από προσωρινή αποθήκευση, εν αναμονή συλλογής, στον τόπο παραγωγής των αποβλήτων) (***)

(*) Η δραστηριότητα αυτή απαγορεύεται από την ενωσιακή νομοθεσία και τις διεθνείς συμβάσεις.

(**) Εάν δεν υπάρχει άλλος κατάλληλος κωδικός D, στο σημείο αυτό μπορούν να περιλαμβάνονται προκαταρκτικές εργασίες πριν από τη διάθεση, στις οποίες συμπεριλαμβάνεται η προεπεξεργασία, όπως, μεταξύ άλλων, η διαλογή, η σύνθλιψη, η συμπαγοποίηση, η κοκκοποίηση, η αποξήρανση, το ξέφτισμα, η επανασυσκευασία ή ο διαχωρισμός πριν από την υποβολή σε οιαδήποτε από τις εργασίες D1 έως D12.

(***) Ως προσωρινή αποθήκευση νοείται η προκαταρκτική αποθήκευση σύμφωνα με το άρθρο 3, σημείο 10.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΑΝΑΚΤΗΣΗΣ

- R 1 Χρήση κυρίως ως καύσιμο ή ως άλλο μέσο παραγωγής ενέργειας (*)
- R 2 Ανάκτηση/αποκατάσταση διαλυτών
- R 3 Ανακύκλωση/ανάκτηση οργανικών ουσιών που δεν χρησιμοποιούνται ως διαλύτες (συμπεριλαμβανομένης της κομποστοποίησης και άλλων διαδικασιών βιολογικού μετασχηματισμού) (**)
- R 4 Ανακύκλωση/ανάκτηση μετάλλων και μεταλλικών ενώσεων
- R 5 Ανακύκλωση/ανάκτηση άλλων ανόργανων υλικών (***)
- R 6 Αναγέννηση οξέων ή βάσεων
- R 7 Ανάκτηση προϊόντων που χρησιμεύουν για τη δέσμευση των ρύπων
- R 8 Ανάκτηση προϊόντων από καταλύτες
- R 9 Αναδιύλιση πετρελαίου ή άλλες επαναχρησιμοποιήσεις πετρελαίου
- R 10 Επεξεργασία σε χερσαίο χώρο από την οποία προκύπτει όφελος για τη γεωργία ή οικολογικές βελτιώσεις
- R 11 Χρήση αποβλήτων που προκύπτουν από τις εργασίες R 1 ως R 10
- R 12 Ανταλλαγή αποβλήτων για να υποβληθούν σε κάποια από τις εργασίες R 1 ως R 11 (****)
- R 13 Αποθήκευση αποβλήτων εν αναμονή υποβολής σε κάποια από τις εργασίες R 1 ως R 12 (εκτός από προσωρινή αποθήκευση, εν αναμονή συλλογής, στον τόπο παραγωγής των αποβλήτων) (*****)

(*) Περιλαμβάνει εγκαταστάσεις αποτέφρωσης που προορίζονται για την επεξεργασία στερεών αστικών αποβλήτων μόνον εφόσον η ενεργειακή τους απόδοση ισούται ή υπερβαίνει:

— 0,60 για εγκαταστάσεις που λειτουργούν και επιτρέπονται σύμφωνα με την ισχύουσα κοινοτική νομοθεσία πριν από την 1η Ιανουαρίου 2009,

— το 0,65 για εγκαταστάσεις που επιτρέπονται μετά την 31η Δεκεμβρίου 2008,

και υπολογίζεται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

Ενεργειακή απόδοση = $(E_p - (E_f + E_i)) / (0,97 \times (E_w + E_f))$

Όπου:

E_p είναι η ενέργεια που παράγεται ετησίως υπό μορφή θερμότητας ή ηλεκτρισμού. Υπολογίζεται πολλαπλασιάζοντας την ενέργεια υπό μορφή ηλεκτρισμού με 2,6 και την θερμότητα που παράγεται για εμπορική χρήση με 1,1 (GJ/έτος).

E_f είναι η ενέργεια με την οποία τροφοδοτείται ετησίως το σύστημα από καύσιμα που συμβάλλουν στην παραγωγή ατμού (GJ/έτος).

E_w είναι η ετήσια ενέργεια που περιέχεται στα κατεργασμένα απόβλητα και υπολογίζεται με χρήση της καθαρής θερμογόνου αξίας των αποβλήτων (GJ/έτος).

E_i είναι η ετήσια ενέργεια που εισάγεται εκτός από την E_w και την E_f (GJ/έτος).

0,97 είναι ένας συντελεστής που αντιπροσωπεύει τις ενεργειακές απώλειες λόγω τέφρας πυθμένα και ακτινοβολίας.

Ο τύπος αυτός εφαρμόζεται σύμφωνα με το έγγραφο αναφοράς σχετικά με τις βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές στον τομέα της αποτέφρωσης αποβλήτων.

(**) Περιλαμβάνει την αεριοποίηση και την πυρόλυση που χρησιμοποιούν τα συστατικά ως χημικές ουσίες.

(***) Περιλαμβάνει τον καθαρισμό του εδάφους που οδηγεί σε ανάκτηση εδάφους και την ανακύκλωση ανόργανων οικοδομικών υλικών.

(****) Εάν δεν υπάρχει άλλος κατάλληλος κωδικός R, μπορεί να περιλαμβάνει προκαταρκτικές εργασίες πριν από την ανάκτηση, συμπεριλαμβανομένης της προεπεξεργασίας, όπως, μεταξύ άλλων, την αποσυναρμολόγηση, τη διαλογή, τη σύνθλιψη, τη συμπαγοποίηση, την κοκκοποίηση, την αποξήρανση, το ξέφτισμα, την ανασυσκευασία, το διαχωρισμό, την ανάδευση ή την ανάμειξη πριν από την προώδησή τους για οιαδήποτε από τις εργασίες R1 έως R11.

(*****) Ως προσωρινή αποθήκευση νοείται η προκαταρκτική αποθήκευση σύμφωνα με το άρθρο 3, σημείο 10).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΙΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΑΠΟΒΑΗΤΩΝ ΠΟΥ ΤΑ ΚΑΘΙΣΤΟΥΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ

- H1 «Εκρηκτικό»: ουσίες και παρασκευάσματα που μπορούν να εκραγούν όταν έλθουν σε επαφή με φλόγα ή που είναι περισσότερο ευαίσθητες στις κρούσεις και τις τριβές από το δινιτροβενζόλιο.
- H2 «Οξειδωτικό»: ουσίες και παρασκευάσματα τα οποία, όταν έλθουν σε επαφή με άλλες ουσίες, ιδίως εύφλεκτες ουσίες, παρουσιάζουν ισχυρή εξώθερμο αντίδραση.
- H3-A «Πολύ εύφλεκτο»:
- ουσίες και παρασκευάσματα σε υγρή κατάσταση, των οποίων το σημείο ανάφλεξης είναι κατώτερο των 21 °C (συμπεριλαμβανομένων εξαιρετικά εύφλεκτων υγρών), ή
 - ουσίες και παρασκευάσματα που μπορεί να θερμανθούν και τελικά να αναφλεγούν στον αέρα σε κανονική θερμοκρασία χωρίς εξώθεν παροχή ενέργειας, ή
 - ουσίες και παρασκευάσματα σε στερεά κατάσταση, που μπορούν να αναφλεγούν εύκολα μετά από σύντομη επίδραση πηγής ανάφλεξης και που εξακολουθούν να φλέγονται ή να καίονται μετά την απόσυρση της πηγής ανάφλεξης, ή
 - ουσίες και παρασκευάσματα σε αέρια κατάσταση που αναφλέγονται στον αέρα υπό συνήθη πίεση, ή
 - ουσίες και παρασκευάσματα που, όταν έλθουν σε επαφή με το νερό ή με υγρό αέρα, παράγουν εξαιρετικά αναφλέξιμα αέρια σε επικίνδυνες ποσότητες.
- H3-B «Εύφλεκτο»: υγρές ουσίες και παρασκευάσματα των οποίων το σημείο ανάφλεξης είναι τουλάχιστον 21 °C και δεν υπερβαίνει τους 55 °C.
- H4 «Ερεθιστικό»: ουσίες και παρασκευάσματα μη διαβρωτικά που ερχόμενα σε άμεση επαφή παρατεταμένη ή επαναλαμβανόμενη με το δέρμα ή τους βλεννογόνους δύνανται να προκαλέσουν φλεγμονή.
- H5 «Επιβλαβές»: ουσίες και παρασκευάσματα των οποίων η εισπνοή, κατάποση ή εισχώρηση στο δέρμα είναι δυνατόν να συνεπάγεται περιορισμένους κινδύνους.
- H6 «Τοξικό»: ουσίες και παρασκευάσματα (περιλαμβανομένων πολύ τοξικών ουσιών και παρασκευασμάτων) των οποίων η εισπνοή, κατάποση ή εισχώρηση στο δέρμα είναι δυνατόν να συνεπάγεται σοβαρούς κινδύνους για την υγεία, παροδικού ή χρόνιου χαρακτήρα, ή ακόμη και το θάνατο.
- H7 «Καρκινογόνο»: ουσίες ή παρασκευάσματα οι οποίες, με εισπνοή, κατάποση ή εισχώρηση στο δέρμα μπορούν να προκαλέσουν καρκίνο ή να αυξήσουν τη συχνότητά του.
- H8 «Διαβρωτικό»: ουσίες και παρασκευάσματα οι οποίες, όταν έλθουν σε επαφή με ζωντανούς ιστούς, μπορούν να τους καταστρέψουν.
- H9 «Μολυσματικό»: ουσίες και παρασκευάσματα που περιέχουν ανθεκτικούς μικροοργανισμούς ή τις τοξίνες τους, οι οποίοι είναι γνωστό ή υπάρχουν σοβαροί λόγοι να πιστευτεί ότι προκαλούν ασθένειες στον άνθρωπο ή σε άλλους ζώντες οργανισμούς.
- H10 «Τοξικό για την αναπαραγωγή»: ουσίες ή παρασκευάσματα των οποίων η εισπνοή, κατάποση ή εισχώρηση στο δέρμα, μπορεί να προκαλέσει μη κληρονομικές συγγενείς δυσμορφίες ή να αυξήσει τη συχνότητα εμφάνισής τους.
- H11 «Μεταλλαξογόνο»: ουσίες ή παρασκευάσματα των οποίων η εισπνοή, κατάποση ή εισχώρηση στο δέρμα, μπορεί να προκαλέσει κληρονομικά γενετικά ελαττώματα ή να αυξήσει τη συχνότητα εμφάνισής τους.
- H12 Απόβλητα που εκλύουν τοξικό ή πολύ τοξικό αέριο, όταν έλθουν σε επαφή με το νερό, τον αέρα ή με ένα οξύ.
- H13 (*) «Ευαίσθητοποιητικό»: ουσίες και παρασκευάσματα τα οποία διά της εισπνοής, κατάποσης ή απορρόφησης μέσω του δέρματος, μπορούν να προκαλέσουν αντίδραση του οργανισμού (υπερευαισθητοποίηση) τέτοια ώστε, με περαιτέρω έκθεση σε αυτή την ουσία ή το παρασκεύασμα, να προκαλούνται χαρακτηριστικές επιβλαβείς αντιδράσεις.
- H14 «Οικοτοξικό»: απόβλητα που παρουσιάζουν ή είναι δυνατόν να παρουσιάσουν άμεσο ή μελλοντικό κίνδυνο για έναν ή περισσότερους τομείς του περιβάλλοντος.

(*) Εφόσον υπάρχουν μέθοδοι δοκιμής.

- H15 Απόβλητα ικανά μετά από διάθεση, να δημιουργήσουν, με οποιοδήποτε μέσο, άλλη ουσία, π.χ. προϊόν έκπλυσης, το οποίο έχει ένα από τα χαρακτηριστικά που αναφέρονται ανωτέρω.

Σημειώσεις

1. Οι χαρακτηρισμοί «τοξικό» (και «πολύ τοξικό»), «επιβλαβές», «διαβρωτικό», «ερεθιστικό», «καρκινογόνο», «τοξικό για την αναπαραγωγή», «μεταλλαξογόνο» και «οικοτοξικό» αποδίδονται σύμφωνα με τα κριτήρια που καθορίζονται στο Παράρτημα VI της οδηγίας 67/548/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 1967, περί προσεγγίσεως των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων που αφορούν στην ταξινόμηση, συσκευασία και επισήμανση των επικίνδυνων ουσιών ⁽¹⁾.
2. Ανάλογα με την περίπτωση, εφαρμόζονται οι οριακές τιμές που αναφέρονται στα Παραρτήματα II και III της οδηγίας 99/45/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαΐου 1999, και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών που αφορούν την ταξινόμηση, συσκευασία και επισήμανση των επικίνδυνων παρασκευασμάτων ⁽²⁾.

Μέθοδοι δοκιμών

Πρέπει να χρησιμοποιούνται οι μέθοδοι που περιγράφονται στο Παράρτημα V της οδηγίας 67/548/ΕΟΚ και σε άλλα συναφή σημειώματα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Τυποποίησης (CEN)

⁽¹⁾ ΕΕ 196 της 16.8.1967, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 200 της 30.7.1999 σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΜΕΤΡΩΝ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΤΗΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 29

Μέτρα που μπορεί να επηρεάσουν τις προϋποθέσεις-πλαίσια σχετικά με την παραγωγή αποβλήτων

1. Χρήση μέτρων σχεδιασμού ή άλλα οικονομικά μέσα που προάγουν την αποτελεσματική χρήση των πόρων.
2. Προαγωγή της έρευνας και ανάπτυξης στον τομέα της επίτευξης καθαρότερων προϊόντων και τεχνολογιών που παράγουν λιγότερα απόβλητα καθώς και διανομή και χρήση των αποτελεσμάτων της εν λόγω έρευνας και ανάπτυξης.
3. Ανάπτυξη αποτελεσματικών και χρήσιμων δεικτών για τις περιβαλλοντικές πιέσεις που συνδέονται με την παραγωγή αποβλήτων με στόχο τη συμβολή στην πρόληψη παραγωγής αποβλήτων σε όλα τα επίπεδα, από τις συγκρίσεις προϊόντων σε κοιντικό επίπεδο μέχρι δράσεις που αναλαμβάνονται με πρωτοβουλίες των τοπικών αρχών και μέτρα σε εθνικό επίπεδο.

Μέτρα που μπορεί να επηρεάσουν τις φάσεις σχεδιασμού, παραγωγής και διανομής

4. Προαγωγή του οικολογικού σχεδιασμού (συστηματική ενσωμάτωση περιβαλλοντικών μελημάτων στον σχεδιασμό προϊόντων με στόχο τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του προϊόντος καθ' όλο τον κύκλο της ζωής του).
5. Παροχή πληροφοριών για τεχνικές πρόληψης της δημιουργίας αποβλήτων προκειμένου να διευκολυνθεί η εφαρμογή των βέλτιστων διαθέσιμων τεχνικών από τη βιομηχανία.
6. Οργάνωση της εκπαίδευσης των αρμόδιων αρχών όσον αφορά την εισαγωγή των απαιτήσεων πρόληψης της δημιουργίας αποβλήτων στις άδειες που εκδίδονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας και της οδηγίας 96/61/ΕΚ.
7. Ένταξη μέτρων πρόληψης της παραγωγής αποβλήτων σε εγκαταστάσεις που δεν υπάγονται στην οδηγία 96/61/ΕΚ. Ανάλογα με την περίπτωση, στα μέτρα αυτά μπορεί να περιλαμβάνονται και αξιολογήσεις ή σχέδια πρόληψης της δημιουργίας αποβλήτων.
8. Προσφυγή σε εκστρατείες ευαισθητοποίησης ή παροχή στήριξης στις επιχειρήσεις με οικονομικά, συμβουλευτικά ή άλλα μέσα. Τα μέτρα αυτά μπορεί να είναι ιδιαίτερα αποτελεσματικά στις περιπτώσεις που αφορούν μικρομεσαίες επιχειρήσεις και λειτουργούν μέσω καθιερωμένων δικτύων επιχειρήσεων.
9. Προσφυγή σε εθελοντικές συμφωνίες, επιτροπές καταναλωτών/παραγωγών, ή τομεακές διαπραγματεύσεις έτσι ώστε οι σχετικές επιχειρήσεις ή βιομηχανικοί κλάδοι να καταρτίσουν τα δικά τους σχέδια ή στόχους πρόληψης της δημιουργίας αποβλήτων ή να διορθώσουν τα προϊόντα ή τις συσκευασίες που παράγουν απόβλητα.
10. Προαγωγή αξιόπιστων συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης, συμπεριλαμβανομένου του EMAS και του ISO 14001.

Μέτρα που μπορεί να επηρεάσουν τις φάσεις κατανάλωσης και χρήσης

11. Οικονομικά μέσα, όπως κίνητρα για καθαρές προμήθειες ή καθιέρωση υποχρεωτικής πληρωμής από τους καταναλωτές για συγκεκριμένα αντικείμενα ή στοιχεία συσκευασίας που θα μπορούσαν αλλιώς να διατίθενται δωρεάν.
12. Προσφυγή σε εκστρατείες ευαισθητοποίησης και παροχής πληροφοριών που απευθύνονται στο ευρύ κοινό ή σε ειδικές ομάδες καταναλωτών.
13. Προαγωγή αξιόπιστων οικολογικών σημάτων.
14. Συμφωνίες με τη βιομηχανία, όπως η χρήση επιτροπών προϊόντων όπως εκείνες που συγκροτούνται στο πλαίσιο των Ολοκληρωμένων Πολιτικών Προϊόντων ή με λιανοπωλητές, για τη διάθεση πληροφοριών σχετικά με την πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων και με προϊόντα που έχουν λιγότερες επιπτώσεις στο περιβάλλον.
15. Στο πλαίσιο δημόσιων και εταιρικών προμηθειών, ενσωμάτωση των περιβαλλοντικών κριτηρίων και των κριτηρίων πρόληψης της δημιουργίας αποβλήτων σε δημοπρασίες και συμβάσεις, σύμφωνα με το Εγχειρίδιο για Περιβαλλοντικές Δημόσιες Προμήθειες που δημοσίευσε η Επιτροπή στις 29 Οκτωβρίου 2004.
16. Προαγωγή της επαναχρησιμοποίησης ή/και επιδιόρθωσης κατάλληλων απορριφθέντων προϊόντων ή των συστατικών στοιχείων τους, ιδίως μέσω της χρήσης εκπαιδευτικών ή οικονομικών μέτρων, μέτρων εφοδιαστικής ή άλλων μέτρων, όπως η παροχή στήριξης σε διαπιστευμένα δίκτυα επισκευής και επαναχρησιμοποίησης ή στη σύστασή τους, ιδίως σε πυκνοκατοικημένες περιοχές.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

Οδηγία 2006/12/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 1, παράγραφος 1, σημείο α)	Άρθρο 3, σημείο 1)
Άρθρο 1, παράγραφος 1, σημείο β)	Άρθρο 3, σημείο 5)
Άρθρο 1, παράγραφος 1, σημείο γ)	Άρθρο 3, σημείο 6)
Άρθρο 1, παράγραφος 1, σημείο δ)	Άρθρο 3, σημείο 9)
Άρθρο 1, παράγραφος 1, σημείο ε)	Άρθρο 3, σημείο 19)
Άρθρο 1, παράγραφος 1, σημείο στ)	Άρθρο 3, σημείο 15)
Άρθρο 1, παράγραφος 1, σημείο ζ)	Άρθρο 3, σημείο 10)
Άρθρο 1, παράγραφος 2	Άρθρο 7
Άρθρο 2, παράγραφος 1	Άρθρο 2, παράγραφος 1
Άρθρο 2, παράγραφος 1, σημείο α)	Άρθρο 2, παράγραφος 1, σημείο α)
Άρθρο 2, παράγραφος 1, σημείο β)	Άρθρο 2, παράγραφος 2
Άρθρο 2, παράγραφος 1, σημείο β), υπό i)	Άρθρο 2, παράγραφος 1, σημείο δ)
Άρθρο 2, παράγραφος 1, σημείο β), υπό ii)	Άρθρο 2, παράγραφος 2, σημείο δ)
Άρθρο 2, παράγραφος 1, σημείο β), υπό iii)	Άρθρο 2, παράγραφος 1, σημείο στ) και παράγραφος 2, σημείο γ)
Άρθρο 2, παράγραφος 1, σημείο β), υπό iv)	Άρθρο 2, παράγραφος 2, σημείο α)
Άρθρο 2, παράγραφος 1, σημείο β), υπό ν)	Άρθρο 2, παράγραφος 1, σημείο ε)
Άρθρο 2, παράγραφος 2	Άρθρο 2, παράγραφος 4
Άρθρο 3, παράγραφος 1	Άρθρο 4
Άρθρο 4, παράγραφος 1	Άρθρο 13
Άρθρο 4, παράγραφος 2	Άρθρο 36, παράγραφος 1
Άρθρο 5	Άρθρο 16
Άρθρο 6	—
Άρθρο 7	Άρθρο 28
Άρθρο 8	Άρθρο 15
Άρθρο 9	Άρθρο 23
Άρθρο 10	Άρθρο 23
Άρθρο 11	Άρθρο 24 και 25
Άρθρο 12	Άρθρο 26
Άρθρο 13	Άρθρο 34
Άρθρο 14	Άρθρο 35
Άρθρο 15	Άρθρο 14
Άρθρο 16	Άρθρο 37
Άρθρο 17	Άρθρο 38
Άρθρο 18, παράγραφος 1	Άρθρο 39, παράγραφος 1

Οδηγία 2006/12/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
—	Άρθρο 39, παράγραφος 2
Άρθρο 18, παράγραφος 2	—
Άρθρο 18, παράγραφος 3	Άρθρο 39, παράγραφος 3
Άρθρο 19	Άρθρο 40
Άρθρο 20	—
Άρθρο 21	Άρθρο 42
Άρθρο 22	Άρθρο 43
Παράρτημα Ι	—
Παράρτημα ΙΑ	Παράρτημα Ι
Παράρτημα ΙΒ	Παράρτημα ΙΙ

Οδηγία 75/439/ΕΟΚ	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 1, παράγραφος 1	Άρθρο 3, σημείο 18)
Άρθρο 2	Άρθρα 13 και 21
Άρθρο 3, παράγραφοι 1 και 2	—
Άρθρο 3, παράγραφος 3	Άρθρο 13
Άρθρο 4	Άρθρο 13
Άρθρο 5, παράγραφος 1	—
Άρθρο 5, παράγραφος 2	—
Άρθρο 5, παράγραφος 3	—
Άρθρο 5, παράγραφος 4	Άρθρα 26 και 34
Άρθρο 6	Άρθρο 23
Άρθρο 7, σημείο α)	Άρθρο 13
Άρθρο 7, σημείο β)	—
Άρθρο 8, παράγραφος 1	—
Άρθρο 8, παράγραφος 2, σημείο α)	—
Άρθρο 8, παράγραφος 2, σημείο β)	—
Άρθρο 8, παράγραφος 3	—
Άρθρο 9	—
Άρθρο 10, παράγραφος 1	Άρθρο 18
Άρθρο 10, παράγραφος 2	Άρθρο 13
Άρθρο 10, παράγραφοι 3, 4	—
Άρθρο 10, παράγραφος 5	Άρθρα 19, 21, 25, 34 και 35
Άρθρο 11	—
Άρθρο 12	Άρθρο 35
Άρθρο 13, παράγραφος 1	Άρθρο 34

Οδηγία 75/439/ΕΟΚ	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 13, παράγραφος 2	—
Άρθρο 14	—
Άρθρο 15	—
Άρθρο 16	—
Άρθρο 17	—
Άρθρο 18	Άρθρο 37
Άρθρο 19	—
Άρθρο 20	—
Άρθρο 21	—
Άρθρο 22	—
Παράρτημα Ι	—

Οδηγία 91/689/ΕΟΚ	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 1, παράγραφος 1	—
Άρθρο 1, παράγραφος 2	—
Άρθρο 1, παράγραφος 3	—
Άρθρο 1, παράγραφος 4	Άρθρο 3, παράγραφοι 2 και 7
Άρθρο 1, παράγραφος 5	Άρθρο 20
Άρθρο 2, παράγραφος 1	Άρθρο 23
Άρθρο 2, παράγραφοι 2 ως 4	Άρθρο 18
Άρθρο 3	Άρθρα 24, 25 και 26
Άρθρο 4, παράγραφος 1	Άρθρο 34, παράγραφος 1
Άρθρο 4, παράγραφοι 2, 3	Άρθρο 35
Άρθρο 5, παράγραφος 1	Άρθρο 19, παράγραφος 1
Άρθρο 5, παράγραφος 2	Άρθρο 34, παράγραφος 2
Άρθρο 5, παράγραφος 3	Άρθρο 19, παράγραφος 2
Άρθρο 6	Άρθρο 28
Άρθρο 7	—
Άρθρο 8	—
Άρθρο 9	—
Άρθρο 10	—
Άρθρο 11	—
Άρθρο 12	—
Παραρτήματα Ι, ΙΙ	—
Παράρτημα ΙΙΙ	Παράρτημα ΙΙΙ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 27ης Ιουνίου 2002

για την τροποποίηση του παραρτήματος II της οδηγίας 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2002) 2238]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2002/525/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την οδηγία 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Σεπτεμβρίου 2000, για τα οχήματα στο τέλος της διάρκειας ζωής τους ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με την οδηγία 2000/53/ΕΚ η Επιτροπή καλείται να αξιολογήσει ορισμένες επικίνδυνες ουσίες που απαγορεύονται δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) της εν λόγω οδηγίας.
- (2) Η Επιτροπή έχοντας προβεί στις απαιτούμενες τεχνικές και επιστημονικές εκτιμήσεις, κατέληξε σε μια σειρά συμπερασμάτων.
- (3) Ορισμένα υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία που περιέχουν μόλυβδο, υδράργυρο, κάδμιο ή εξασθενές χρώμιο θα πρέπει να εξαιρεθούν ή να συνεχίσουν να εξαιρούνται από την απαγόρευση, δεδομένου ότι παραμένει αναπόφευκτη η χρήση αυτών των επικινδύνων ουσιών στα συγκεκριμένα υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία.
- (4) Ορισμένες εξαίρεσεις από την απαγόρευση για ορισμένα συγκεκριμένα υλικά ή κατασκευαστικά στοιχεία πρέπει να είναι περιορισμένης εμβέλειας και προσωρινές, ούτως ώστε να επιτευχθεί η σταδιακή κατάργηση των επικινδύνων ουσιών στα οχήματα, δεδομένου ότι θα καταστεί δυνατό να αποφεύγεται η χρήση αυτών των ουσιών στις εν λόγω εφαρμογές.
- (5) Το κάδμιο στους συσσωρευτές για ηλεκτρικά οχήματα πρέπει να εξαιρεθεί μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2005 δεδομένου ότι, με βάση τα σημερινά επιστημονικά και τεχνικά δεδομένα και τη συνολική περιβαλλοντική εκτίμηση που διεξήχθη, μέχρι την ημερομηνία αυτή θα έχουν προσφερθεί υποκατάστατα και θα εξασφαλιστεί η διάθεση ηλεκτρικών οχημάτων. Ωστόσο, θα πρέπει να συνεχισθεί η παρακολούθηση της προοδευτικής αντικατάστασης του καδμίου, λαμβάνοντας υπόψη τη δυνατότητα διάθεσης ηλεκτρικών οχημάτων. Η Επιτροπή θα δημοσιεύσει τα πορίσματά της και ενδέχεται να προτείνει παράταση, εάν αυτό αποδειχθεί δικαιολογημένο από τα αποτελέσματα της παρακολούθησης, της καταληκτικής προθεσμίας για το κάδμιο στους συσσωρευτές ηλεκτρικών οχημάτων.

- (6) Η εξαίρεση του μολύβδου από την απαγόρευση όταν προορίζεται για την εσωτερική επίστρωση δεξαμενών βενζίνης πρέπει να απαλειφθεί, δεδομένου ότι είναι ήδη δυνατό να αποφευχθεί η χρήση μολύβδου σε αυτά τα κατασκευαστικά στοιχεία.
- (7) Εφόσον η απόλυτη απουσία βαρέων μετάλλων είναι αδύνατο να επιτευχθεί σε ορισμένες περιπτώσεις, ορισμένες τιμές συγκέντρωσης μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου ή εξασθενούς χρώμιο σε συγκεκριμένα υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία πρέπει να είναι ανεκτές, υπό τον όρο ότι οι επικίνδυνες αυτές ουσίες δεν έχουν προστεθεί σκοπίμως.
- (8) Η οδηγία 2000/53/ΕΚ θα πρέπει ως εκ τούτου να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (9) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που συστάθηκε με το άρθρο 18 της οδηγίας 75/442/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 1975, περί αποβλήτων ⁽²⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την απόφαση 96/350/ΕΚ της Επιτροπής ⁽³⁾,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα II της οδηγίας 2000/53/ΕΚ αντικαθίσταται από το κείμενο που παρατίθεται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 2

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι δεν διατίθεται στην αγορά μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2005 κάδμιο σε συσσωρευτές ηλεκτρικών οχημάτων.

Στο πλαίσιο της συνολικής περιβαλλοντικής εκτίμησης που ήδη διενεργήθηκε, η Επιτροπή θα συνεχίσει να αναλύει την προοδευτική αντικατάσταση του καδμίου, λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη να διατηρηθεί η διάθεση ηλεκτρικών οχημάτων. Η Επιτροπή θα ολοκληρώσει και θα δημοσιεύσει τα πορίσματά της το αργότερο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2004 και, ενδεχομένως, εάν αυτό αποδειχθεί δικαιολογημένο από τα αποτελέσματα της ανάλυσης, να υποβάλει πρόταση για παράταση της προθεσμίας σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) της οδηγίας 2000/53/ΕΚ.

⁽¹⁾ ΕΕ L 269 της 21.10.2000, σ. 34.⁽²⁾ ΕΕ L 194 της 25.7.1975, σ. 39.⁽³⁾ ΕΕ L 135 της 6.6.1996, σ. 32.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2003.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 27 Ιουνίου 2002.

Για την Επιτροπή
Margot WALLSTRÖM
Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία που εξαιρούνται από το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α)

Υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία	Πεδίο εφαρμογής και καταληκτική ημερομηνία της εξαίρεσης	Επισημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) σημείο iv)
<i>Μόλυβδος ως συστατικό κραμάτων</i>		
1. Χάλυβας για μηχανουργική επεξεργασία και χάλυβα με επίστρωση ψευδαργύρου με περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 0,35 % κατά βάρος		
2. α) Αλουμίνιο για μηχανουργική επεξεργασία με περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 2 % κατά βάρος β) Αλουμίνιο για μηχανουργική επεξεργασία με περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 1 % κατά βάρος	1η Ιουλίου 2005 ⁽¹⁾ 1η Ιουλίου 2008 ⁽²⁾	
3. Κράματα χαλκού με περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 4 % κατά βάρος		
4. Έδρανα και έμβολα από μόλυβδο/ορείχαλκο		
<i>Μόλυβδος και ενώσεις μολύβδου σε κατασκευαστικά στοιχεία</i>		
5. Συσσωρευτές		X
6. Αποσβεστήρες δονήσεων		X
7. Βαρίδια ζυγοστάθμισης τροχών	Για τύπους οχημάτων εγκεκριμένους πριν από την 1η Ιουλίου 2003 και βαρίδια ζυγοστάθμισης τροχών που προορίζονται για την συντήρηση των οχημάτων αυτών: 1η Ιουλίου 2005 ⁽³⁾	X
8. Μέσα βουλκανισμού και σταθεροποιητές για ελαστομερή για τις εφαρμογές διοχέτευσης ρευστών και συστήματα μετάδοσης κίνησης	1η Ιουλίου 2005 ⁽⁴⁾	
9. Σταθεροποιητικό μέσο σε προστατευτικές βαφές	1η Ιουλίου 2005	
10. Ψήκτες άνθρακα για ηλεκτρικούς κινητήρες	Για τύπους οχημάτων εγκεκριμένους πριν από την 1η Ιουλίου 2003 και ψήκτες άνθρακα για ηλεκτρικούς κινητήρες που προορίζονται για την συντήρηση των οχημάτων αυτών: 1η Ιουλίου 2005	
11. Συγκολλητικό μέσο σε πλακίδια ηλεκτρονικών κυκλωμάτων και άλλες εφαρμογές		X ⁽⁵⁾
12. Χαλκός σε επενδύσεις πέδησης που περιέχει περισσότερο από 0,5 % μόλυβδο κατά βάρος	Για τύπους οχημάτων εγκεκριμένους πριν από την 1η Ιουλίου 2003 και την συντήρηση των οχημάτων αυτών: 1η Ιουλίου 2004	X
13. Έδρανα βαλβίδων	Τύπου κινητήρων που έχουν κατασκευαστεί πριν από την 1η Ιουλίου 2003: 1η Ιουλίου 2006	

Υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία	Πεδίο εφαρμογής και καταληκτική ημερομηνία της εξαίρεσης	Επισημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) σημείο iv)
14. Ηλεκτρικά κατασκευαστικά στοιχεία που περιέχουν μόλυβδο σε υάλινη ή κεραμική μήτρα, εκτός της υάλου λαμπτήρων και του εφυαλώματος σπιθηριστήρων		X ⁽⁶⁾ (για κατασκευαστικά στοιχεία εκτός των πιεζοηλεκτρικών σε κινητήρες)
15. Υαλος λαμπτήρων και εφυάλωμα σπιθηριστήρων	1η Ιανουαρίου 2005	
16. Πυροτεχνικοί ενεργοποιητές	1η Ιουλίου 2007	

Εξασθενές χρώμιο

17. Αντιδιαβρωτικές επιπτώσεις	1η Ιουλίου 2007	
18. Ψυγεία απορρόφησης σε αυτοκινούμενα τροχήσπιτα		X

Υδράργυρος

19. Λαμπτήρες εκκένωσης και οθόνες πίνακα οργάνων		X
---	--	---

Κάδμιο

20. Παχύστρωμες πάστες	1η Ιουλίου 2006	
21. Συσσωρευτές για ηλεκτρικά οχήματα	31η Δεκεμβρίου 2005. Μετά τις 31η Δεκεμβρίου 2005, η διάθεση στην αγορά συσσωρευτών NiCd επιτρέπεται μόνον ως ανταλλακτικά για οχήματα που έχουν διατεθεί στην αγορά πριν από αυτή την ημερομηνία	X

(¹) Μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2005 η Επιτροπή αξιολογεί κατά πόσον το χρονοδιάγραμμα κατάργησης για αυτήν την καταχώρηση πρέπει να αναθεωρηθεί, με βάση τα διαθέσιμα υποκατάστατα μολύβδου, λαμβάνοντας υπόψη τους στόχους του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο α).

(²) Βλέπε υποσημείωση 1.

(³) Μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2005 η Επιτροπή αξιολογεί αυτή την εξαίρεση ως προς τις πιυχές οδικής ασφάλειας.

(⁴) Βλέπε υποσημείωση 1.

(⁵) Αποσυναρμολόγηση εάν, μαζί με το μόλυβδο υπό το σημείο 14, σημειώνεται υπέρβαση της μέσης οριακής τιμής 60 g ανά όχημα. Κατά την εφαρμογή αυτής της ρήτρας δεν λαμβάνονται υπόψη οι ηλεκτρονικές διατάξεις που δεν έχουν τοποθετηθεί από τον κατασκευαστή στη γραμμή παραγωγής.

(⁶) Αποσυναρμολόγηση εάν, μαζί με το μόλυβδο υπό το σημείο 11, σημειώνεται υπέρβαση της μέσης οριακής τιμής 60 g ανά όχημα. Κατά την εφαρμογή αυτής της ρήτρας δεν λαμβάνονται υπόψη οι ηλεκτρονικές διατάξεις που δεν έχουν τοποθετηθεί από τον κατασκευαστή στη γραμμή παραγωγής.

Σημειώσεις:

- Είναι ανεκτή τιμή συγκέντρωσης μολύβδου, εξασθενούς χρωμίου και υδραργύρου έως 0,1 % κατά βάρος και ανά ομοιογενές υλικό, καθώς και καδμίου έως 0,01 %, κατά βάρος ανά ομοιογενές υλικό, υπό τον όρο ότι οι ουσίες αυτές δεν έχουν προστεθεί σκοπίμως (¹).
- Είναι επίσης ανεκτή τιμή συγκέντρωσης μολύβδου έως 0,4 % στο αλουμίνιο, υπό τον όρο ότι δεν έχει προστεθεί σκοπίμως (²).
- Έως την 1η Ιουλίου 2007 είναι ανεκτή τιμή συγκέντρωσης μολύβδου έως 0,4 % στο χαλκό που προορίζεται για υλικά τριβής των επενδύσεων πέδησης, υπό τον όρο ότι δεν έχει προστεθεί σκοπίμως (³).
- Η επαναχρησιμοποίηση μερών οχημάτων τα οποία έχουν ήδη διατεθεί στην αγορά την καταληκτική ημερομηνία της εξαίρεσης επιτρέπεται χωρίς περιορισμούς, δεδομένου ότι δεν καλύπτεται από το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α).
- Μέχρι την 1η Ιουλίου 2007 ισχύουν οι ίδιες εξαιρέσεις για νέα ανταλλακτικά που προορίζονται για την επιδιόρθωση (⁴) μερών οχημάτων τα οποία εξααιρούνται από τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο α).»

(¹) "Προστεθεί σκοπίμως" σημαίνει "εσκεμμένως χρησιμοποιηθεί κατά την παρασκευή υλικού ή κατασκευαστικού στοιχείου όταν είναι επιθυμητή η συνεχής ύπαρξή του ώστε να προσδίδεται στο τελικό προϊόν ιδιαίτερο χαρακτηριστικό, εμφάνιση ή ποιότητα". Η χρήση ανακυκλωμένων υλικών ως πρώτων υλών για την παραγωγή νέων προϊόντων, μέρος των οποίων προέρχεται από ανακυκλωμένα υλικά που περιέχουν ορισμένα ποσοστά των εν λόγω μετάλλων, δεν θεωρείται ως σκόπιμη προσθήκη.

(²) Βλέπε υποσημείωση 1.

(³) Βλέπε υποσημείωση 1.

(⁴) Η ρήτρα αυτή ισχύει για τα ανταλλακτικά που προορίζονται για την συντήρηση οχημάτων και όχι για συστατικά μέρη. Δεν ισχύει για βαρίδια ζυγοστάθμισης, ψήκτρες ανθρακα για ηλεκτρικά οχήματα και για επενδύσεις πέδησης, επειδή τα εν λόγω κατασκευαστικά στοιχεία καλύπτονται από ιδιαίτερες καταχωρήσεις.

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 24ης Ιανουαρίου 2005

για την τροποποίηση του παραρτήματος II της οδηγίας 2000/53/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2004) 2735]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2005/63/EK)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την οδηγία 2000/53/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Σεπτεμβρίου 2000, για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) της οδηγίας 2000/53/EK, απαγορεύεται η χρήση μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου ή εξασθενούς χρωμίου σε υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία των οχημάτων που διατίθενται στην αγορά μετά την 1η Ιουλίου 2003, πλην εκείνων των περιπτώσεων που απαριθμούνται στο παράρτημα II της εν λόγω οδηγίας, υπό τους όρους που προσδιορίζονται σε αυτό.
- (2) Δεδομένου ότι η επαναχρησιμοποίηση των προϊόντων, η ανακαίνιση και η παράταση της διάρκειας ζωής τους είναι επωφελείς, είναι αναγκαίο να υπάρχουν διαθέσιμα ανταλλακτικά για την επισκευή οχημάτων που είχαν διατεθεί ήδη στην αγορά την 1η Ιουλίου 2003. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να είναι ανεκτή η χρήση μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου ή εξασθενούς χρωμίου σε ανταλλακτικά που έχουν διατεθεί στην αγορά μετά την 1η Ιουλίου 2003 για την επισκευή τέτοιων οχημάτων.
- (3) Η οδηγία 2000/53/EK θα πρέπει, επομένως, να τροποποιηθεί ανάλογα.
- (4) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής του άρθρου 18 της οδηγίας 75/442/ΕΟΚ του Συμβουλίου ⁽²⁾,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Στο παράρτημα II της οδηγίας 2000/53/EK, η πέμπτη περίπτωση των «Σημειώσεων» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«— ανταλλακτικά που έχουν διατεθεί στην αγορά μετά την 1η Ιουλίου 2003 και χρησιμοποιούνται για οχήματα που έχουν διατεθεί στην αγορά πριν από την 1η Ιουλίου 2003 εξαιρούνται από τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) (*).

(*) Η ρήτρα αυτή δεν εφαρμόζεται στα βαρίδια ζυγοστάθμισης τροχών, στις ψήκτρες άνθρακα για ηλεκτρικούς κινητήρες και στις επενδύσεις πέδησης, δεδομένου ότι τα εν λόγω κατασκευαστικά στοιχεία καλύπτονται από ιδιαίτερες καταχωρίσεις.»

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 24 Ιανουαρίου 2005.

Για την Επιτροπή

Stavros DIMAS

Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 269 της 21.10.2000, σ. 34· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση 2002/525/EK της Επιτροπής (ΕΕ L 170 της 29.6.2002, σ. 81).

⁽²⁾ ΕΕ L 194 της 25.7.1975, σ. 39· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 284 της 31.10.2003, σ. 1).

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 10ης Ιουνίου 2005

για τροποποίηση του παραρτήματος II της οδηγίας 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2005) 1707]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2005/438/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την οδηγία 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Σεπτεμβρίου 2000, για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) της οδηγίας 2000/53/ΕΚ, απαγορεύεται η χρήση μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου ή εξασθενούς χρωμίου σε υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία των οχημάτων που διατίθενται στην αγορά μετά την 1η Ιουλίου 2003, πλην εκείνων των περιπτώσεων που απαριθμούνται στο παράρτημα II της εν λόγω οδηγίας, υπό τους όρους που προσδιορίζονται σε αυτό.
- (2) Δεδομένου ότι η επαναχρησιμοποίηση των προϊόντων, η ανακαίνιση και η παράταση της διάρκειας ζωής τους είναι επωφελείς, είναι αναγκαίο να υπάρχουν διαθέσιμα ανταλλακτικά για την επισκευή οχημάτων που είχαν διατεθεί ήδη στην αγορά την 1η Ιουλίου 2003. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να είναι ανεκτή η χρήση μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου ή εξασθενούς χρωμίου σε ανταλλακτικά που έχουν διατεθεί στην αγορά μετά την 1η Ιουλίου 2003 για την επισκευή τέτοιων οχημάτων.
- (3) Η οδηγία 2000/53/ΕΚ θα πρέπει επομένως να τροποποιηθεί ανάλογα.

- (4) Τα προβλεπόμενα στην παρούσα απόφαση μέτρα είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής του άρθρου 18 της οδηγίας 75/442/ΕΟΚ του Συμβουλίου ⁽²⁾,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Στο παράρτημα II της οδηγίας 2000/53/ΕΚ η πέμπτη περίπτωση των «Σημειώσεων» αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«— Ανταλλακτικά που έχουν διατεθεί στην αγορά μετά την 1η Ιουλίου 2003 και χρησιμοποιούνται για οχήματα που έχουν διατεθεί στην αγορά πριν από την 1η Ιουλίου 2003 εξαιρούνται από τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) ^(*).

(*) Η ρήτρα αυτή δεν εφαρμόζεται στα βαρίδια ζυγοστάθμισης τροχών, στις ψήκτρες άνθρακα για ηλεκτρικούς κινητήρες και στις επενδύσεις πέδησης, δεδομένου ότι τα εν λόγω κατασκευαστικά στοιχεία καλύπτονται από ιδιαίτερες καταχωρήσεις.»

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 10 Ιουνίου 2005.

Για την Επιτροπή

Σταύρος ΔΗΜΑΣ

Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 269 της 21.10.2000, σ. 34· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την απόφαση 2005/63/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 25 της 8.1.2005, σ. 73).

⁽²⁾ ΕΕ L 194 της 25.7.1975, σ. 39· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 284 της 31.10.2003, σ. 1).

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 20ής Σεπτεμβρίου 2005

για την τροποποίηση του παραρτήματος II της οδηγίας 2000/53/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2005/673/EK)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την οδηγία 2000/53/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Σεπτεμβρίου 2000, για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με την οδηγία 2000/53/EK, η Επιτροπή καλείται να αξιολογήσει τη χρήση μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου ή εξασθενούς χρωμίου, η οποία απαγορεύεται δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) της εν λόγω οδηγίας.
- (2) Η Επιτροπή, έχοντας προβεί στις απαιτούμενες τεχνικές και επιστημονικές εκτιμήσεις, κατέληξε σε μια σειρά συμπερασμάτων.
- (3) Ορισμένες εξαιρέσεις από την απαγόρευση δεν θα πρέπει να παραταθούν, διότι είναι πλέον δυνατόν να αποφεύγεται η χρήση μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου ή εξασθενούς χρωμίου στις εν λόγω εφαρμογές.
- (4) Ορισμένα υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία που περιέχουν μολύβδο, υδράργυρο, κάδμιο ή εξασθενές χρώμιο θα πρέπει να εξαιρούνται ή να συνεχίσουν να εξαιρούνται από την απαγόρευση του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο α), δεδομένου ότι παραμένει αναπόφευκτη η χρήση αυτών των ουσιών στα συγκεκριμένα υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία. Σε ορισμένες περιπτώσεις, είναι σκόπιμο να επανεξετασθεί η καταληκτική ημερομηνία αυτών των εξαιρέσεων, προκειμένου να εκτιμηθεί κατά πόσον παραμένει αναπόφευκτη η χρήση των απαγορευμένων ουσιών στο μέλλον.
- (5) Στην περίπτωση του αλουμινίου για μηχανουργική επεξεργασία, με περιεκτικότητα σε μολύβδο έως 1,5 % κατά βάρος, που αναφέρεται στο σημείο 2 στοιχείο α) του παραρτήματος,

η Επιτροπή θα κρίνει, έως την 1η Ιουλίου 2007, κατά πόσον πρέπει να επανεξετασθεί η καταληκτική ημερομηνία της εξαίρεσης αυτής, σε συνάρτηση με τη διαθεσιμότητα υποκατάστατων μολύβδου.

- (6) Στην περίπτωση των κελυφών και δακτυλίων εδράνων από μολύβδο, που αναφέρονται στο σημείο 4 του παραρτήματος, η Επιτροπή θα κρίνει, έως την 1η Ιουλίου 2007, κατά πόσον πρέπει να επανεξετασθεί η καταληκτική ημερομηνία της εξαίρεσης αυτής, ώστε να εξασφαλισθεί η εφαρμογή τεχνολογιών χωρίς χρήση μολύβδου σε όλους τους κινητήρες και τα συστήματα μετάδοσης κίνησης, χωρίς να επηρεάζεται η ορθή λειτουργία τους.
- (7) Στην περίπτωση της χρήσης εξασθενούς χρωμίου προοριζόμενες για αντιδιαβρωτικές επιστρώσεις σε συστήματα κοχλίου και περικοχλίου για εφαρμογή σε πλαίσια, που αναφέρονται στο σημείο 13 στοιχείο β) του παραρτήματος, η Επιτροπή θα κρίνει, έως την 1η Ιουλίου 2007, κατά πόσον πρέπει να επανεξετασθεί η καταληκτική ημερομηνία της εξαίρεσης αυτής, ώστε να εξασφαλισθεί ότι δεν πρόκειται να συμβεί τυχαία αποσύνδεση βασικών μηχανικών μερών κατά τη διάρκεια ζωής του οχήματος.
- (8) Στην περίπτωση της χρήσης καδμίου σε συσσωρευτές για ηλεκτρικά οχήματα, που αναφέρονται στο σημείο 17 του παραρτήματος, η Επιτροπή θα κρίνει, έως το τέλος του 2007, κατά πόσον πρέπει να επανεξετασθεί η καταληκτική ημερομηνία της εξαίρεσης αυτής, ώστε να εξασφαλισθεί η διαθεσιμότητα εναλλακτικών τεχνολογιών συσσωρευτών και ηλεκτρικών οχημάτων.
- (9) Επομένως, θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως η οδηγία 2000/53/EK,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Υπό την επιφύλαξη της απόφασης 2005/438/EK της Επιτροπής ⁽²⁾, το παράρτημα II της οδηγίας 2000/53/EK αντικαθίσταται από το παράρτημα της παρούσας απόφασης.

⁽¹⁾ ΕΕ L 269 της 21.10.2000, σ. 34· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την απόφαση 2005/438/EK της Επιτροπής (ΕΕ L 152 της 15.6.2005, σ. 19).

⁽²⁾ ΕΕ L 152 της 15.6.2005, σ. 19.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση εφαρμόζεται από την 1η Ιουλίου 2005.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 20 Σεπτεμβρίου 2005.

Για το Συμβούλιο

Η Πρόεδρος

M. BECKETT

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία που εξαιρούνται από το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α)

Υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία	Πεδίο εφαρμογής και καταληκτική ημερομηνία της εξαίρεσης	Επισημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) σημείο iv)
Μόλυβδος ως συστατικό κραμάτων		
1. Χάλυβας για μηχανουργική επεξεργασία και χάλυβας με επίσρωση ψευδαργύρου, με περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 0,35 % κατά βάρος		
2 α) Αλουμίνιο για μηχανουργική επεξεργασία, με περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 1,5 % κατά βάρος	1 Ιουλίου 2008	
2 β) Αλουμίνιο για μηχανουργική επεξεργασία, με περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 0,4 % κατά βάρος		
3. Κράματα χαλκού, με περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 4 % κατά βάρος		
4. Κελύφη και δακτύλιοι εδράνων	1η Ιουλίου 2008	
Μόλυβδος και ενώσεις μολύβδου σε κατασκευαστικά στοιχεία		
5. Συσσωρευτές		X
6. Αποσβεστήρες δονήσεων		X
7 α) Μέσα βουλκανισμού και σταθεροποιητές για ελαστομερή για εφαρμογές διοχέτευσης ρευστών και σε συστήματα μετάδοσης κίνησης, με περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 0,5 % κατά βάρος	1η Ιουλίου 2006	
7 β) Συγκολλητικές ύλες για ελαστομερή για εφαρμογές σε συστήματα μετάδοσης κίνησης, με περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 0,5 % κατά βάρος		
8. Υλικό συγκόλλησης σε κάρτες ηλεκτρονικών κυκλωμάτων και άλλες ηλεκτρικές εφαρμογές		X ⁽¹⁾
9. Χαλκός σε υλικά τριβής των επενδύσεων πέδησης, με περιεκτικότητα σε μόλυβδο άνω του 0,4 % κατά βάρος	1η Ιουλίου 2007	X
10. Έδρανα βαλβίδων	Τύποι κινητήρων που έχουν αναπτυχθεί πριν από την 1η Ιουλίου 2003: 1η Ιουλίου 2007	
11. Ηλεκτρικά κατασκευαστικά στοιχεία που περιέχουν μόλυβδο σε υάλινη ή κεραμική μήτρα, εκτός της υάλου λαμπτήρων και του εφυσάλωματος αναφλεκτήρων		X ⁽²⁾ (για κατασκευαστικά στοιχεία εκτός πιεζοηλεκτρικών σε κινητήρες)
12. Πυροτεχνικοί ενεργοποιητές	Για τύπους οχημάτων εγκεκριμένους πριν από την 1η Ιουλίου 2006 και ως ανταλλακτικοί ενεργοποιητές για τα οχήματα αυτά	
Εξασθενές χρώμιο		
13 α) Αντιδιαβρωτικές επιστρώσεις	1η Ιουλίου 2007	
13 β) Αντιδιαβρωτικές επιστρώσεις σε συστήματα κοχλίου και περικοχλίου για εφαρμογή σε πλαίσια	1η Ιουλίου 2008	
14. Ψυγεία απορρόφησης σε αυτοκινούμενα τροχόσπιτα		X
Υδράργυρος		
15. Λαμπτήρες εκκένωσης και οθόνες πίνακα οργάνων		X
Κάδμιο		
16. Παχύστρωμες πάστες	1η Ιουλίου 2006	

17. Συσσωρευτές για ηλεκτρικά οχήματα	Μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2008, η διάθεση στην αγορά συσσωρευτών NiCd επιτρέπεται μόνον ως ανταλλακτικά για οχήματα που έχουν διατεθεί στην αγορά πριν από αυτή την ημερομηνία	X
18. Οπτικά κατασκευαστικά στοιχεία σε υάλινες μήτρες που χρησιμοποιούνται σε συστήματα υποβοήθησης της οδήγησης	1η Ιουλίου 2007	X

- (^f) Αποσυναρμολόγηση εάν, μαζί με το σημείο 11, σημειώνεται υπέρβαση της μέσης οριακής τιμής 60 g ανά όχημα. Κατά την εφαρμογή αυτής της ρήτρας, δεν λαμβάνονται υπόψη οι ηλεκτρονικές διατάξεις που δεν έχουν τοποθετηθεί από τον κατασκευαστή στη γραμμή παραγωγής.
- (^g) Αποσυναρμολόγηση εάν, μαζί με το σημείο 8, σημειώνεται υπέρβαση της μέσης οριακής τιμής 60 g ανά όχημα. Κατά την εφαρμογή αυτής της ρήτρας, δεν λαμβάνονται υπόψη οι ηλεκτρονικές διατάξεις που δεν έχουν τοποθετηθεί από τον κατασκευαστή στη γραμμή παραγωγής.

Σημειώσεις:

- Είναι ανεκτή μία τιμή συγκέντρωσης μολύβδου, εξασθενούς χρωμίου και υδραργύρου έως 0,1 % κατά βάρος και ανά ομοιογενές υλικό, καθώς και καδμίου έως 0,01 %, κατά βάρος ανά ομοιογενές υλικό.
- Η επαναχρησιμοποίηση μερών οχημάτων τα οποία έχουν ήδη διατεθεί στην αγορά την καταληκτική ημερομηνία της εξαίρεσης επιτρέπεται χωρίς περιορισμούς, δεδομένου ότι δεν καλύπτεται από το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α).»

II

(Πράξεις εγκριθείσες δυνάμει των συνθηκών ΕΚ/Ευρατόμ των οποίων η δημοσίευση δεν είναι υποχρεωτική)

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 1ης Αυγούστου 2008

περί τροποποίησης του παραρτήματος II της οδηγίας 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2008) 4017]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2008/689/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την οδηγία 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Σεπτεμβρίου 2000, για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) της οδηγίας 2000/53/ΕΚ, απαγορεύεται η χρήση μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου ή εξασθενούς χρωμίου σε υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία των οχημάτων που διατίθενται στην αγορά μετά την 1η Ιουλίου 2003, πλην εκείνων των περιπτώσεων που απαριθμούνται στο παράρτημα II της εν λόγω οδηγίας, υπό τους όρους που προσδιορίζονται σε αυτό. Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) της οδηγίας 2000/53/ΕΚ, η Επιτροπή τροποποιεί το παράρτημα II σε τακτική βάση και σύμφωνα με την τεχνική και επιστημονική πρόοδο.
- (2) Στο παράρτημα II της οδηγίας 2000/53/ΕΚ απαριθμούνται τα υλικά και τα κατασκευαστικά στοιχεία οχημάτων τα οποία εξαιρούνται από την απαγόρευση για τα βαρέα μέταλλα που περιλαμβάνεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) της εν λόγω οδηγίας. Αρκετές από αυτές τις εξαιρέσεις παύουν να ισχύουν σε ημερομηνίες που αναφέρονται στο εν λόγω παράρτημα. Οχήματα τα οποία έχουν διατεθεί στην αγορά πριν από την καταληκτική ημερομηνία συγκεκριμένης εξαίρεσης ενδέχεται να περιλαμβάνουν υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία με βαρέα μέταλλα που απαριθμούνται στο παράρτημα II της οδηγίας 2000/53/ΕΚ.

- (3) Ορισμένες εξαιρέσεις από την απαγόρευση σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) της οδηγίας 2000/53/ΕΚ δεν πρέπει να παραταθούν, διότι η τεχνική πρόοδος καθιστά πλέον δυνατόν να αποφεύγεται η χρήση μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου ή εξασθενούς χρωμίου στις σχετικές εφαρμογές.

- (4) Ορισμένα υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία που περιέχουν μολύβδο, υδράργυρο, κάδμιο ή εξασθενές χρώμιο πρέπει να συνεχίσουν να εξαιρούνται από την απαγόρευση του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) δεδομένου ότι παραμένει αναπόφευκτη η χρήση αυτών των ουσιών στα συγκεκριμένα υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία. Σε ορισμένες περιπτώσεις, είναι σκόπιμο να επανεξετασθεί η καταληκτική ημερομηνία αυτών των εξαιρέσεων, προκειμένου να υπάρξει επαρκής χρόνος για την εξάλειψη των απαγορευμένων ουσιών στο μέλλον.

- (5) Στο παράρτημα II της οδηγίας 2000/53/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 2005/438/ΕΚ της Επιτροπής, της 10ης Ιουνίου 2005, για τροποποίηση του παραρτήματος II της οδηγίας 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους ⁽²⁾, προβλέπεται, στην τρίτη περίπτωση των Σημειώσεων, ότι ανταλλακτικά που έχουν διατεθεί στην αγορά μετά την 1η Ιουλίου 2003 και χρησιμοποιούνται για οχήματα που έχουν διατεθεί στην αγορά πριν από την 1η Ιουλίου 2003 εξαιρούνται από τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) της οδηγίας 2000/53/ΕΚ. Με την εν λόγω εξαίρεση καθίσταται δυνατή η επισκευή οχημάτων, τα οποία έχουν διατεθεί στην αγορά προτού αρχίσει να ισχύει η απαγόρευση χρήσης βαρέων μετάλλων που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) της οδηγίας 2000/53/ΕΚ, με ανταλλακτικά τα οποία πληρούν τις ίδιες απαιτήσεις ποιότητας και ασφάλειας όπως τα μέρη με τα οποία τα οχήματα ήταν εκ κατασκευής εξοπλισμένα.

⁽¹⁾ ΕΕ L 269 της 21.10.2000, σ. 34. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2008/33/ΕΚ (ΕΕ L 81 της 20.3.2008, σ. 62).

⁽²⁾ ΕΕ L 152 της 15.6.2005, σ. 19.

- (6) Ανταλλακτικά για οχήματα τα οποία έχουν διατεθεί στην αγορά πριν από την 1η Ιουλίου 2003, αλλά προτού λήξει η ισχύς συγκεκριμένης εξαίρεσης σύμφωνα με το παράρτημα II της οδηγίας 2000/53/ΕΚ δεν καλύπτονται από την τρίτη περίπτωση των Σημειώσεων του παραρτήματος. Άρα, τα ανταλλακτικά για τα οχήματα αυτά πρέπει να μην περιέχουν βαρέα μέταλλα, έστω και αν χρησιμοποιούνται για να αντικαταστήσουν τα εκ κατασκευής μέρη που περιείχαν βαρέα μέταλλα.
- (7) Σε ορισμένες περιπτώσεις είναι τεχνικώς αδύνατη η επισκευή οχημάτων με ανταλλακτικά διαφορετικά από τα εκ κατασκευής μέρη, επειδή τούτο θα απαιτούσε μετατροπές των διαστάσεων και των λειτουργικών χαρακτηριστικών ολοκληρωμένων συστημάτων του οχήματος. Τέτοια ανταλλακτικά δεν είναι δυνατόν να τοποθετηθούν σε συστήματα οχημάτων τα οποία εκ κατασκευής περιλαμβάνουν μέρη περιέχοντα βαρέα μέταλλα και τα εν λόγω οχήματα δεν είναι δυνατόν να επιδιορθωθούν, ενδεχομένως δε να χρειαστεί η πρόωγη διάθεσή τους. Άρα, πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως το παράρτημα II. Η παρούσα απόφαση πρέπει να αφορά περιορισμένο μόνο πλήθος οχημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων και για περιορισμένο χρονικό διάστημα.
- (8) Δεδομένου ότι είναι σημαντική η ασφάλεια των καταναλωτών και ότι η επαναχρησιμοποίηση, η ανακαίνιση και η παράταση του κύκλου ζωής είναι επωφελείς για το περιβάλλον, πρέπει να είναι διαθέσιμα ανταλλακτικά για την επιδιόρθωση οχημάτων που έχουν διατεθεί στην αγορά μεταξύ της 1ης Ιουλίου 2003 και της καταληκτικής ημερομηνίας συγκεκριμένης εξαίρεσης. Κατά συνέπεια πρέπει να είναι ανεκτή η χρήση μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου ή εξασθενούς χρωμίου σε υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία χρησιμοποιούμενα για την επιδιόρθωση των εν λόγω οχημάτων.
- (9) Είναι σκόπιμο να εναρμονιστεί η διατύπωση των εξαιρέσεων με τις λοιπές οδηγίες για το περιβάλλον που αφορούν τα απόβλητα, στις οποίες προβλέπονται παρόμοιες εξαιρέσεις.

- (10) Επομένως, πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως η οδηγία 2000/53/ΕΚ.
- (11) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που συστάθηκε δυνάμει του άρθρου 18 παράγραφος 1 της οδηγίας 2006/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2006, περί των στερεών αποβλήτων ⁽¹⁾,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα II της οδηγίας 2000/53/ΕΚ αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την τρίτη ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 3

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 1η Αυγούστου 2008.

Για την Επιτροπή
Σταύρος ΔΗΜΑΣ
Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 114 της 27.4.2006, σ. 9.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία που εξαιρούνται από το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α)

Υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία	Πεδίο εφαρμογής και καταληκτική ημερομηνία της εξαίρεσης	Επισημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) σημείο iv)
<i>Μόλυβδος ως συστατικό κραμάτων</i>		
1. Χάλυβας για μηχανουργική επεξεργασία και χάλυβας με επίστρωση ψευδαργύρου, με περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 0,35 % κατά βάρος		
2α). Αλουμίνιο για μηχανουργική επεξεργασία, με περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 2 % κατά βάρος	Ως ανταλλακτικά για οχήματα που έχουν διατεθεί στην αγορά πριν από την 1η Ιουλίου 2005	
2β). Αλουμίνιο για μηχανουργική επεξεργασία, με περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 1,5 % κατά βάρος	Ως ανταλλακτικά για οχήματα που έχουν διατεθεί στην αγορά πριν από την 1η Ιουλίου 2008	
2γ). Αλουμίνιο με περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 0,4 % κατά βάρος		
3. Κράματα χαλκού, με περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 4 % κατά βάρος		
4α). Κελύφη και δακτύλιοι εδράνων	Ως ανταλλακτικά για οχήματα που έχουν διατεθεί στην αγορά πριν από την 1η Ιουλίου 2008	
4β). Κελύφη και δακτύλιοι εδράνων σε κινητήρες, συστήματα μετάδοσης της κίνησης και συμπιεστές συστημάτων κλιματισμού	1η Ιουλίου 2011 και, μετά από αυτή την ημερομηνία, ως ανταλλακτικά για οχήματα που έχουν διατεθεί στην αγορά πριν από την 1η Ιουλίου 2011	
<i>Μόλυβδος και ενώσεις μολύβδου σε κατασκευαστικά στοιχεία</i>		
5. Συσσωρευτές		X
6. Αποσβεστήρες δονήσεων		X
7α). Μέσα βουλκανισμού και σταθεροποιητές για ελαστομερή στα σωληνάκια φρένων, στα σωληνάκια καυσίμου, στα σωληνάκια εξαερισμού, για ελαστομερή/μεταλλικά τμήματα πλαισίων και εδράσεις κινητήρα	Ως ανταλλακτικά για οχήματα που έχουν διατεθεί στην αγορά πριν από την 1η Ιουλίου 2005	
7β). Μέσα βουλκανισμού και σταθεροποιητές για ελαστομερή στα σωληνάκια φρένων, στα σωληνάκια καυσίμου, στα σωληνάκια εξαερισμού, για ελαστομερή/μεταλλικά τμήματα πλαισίων και εδράσεις κινητήρα με περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 0,5 % κατά βάρος	Ως ανταλλακτικά για οχήματα που έχουν διατεθεί στην αγορά πριν από την 1η Ιουλίου 2006	
7γ). Συγκολλητικές ύλες για ελαστομερή για εφαρμογές σε συστήματα μετάδοσης κίνησης, με περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 0,5 % κατά βάρος	1η Ιουλίου 2009	
8α). Υλικό συγκόλλησης σε κάρτες ηλεκτρονικών κυκλωμάτων και άλλες ηλεκτρικές εφαρμογές πλην των ηλεκτρικών εφαρμογών επί υάλου	Για τύπους οχημάτων εγκεκριμένους πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2010 και ως ανταλλακτικά για τα οχήματα αυτά (επανεξέταση το 2009)	X ⁽¹⁾
8β). Υλικό συγκόλλησης για ηλεκτρικές εφαρμογές επί υάλου	Για τύπους οχημάτων εγκεκριμένους πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2010 και ως ανταλλακτικά για τα οχήματα αυτά (επανεξέταση το 2009)	X ⁽¹⁾

Υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία	Πεδίο εφαρμογής και καταληκτική ημερομηνία της εξαίρεσης	Επισημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) σημείο iv)
9. Έδρανα βαλβίδων	Ως ανταλλακτικά για τύπους κινητήρων οχήματα που έχουν σχεδιαστεί πριν από την 1η Ιουλίου 2003	
10. Ηλεκτρικά κατασκευαστικά στοιχεία που περιέχουν μόλυβδο σε υάλινη ή κεραμική μήτρα, εκτός της υάλου λαμπτήρων και του εφυσάλωματος σπινθηριστών (μπουζί)		X ⁽²⁾ (για κατασκευαστικά στοιχεία εκτός πιεζοηλεκτρικών σε κινητήρες)
11. Πυροτεχνικοί ενεργοποιητές	Για τύπους οχημάτων εγκεκριμένους πριν από την 1η Ιουλίου 2006 και ως ανταλλακτικά για τα οχήματα αυτά	
<i>Εξασθενές χρώμο</i>		
12α). Αντιδιαβρωτικές επιστρώσεις	Ως ανταλλακτικά για οχήματα που έχουν διατεθεί στην αγορά πριν από την 1η Ιουλίου 2007	
12β). Αντιδιαβρωτικές επιστρώσεις σε συστήματα κοχλία και περι-κοχλίου για εφαρμογή σε πλαίσια	Ως ανταλλακτικά για οχήματα που έχουν διατεθεί στην αγορά πριν από την 1η Ιουλίου 2008	
13. Ψυγεία απορρόφησης σε αυτοκινούμενα τροχήλατα		X
<i>Υδράργυρος</i>		
14α). Λαμπτήρες εκκένωσης για προβολείς	Για τύπους οχημάτων εγκεκριμένους πριν από την 1η Ιουλίου 2012 και ως ανταλλακτικά για τα οχήματα αυτά	X
14β). Σωλήνες φθορισμού που χρησιμοποιούνται σε οθόνες πίνακα οργάνων	Για τύπους οχημάτων εγκεκριμένους πριν από την 1η Ιουλίου 2012 και ως ανταλλακτικά για τα οχήματα αυτά	X
<i>Κάδμιο</i>		
15. Συσσωρευτές για ηλεκτρικά οχήματα	31 Δεκεμβρίου 2008 και, μετά από αυτή την ημερομηνία, ως ανταλλακτικά για οχήματα που έχουν διατεθεί στην αγορά πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2008	
(1) Αποσυναρμολόγηση εάν, σε συνδυασμό με το σημείο 10, σημειώνεται υπέρβαση της μέσης οριακής τιμής 60 g ανά όχημα. Κατά την εφαρμογή αυτής της ρήτρας, δεν λαμβάνονται υπόψη οι ηλεκτρονικές διατάξεις που δεν έχουν τοποθετηθεί από τον κατασκευαστή στη γραμμή παραγωγής. (2) Αποσυναρμολόγηση εάν, σε συνδυασμό με το σημείο 8, σημειώνεται υπέρβαση της μέσης οριακής τιμής 60 g ανά όχημα. Κατά την εφαρμογή αυτής της ρήτρας, δεν λαμβάνονται υπόψη οι ηλεκτρονικές διατάξεις που δεν έχουν τοποθετηθεί από τον κατασκευαστή στη γραμμή παραγωγής.		

Σημειώσεις

Είναι ανεκτή μέγιστη τιμή συγκέντρωσης μολύβδου, εξασθενούς χρωμίου και υδραργύρου έως 0,1 % κατά βάρος και ανά ομοιογενές υλικό, καθώς και καδμίου έως 0,01 %, κατά βάρος ανά ομοιογενές υλικό.

Η επαναχρησιμοποίηση μερών οχημάτων τα οποία έχουν ήδη διατεθεί στην αγορά την καταληκτική ημερομηνία της εξαίρεσης επιτρέπεται χωρίς περιορισμούς, δεδομένου ότι δεν καλύπτεται από το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α).

Ανταλλακτικά που έχουν διατεθεί στην αγορά μετά την 1η Ιουλίου 2003 και χρησιμοποιούνται για οχήματα που έχουν διατεθεί στην αγορά πριν από την 1η Ιουλίου 2003 εξαιρούνται από τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) (*).

(*) Η ρήτρα αυτή δεν εφαρμόζεται στα βαρίδια ζυγοστάθμισης τροχών, στις ψήκτρες άνθρακα για ηλεκτρικούς κινητήρες και στις επενδύσεις πέδησης.»

ΟΔΗΓΙΑ 2008/33/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 11ης Μαρτίου 2008****για την τροποποίηση της οδηγίας 2000/53/ΕΚ για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, όσον αφορά τις εκτελεστικές αρμοδιότητες που ανατίθενται στην Επιτροπή**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 175 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽¹⁾,

αφού ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 251 της συνθήκης⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η οδηγία 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽³⁾, προβλέπει τη θέσπιση ορισμένων μέτρων σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁽⁴⁾.

(2) Η απόφαση 1999/468/ΕΚ τροποποιήθηκε με την απόφαση 2006/512/ΕΚ, η οποία θέσπισε κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που πρέπει να χρησιμοποιείται για την έκδοση μέτρων γενικής εμβέλειας που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων βασικής πράξης η οποία εκδόθηκε σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης, μεταξύ άλλων με τη διαγραφή ορισμένων από τα στοιχεία αυτά ή με τη συμπλήρωση της πράξης με νέα μη ουσιώδη στοιχεία.

⁽¹⁾ ΕΕ C 161 της 13.7.2007, σ. 45.

⁽²⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 11ης Ιουλίου 2007 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 3ης Μαρτίου 2008.

⁽³⁾ ΕΕ L 269 της 21.10.2000, σ. 34. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την απόφαση 2005/673/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 254 της 30.9.2005, σ. 69).

⁽⁴⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 2006/512/ΕΚ (ΕΕ L 200 της 22.7.2006, σ. 11).

(3) Σύμφωνα με την κοινή δήλωση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής⁽⁵⁾, σχετικά με την απόφαση 2006/512/ΕΚ, προκειμένου η κανονιστική διαδικασία με έλεγχο να εφαρμοσθεί στις ήδη ισχύουσες πράξεις που εγκρίθηκαν βάσει του άρθρου 251 της συνθήκης, οι πράξεις αυτές πρέπει να προσαρμοσθούν σύμφωνα με τις εφαρμοστέες διαδικασίες.

(4) Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να τροποποιήσει τα παραρτήματα και να θεσπίσει ορισμένες τεχνικές απαιτήσεις και κανόνες ελέγχου. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβέλειας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της οδηγίας 2000/53/ΕΚ, μεταξύ άλλων δια συμπληρώσεώς της με νέα ουσιώδη στοιχεία, πρέπει να θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο η οποία προβλέπεται στο άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.

(5) Εφόσον η Επιτροπή έχει καθορίσει τους εκτελεστικούς κανόνες που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 5, το άρθρο 7 παράγραφος 2 και το άρθρο 8 παράγραφος 2 της οδηγίας 2000/53/ΕΚ μέσω των αποφάσεων 2002/151/ΕΚ⁽⁶⁾, 2005/293/ΕΚ⁽⁷⁾ και 2003/138/ΕΚ⁽⁸⁾, είναι σκόπιμο να διαγραφούν οι παραπομπές στις προθεσμίες της 21ης Οκτωβρίου 2001, 21ης Οκτωβρίου 2002 και 21ης Οκτωβρίου 2001 αντίστοιχα.

(6) Η οδηγία 2000/53/ΕΚ θα πρέπει συνεπώς να τροποποιηθεί αναλόγως.

(7) Δεδομένου ότι οι τροποποιήσεις που επέρχονται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ μέσω της παρούσας οδηγίας είναι τεχνικού χαρακτήρα και αφορούν μόνον τις διαδικασίες επιτροπών, δεν είναι ανάγκη να μεταφερθούν στις εθνικές νομοθεσίες από τα κράτη μέλη. Ως εκ τούτου δεν είναι αναγκαίο να θεσπιστούν διατάξεις προς το σκοπό αυτό,

⁽⁵⁾ ΕΕ C 255 της 21.10.2006, σ. 1.

⁽⁶⁾ Απόφαση 2002/151/ΕΚ της Επιτροπής, της 19ης Φεβρουαρίου 2002, σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις για το πιστοποιητικό καταστροφής που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας 2000/53/ΕΚ (ΕΕ L 50 της 21.2.2002, σ. 94).

⁽⁷⁾ Απόφαση 2005/293/ΕΚ της Επιτροπής, της 1ης Απριλίου 2005, για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων για την παρακολούθηση των στόχων επαναχρησιμοποίησης/ανάκτησης και επαναχρησιμοποίησης/ανακύκλωσης που προβλέπονται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ (ΕΕ L 94 της 13.4.2005, σ. 30).

⁽⁸⁾ Απόφαση 2003/138/ΕΚ της Επιτροπής, της 27ης Φεβρουαρίου 2003, για τη θέσπιση προτύπων κωδικοποίησης για τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά, δυνάμει της οδηγίας 2000/53/ΕΚ (ΕΕ L 53 της 28.2.2003, σ. 58).

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις

Η οδηγία 2000/53/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) τροποποιείται ως εξής:

α) η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Το παράρτημα II τροποποιείται σε τακτική βάση και σύμφωνα με την τεχνική και επιστημονική πρόοδο, προκειμένου:»

β) προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Τα μέτρα που αναφέρονται στα σημεία i) έως iv) και τα οποία έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

2. Στο άρθρο 5, η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να εξασφαλίζουν ότι οι αρμόδιες αρχές τους αναγνωρίζουν αμοιβαία και δέχονται τα πιστοποιητικά καταστροφής που εκδίδονται σε άλλα κράτη μέλη, σύμφωνα με την παράγραφο 3.

Προς το σκοπό αυτό, καθορίζονται οι βασικές απαιτήσεις για το πιστοποιητικό καταστροφής. Το μέτρο αυτό, που έχει ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας δια συμπληρώσεώς της, θεσπίζεται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

3. Στο άρθρο 6 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«6. Το παράρτημα I τροποποιείται σύμφωνα με τις τεχνικές και επιστημονικές εξελίξεις. Το μέτρο αυτό, που έχει ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, θεσπίζεται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

4. Στο άρθρο 7 παράγραφος 2, το τρίτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Καθορίζονται οι αναγκαίες λεπτομέρειες του ελέγχου της συμμόρφωσης των κρατών μελών με τους στόχους που ορίζονται στο πρώτο εδάφιο. Όταν προτείνει τους εν λόγω κανόνες, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη όλους τους συναφείς παράγοντες, μεταξύ άλλων το κατά πόσον είναι διαθέσιμα στοιχεία και το ζήτημα των εισαγωγών/εξαγωγών οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Αυτοί οι λεπτομερείς κανόνες, που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας δια συμπληρώσεώς της, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

5. Στο άρθρο 8, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Καθορίζονται τα πρότυπα που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Όταν προτείνει τα εν λόγω πρότυπα, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις εργασίες που διεξάγονται εν προκειμένω στα οικεία διεθνή φόρα, στις οποίες και συμβάλλει καταλλήλως. Το μέτρο αυτό, που έχει ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας δια συμπληρώσεώς της, θεσπίζεται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

6. Στο άρθρο 9 παράγραφος 1, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Τα μορφότυπα που αφορούν το σύστημα της βάσης δεδομένων εγκρίνονται σύμφωνα με κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 2.»

7. Το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 11

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 18 της οδηγίας 75/442/ΕΟΚ.

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

Η προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται τρίμηνη.

3. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/EK, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.».

Άρθρο 2

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 3

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 11 Μαρτίου 2008.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

H.-G. PÖTTERING

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. LENARČIČ

ΟΔΗΓΙΑ 2008/33/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 11ης Μαρτίου 2008****για την τροποποίηση της οδηγίας 2000/53/ΕΚ για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, όσον αφορά τις εκτελεστικές αρμοδιότητες που ανατίθενται στην Επιτροπή**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 175 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽¹⁾,

αφού ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 251 της συνθήκης⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η οδηγία 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽³⁾, προβλέπει τη θέσπιση ορισμένων μέτρων σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁽⁴⁾.

(2) Η απόφαση 1999/468/ΕΚ τροποποιήθηκε με την απόφαση 2006/512/ΕΚ, η οποία θέσπισε κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που πρέπει να χρησιμοποιείται για την έκδοση μέτρων γενικής εμβέλειας που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων βασικής πράξης η οποία εκδόθηκε σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης, μεταξύ άλλων με τη διαγραφή ορισμένων από τα στοιχεία αυτά ή με τη συμπλήρωση της πράξης με νέα μη ουσιώδη στοιχεία.

(3) Σύμφωνα με την κοινή δήλωση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής⁽⁵⁾, σχετικά με την απόφαση 2006/512/ΕΚ, προκειμένου η κανονιστική διαδικασία με έλεγχο να εφαρμοσθεί στις ήδη ισχύουσες πράξεις που εγκρίθηκαν βάσει του άρθρου 251 της συνθήκης, οι πράξεις αυτές πρέπει να προσαρμοσθούν σύμφωνα με τις εφαρμοστέες διαδικασίες.

(4) Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να τροποποιήσει τα παραρτήματα και να θεσπίσει ορισμένες τεχνικές απαιτήσεις και κανόνες ελέγχου. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβέλειας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της οδηγίας 2000/53/ΕΚ, μεταξύ άλλων δια συμπληρώσεώς της με νέα ουσιώδη στοιχεία, πρέπει να θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο η οποία προβλέπεται στο άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.

(5) Εφόσον η Επιτροπή έχει καθορίσει τους εκτελεστικούς κανόνες που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 5, το άρθρο 7 παράγραφος 2 και το άρθρο 8 παράγραφος 2 της οδηγίας 2000/53/ΕΚ μέσω των αποφάσεων 2002/151/ΕΚ⁽⁶⁾, 2005/293/ΕΚ⁽⁷⁾ και 2003/138/ΕΚ⁽⁸⁾, είναι σκόπιμο να διαγραφούν οι παραπομπές στις προθεσμίες της 21ης Οκτωβρίου 2001, 21ης Οκτωβρίου 2002 και 21ης Οκτωβρίου 2001 αντίστοιχα.

(6) Η οδηγία 2000/53/ΕΚ θα πρέπει συνεπώς να τροποποιηθεί αναλόγως.

(7) Δεδομένου ότι οι τροποποιήσεις που επέρχονται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ μέσω της παρούσας οδηγίας είναι τεχνικού χαρακτήρα και αφορούν μόνον τις διαδικασίες επιτροπών, δεν είναι ανάγκη να μεταφερθούν στις εθνικές νομοθεσίες από τα κράτη μέλη. Ως εκ τούτου δεν είναι αναγκαίο να θεσπιστούν διατάξεις προς το σκοπό αυτό,

⁽⁵⁾ ΕΕ C 255 της 21.10.2006, σ. 1.

⁽⁶⁾ Απόφαση 2002/151/ΕΚ της Επιτροπής, της 19ης Φεβρουαρίου 2002, σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις για το πιστοποιητικό καταστροφής που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας 2000/53/ΕΚ (ΕΕ L 50 της 21.2.2002, σ. 94).

⁽⁷⁾ Απόφαση 2005/293/ΕΚ της Επιτροπής, της 1ης Απριλίου 2005, για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων για την παρακολούθηση των στόχων επαναχρησιμοποίησης/ανάκτησης και επαναχρησιμοποίησης/ανακύκλωσης που προβλέπονται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ (ΕΕ L 94 της 13.4.2005, σ. 30).

⁽⁸⁾ Απόφαση 2003/138/ΕΚ της Επιτροπής, της 27ης Φεβρουαρίου 2003, για τη θέσπιση προτύπων κωδικοποίησης για τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά, δυνάμει της οδηγίας 2000/53/ΕΚ (ΕΕ L 53 της 28.2.2003, σ. 58).

⁽¹⁾ ΕΕ C 161 της 13.7.2007, σ. 45.

⁽²⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 11ης Ιουλίου 2007 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 3ης Μαρτίου 2008.

⁽³⁾ ΕΕ L 269 της 21.10.2000, σ. 34. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την απόφαση 2005/673/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 254 της 30.9.2005, σ. 69).

⁽⁴⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 2006/512/ΕΚ (ΕΕ L 200 της 22.7.2006, σ. 11).

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις

Η οδηγία 2000/53/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) τροποποιείται ως εξής:

α) η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Το παράρτημα II τροποποιείται σε τακτική βάση και σύμφωνα με την τεχνική και επιστημονική πρόοδο, προκειμένου:»

β) προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Τα μέτρα που αναφέρονται στα σημεία i) έως iv) και τα οποία έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

2. Στο άρθρο 5, η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να εξασφαλίζουν ότι οι αρμόδιες αρχές τους αναγνωρίζουν αμοιβαία και δέχονται τα πιστοποιητικά καταστροφής που εκδίδονται σε άλλα κράτη μέλη, σύμφωνα με την παράγραφο 3.

Προς το σκοπό αυτό, καθορίζονται οι βασικές απαιτήσεις για το πιστοποιητικό καταστροφής. Το μέτρο αυτό, που έχει ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας δια συμπληρώσεώς της, θεσπίζεται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

3. Στο άρθρο 6 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«6. Το παράρτημα I τροποποιείται σύμφωνα με τις τεχνικές και επιστημονικές εξελίξεις. Το μέτρο αυτό, που έχει ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, θεσπίζεται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

4. Στο άρθρο 7 παράγραφος 2, το τρίτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Καθορίζονται οι αναγκαίες λεπτομέρειες του ελέγχου της συμμόρφωσης των κρατών μελών με τους στόχους που ορίζονται στο πρώτο εδάφιο. Όταν προτείνει τους εν λόγω κανόνες, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη όλους τους συναφείς παράγοντες, μεταξύ άλλων το κατά πόσον είναι διαθέσιμα στοιχεία και το ζήτημα των εισαγωγών/εξαγωγών οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Αυτοί οι λεπτομερείς κανόνες, που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας δια συμπληρώσεώς της, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

5. Στο άρθρο 8, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Καθορίζονται τα πρότυπα που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Όταν προτείνει τα εν λόγω πρότυπα, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις εργασίες που διεξάγονται εν προκειμένω στα οικεία διεθνή φόρα, στις οποίες και συμβάλλει καταλλήλως. Το μέτρο αυτό, που έχει ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας δια συμπληρώσεώς της, θεσπίζεται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

6. Στο άρθρο 9 παράγραφος 1, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Τα μορφότυπα που αφορούν το σύστημα της βάσης δεδομένων εγκρίνονται σύμφωνα με κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 2.»

7. Το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 11

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 18 της οδηγίας 75/442/ΕΟΚ.

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

Η προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται τρίμηνη.

3. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/EK, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.».

Άρθρο 2

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 3

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 11 Μαρτίου 2008.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

H.-G. PÖTTERING

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. LENARČIČ

ΟΔΗΓΙΑ 2008/33/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 11ης Μαρτίου 2008****για την τροποποίηση της οδηγίας 2000/53/ΕΚ για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, όσον αφορά τις εκτελεστικές αρμοδιότητες που ανατίθενται στην Επιτροπή**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 175 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽¹⁾,

αφού ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 251 της συνθήκης⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η οδηγία 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽³⁾, προβλέπει τη θέσπιση ορισμένων μέτρων σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁽⁴⁾.

(2) Η απόφαση 1999/468/ΕΚ τροποποιήθηκε με την απόφαση 2006/512/ΕΚ, η οποία θέσπισε κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που πρέπει να χρησιμοποιείται για την έκδοση μέτρων γενικής εμβέλειας που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων βασικής πράξης η οποία εκδόθηκε σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης, μεταξύ άλλων με τη διαγραφή ορισμένων από τα στοιχεία αυτά ή με τη συμπλήρωση της πράξης με νέα μη ουσιώδη στοιχεία.

(3) Σύμφωνα με την κοινή δήλωση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής⁽⁵⁾, σχετικά με την απόφαση 2006/512/ΕΚ, προκειμένου η κανονιστική διαδικασία με έλεγχο να εφαρμοσθεί στις ήδη ισχύουσες πράξεις που εγκρίθηκαν βάσει του άρθρου 251 της συνθήκης, οι πράξεις αυτές πρέπει να προσαρμοσθούν σύμφωνα με τις εφαρμοστέες διαδικασίες.

(4) Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να τροποποιήσει τα παραρτήματα και να θεσπίσει ορισμένες τεχνικές απαιτήσεις και κανόνες ελέγχου. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβέλειας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της οδηγίας 2000/53/ΕΚ, μεταξύ άλλων δια συμπληρώσεώς της με νέα ουσιώδη στοιχεία, πρέπει να θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο η οποία προβλέπεται στο άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.

(5) Εφόσον η Επιτροπή έχει καθορίσει τους εκτελεστικούς κανόνες που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 5, το άρθρο 7 παράγραφος 2 και το άρθρο 8 παράγραφος 2 της οδηγίας 2000/53/ΕΚ μέσω των αποφάσεων 2002/151/ΕΚ⁽⁶⁾, 2005/293/ΕΚ⁽⁷⁾ και 2003/138/ΕΚ⁽⁸⁾, είναι σκόπιμο να διαγραφούν οι παραπομπές στις προθεσμίες της 21ης Οκτωβρίου 2001, 21ης Οκτωβρίου 2002 και 21ης Οκτωβρίου 2001 αντίστοιχα.

(6) Η οδηγία 2000/53/ΕΚ θα πρέπει συνεπώς να τροποποιηθεί αναλόγως.

(7) Δεδομένου ότι οι τροποποιήσεις που επέρχονται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ μέσω της παρούσας οδηγίας είναι τεχνικού χαρακτήρα και αφορούν μόνον τις διαδικασίες επιτροπών, δεν είναι ανάγκη να μεταφερθούν στις εθνικές νομοθεσίες από τα κράτη μέλη. Ως εκ τούτου δεν είναι αναγκαίο να θεσπιστούν διατάξεις προς το σκοπό αυτό,

⁽⁵⁾ ΕΕ C 255 της 21.10.2006, σ. 1.

⁽⁶⁾ Απόφαση 2002/151/ΕΚ της Επιτροπής, της 19ης Φεβρουαρίου 2002, σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις για το πιστοποιητικό καταστροφής που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας 2000/53/ΕΚ (ΕΕ L 50 της 21.2.2002, σ. 94).

⁽⁷⁾ Απόφαση 2005/293/ΕΚ της Επιτροπής, της 1ης Απριλίου 2005, για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων για την παρακολούθηση των στόχων επαναχρησιμοποίησης/ανάκτησης και επαναχρησιμοποίησης/ανακύκλωσης που προβλέπονται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ (ΕΕ L 94 της 13.4.2005, σ. 30).

⁽⁸⁾ Απόφαση 2003/138/ΕΚ της Επιτροπής, της 27ης Φεβρουαρίου 2003, για τη θέσπιση προτύπων κωδικοποίησης για τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά, δυνάμει της οδηγίας 2000/53/ΕΚ (ΕΕ L 53 της 28.2.2003, σ. 58).

⁽¹⁾ ΕΕ C 161 της 13.7.2007, σ. 45.

⁽²⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 11ης Ιουλίου 2007 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 3ης Μαρτίου 2008.

⁽³⁾ ΕΕ L 269 της 21.10.2000, σ. 34. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την απόφαση 2005/673/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 254 της 30.9.2005, σ. 69).

⁽⁴⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 2006/512/ΕΚ (ΕΕ L 200 της 22.7.2006, σ. 11).

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις

Η οδηγία 2000/53/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) τροποποιείται ως εξής:

α) η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Το παράρτημα II τροποποιείται σε τακτική βάση και σύμφωνα με την τεχνική και επιστημονική πρόοδο, προκειμένου:»

β) προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Τα μέτρα που αναφέρονται στα σημεία i) έως iv) και τα οποία έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

2. Στο άρθρο 5, η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να εξασφαλίζουν ότι οι αρμόδιες αρχές τους αναγνωρίζουν αμοιβαία και δέχονται τα πιστοποιητικά καταστροφής που εκδίδονται σε άλλα κράτη μέλη, σύμφωνα με την παράγραφο 3.

Προς το σκοπό αυτό, καθορίζονται οι βασικές απαιτήσεις για το πιστοποιητικό καταστροφής. Το μέτρο αυτό, που έχει ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας δια συμπληρώσεώς της, θεσπίζεται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

3. Στο άρθρο 6 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«6. Το παράρτημα I τροποποιείται σύμφωνα με τις τεχνικές και επιστημονικές εξελίξεις. Το μέτρο αυτό, που έχει ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, θεσπίζεται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

4. Στο άρθρο 7 παράγραφος 2, το τρίτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Καθορίζονται οι αναγκαίες λεπτομέρειες του ελέγχου της συμμόρφωσης των κρατών μελών με τους στόχους που ορίζονται στο πρώτο εδάφιο. Όταν προτείνει τους εν λόγω κανόνες, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη όλους τους συναφείς παράγοντες, μεταξύ άλλων το κατά πόσον είναι διαθέσιμα στοιχεία και το ζήτημα των εισαγωγών/εξαγωγών οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Αυτοί οι λεπτομερείς κανόνες, που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας δια συμπληρώσεώς της, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

5. Στο άρθρο 8, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Καθορίζονται τα πρότυπα που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Όταν προτείνει τα εν λόγω πρότυπα, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις εργασίες που διεξάγονται εν προκειμένω στα οικεία διεθνή φόρα, στις οποίες και συμβάλλει καταλλήλως. Το μέτρο αυτό, που έχει ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας δια συμπληρώσεώς της, θεσπίζεται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

6. Στο άρθρο 9 παράγραφος 1, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Τα μορφότυπα που αφορούν το σύστημα της βάσης δεδομένων εγκρίνονται σύμφωνα με κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 2.»

7. Το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 11

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 18 της οδηγίας 75/442/ΕΟΚ.

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

Η προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται τρίμηνη.

3. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/EK, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.».

Άρθρο 2

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 3

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 11 Μαρτίου 2008.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

H.-G. PÖTTERING

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. LENARČIČ

ΟΔΗΓΙΑ 2008/33/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 11ης Μαρτίου 2008****για την τροποποίηση της οδηγίας 2000/53/ΕΚ για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, όσον αφορά τις εκτελεστικές αρμοδιότητες που ανατίθενται στην Επιτροπή**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 175 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽¹⁾,

αφού ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 251 της συνθήκης⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η οδηγία 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽³⁾, προβλέπει τη θέσπιση ορισμένων μέτρων σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁽⁴⁾.

(2) Η απόφαση 1999/468/ΕΚ τροποποιήθηκε με την απόφαση 2006/512/ΕΚ, η οποία θέσπισε κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που πρέπει να χρησιμοποιείται για την έκδοση μέτρων γενικής εμβέλειας που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων βασικής πράξης η οποία εκδόθηκε σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης, μεταξύ άλλων με τη διαγραφή ορισμένων από τα στοιχεία αυτά ή με τη συμπλήρωση της πράξης με νέα μη ουσιώδη στοιχεία.

(3) Σύμφωνα με την κοινή δήλωση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής⁽⁵⁾, σχετικά με την απόφαση 2006/512/ΕΚ, προκειμένου η κανονιστική διαδικασία με έλεγχο να εφαρμοσθεί στις ήδη ισχύουσες πράξεις που εγκρίθηκαν βάσει του άρθρου 251 της συνθήκης, οι πράξεις αυτές πρέπει να προσαρμοσθούν σύμφωνα με τις εφαρμοστέες διαδικασίες.

(4) Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να τροποποιήσει τα παραρτήματα και να θεσπίσει ορισμένες τεχνικές απαιτήσεις και κανόνες ελέγχου. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβέλειας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της οδηγίας 2000/53/ΕΚ, μεταξύ άλλων δια συμπληρώσεώς της με νέα ουσιώδη στοιχεία, πρέπει να θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο η οποία προβλέπεται στο άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.

(5) Εφόσον η Επιτροπή έχει καθορίσει τους εκτελεστικούς κανόνες που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 5, το άρθρο 7 παράγραφος 2 και το άρθρο 8 παράγραφος 2 της οδηγίας 2000/53/ΕΚ μέσω των αποφάσεων 2002/151/ΕΚ⁽⁶⁾, 2005/293/ΕΚ⁽⁷⁾ και 2003/138/ΕΚ⁽⁸⁾, είναι σκόπιμο να διαγραφούν οι παραπομπές στις προθεσμίες της 21ης Οκτωβρίου 2001, 21ης Οκτωβρίου 2002 και 21ης Οκτωβρίου 2001 αντίστοιχα.

(6) Η οδηγία 2000/53/ΕΚ θα πρέπει συνεπώς να τροποποιηθεί αναλόγως.

(7) Δεδομένου ότι οι τροποποιήσεις που επέρχονται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ μέσω της παρούσας οδηγίας είναι τεχνικού χαρακτήρα και αφορούν μόνον τις διαδικασίες επιτροπών, δεν είναι ανάγκη να μεταφερθούν στις εθνικές νομοθεσίες από τα κράτη μέλη. Ως εκ τούτου δεν είναι αναγκαίο να θεσπιστούν διατάξεις προς το σκοπό αυτό,

⁽⁵⁾ ΕΕ C 255 της 21.10.2006, σ. 1.

⁽⁶⁾ Απόφαση 2002/151/ΕΚ της Επιτροπής, της 19ης Φεβρουαρίου 2002, σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις για το πιστοποιητικό καταστροφής που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας 2000/53/ΕΚ (ΕΕ L 50 της 21.2.2002, σ. 94).

⁽⁷⁾ Απόφαση 2005/293/ΕΚ της Επιτροπής, της 1ης Απριλίου 2005, για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων για την παρακολούθηση των στόχων επαναχρησιμοποίησης/ανάκτησης και επαναχρησιμοποίησης/ανακύκλωσης που προβλέπονται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ (ΕΕ L 94 της 13.4.2005, σ. 30).

⁽⁸⁾ Απόφαση 2003/138/ΕΚ της Επιτροπής, της 27ης Φεβρουαρίου 2003, για τη θέσπιση προτύπων κωδικοποίησης για τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά, δυνάμει της οδηγίας 2000/53/ΕΚ (ΕΕ L 53 της 28.2.2003, σ. 58).

⁽¹⁾ ΕΕ C 161 της 13.7.2007, σ. 45.

⁽²⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 11ης Ιουλίου 2007 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 3ης Μαρτίου 2008.

⁽³⁾ ΕΕ L 269 της 21.10.2000, σ. 34. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την απόφαση 2005/673/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 254 της 30.9.2005, σ. 69).

⁽⁴⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 2006/512/ΕΚ (ΕΕ L 200 της 22.7.2006, σ. 11).

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις

Η οδηγία 2000/53/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) τροποποιείται ως εξής:

α) η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Το παράρτημα II τροποποιείται σε τακτική βάση και σύμφωνα με την τεχνική και επιστημονική πρόοδο, προκειμένου:»

β) προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Τα μέτρα που αναφέρονται στα σημεία i) έως iv) και τα οποία έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

2. Στο άρθρο 5, η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να εξασφαλίζουν ότι οι αρμόδιες αρχές τους αναγνωρίζουν αμοιβαία και δέχονται τα πιστοποιητικά καταστροφής που εκδίδονται σε άλλα κράτη μέλη, σύμφωνα με την παράγραφο 3.

Προς το σκοπό αυτό, καθορίζονται οι βασικές απαιτήσεις για το πιστοποιητικό καταστροφής. Το μέτρο αυτό, που έχει ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας δια συμπληρώσεώς της, θεσπίζεται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

3. Στο άρθρο 6 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«6. Το παράρτημα I τροποποιείται σύμφωνα με τις τεχνικές και επιστημονικές εξελίξεις. Το μέτρο αυτό, που έχει ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, θεσπίζεται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

4. Στο άρθρο 7 παράγραφος 2, το τρίτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Καθορίζονται οι αναγκαίες λεπτομέρειες του ελέγχου της συμμόρφωσης των κρατών μελών με τους στόχους που ορίζονται στο πρώτο εδάφιο. Όταν προτείνει τους εν λόγω κανόνες, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη όλους τους συναφείς παράγοντες, μεταξύ άλλων το κατά πόσον είναι διαθέσιμα στοιχεία και το ζήτημα των εισαγωγών/εξαγωγών οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Αυτοί οι λεπτομερείς κανόνες, που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας δια συμπληρώσεώς της, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

5. Στο άρθρο 8, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Καθορίζονται τα πρότυπα που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Όταν προτείνει τα εν λόγω πρότυπα, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις εργασίες που διεξάγονται εν προκειμένω στα οικεία διεθνή φόρα, στις οποίες και συμβάλλει καταλλήλως. Το μέτρο αυτό, που έχει ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας δια συμπληρώσεώς της, θεσπίζεται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

6. Στο άρθρο 9 παράγραφος 1, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Τα μορφότυπα που αφορούν το σύστημα της βάσης δεδομένων εγκρίνονται σύμφωνα με κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 2.»

7. Το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 11

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 18 της οδηγίας 75/442/ΕΟΚ.

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

Η προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται τρίμηνη.

3. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/EK, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.».

Άρθρο 2

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 3

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 11 Μαρτίου 2008.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

H.-G. PÖTTERING

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. LENARČIČ

ΟΔΗΓΙΑ 2008/33/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 11ης Μαρτίου 2008****για την τροποποίηση της οδηγίας 2000/53/ΕΚ για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, όσον αφορά τις εκτελεστικές αρμοδιότητες που ανατίθενται στην Επιτροπή**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 175 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽¹⁾,

αφού ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 251 της συνθήκης⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η οδηγία 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽³⁾, προβλέπει τη θέσπιση ορισμένων μέτρων σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁽⁴⁾.

(2) Η απόφαση 1999/468/ΕΚ τροποποιήθηκε με την απόφαση 2006/512/ΕΚ, η οποία θέσπισε κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που πρέπει να χρησιμοποιείται για την έκδοση μέτρων γενικής εμβέλειας που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων βασικής πράξης η οποία εκδόθηκε σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης, μεταξύ άλλων με τη διαγραφή ορισμένων από τα στοιχεία αυτά ή με τη συμπλήρωση της πράξης με νέα μη ουσιώδη στοιχεία.

(3) Σύμφωνα με την κοινή δήλωση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής⁽⁵⁾, σχετικά με την απόφαση 2006/512/ΕΚ, προκειμένου η κανονιστική διαδικασία με έλεγχο να εφαρμοσθεί στις ήδη ισχύουσες πράξεις που εγκρίθηκαν βάσει του άρθρου 251 της συνθήκης, οι πράξεις αυτές πρέπει να προσαρμοσθούν σύμφωνα με τις εφαρμοστέες διαδικασίες.

(4) Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να τροποποιήσει τα παραρτήματα και να θεσπίσει ορισμένες τεχνικές απαιτήσεις και κανόνες ελέγχου. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβέλειας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της οδηγίας 2000/53/ΕΚ, μεταξύ άλλων δια συμπληρώσεώς της με νέα ουσιώδη στοιχεία, πρέπει να θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο η οποία προβλέπεται στο άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.

(5) Εφόσον η Επιτροπή έχει καθορίσει τους εκτελεστικούς κανόνες που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 5, το άρθρο 7 παράγραφος 2 και το άρθρο 8 παράγραφος 2 της οδηγίας 2000/53/ΕΚ μέσω των αποφάσεων 2002/151/ΕΚ⁽⁶⁾, 2005/293/ΕΚ⁽⁷⁾ και 2003/138/ΕΚ⁽⁸⁾, είναι σκόπιμο να διαγραφούν οι παραπομπές στις προθεσμίες της 21ης Οκτωβρίου 2001, 21ης Οκτωβρίου 2002 και 21ης Οκτωβρίου 2001 αντίστοιχα.

(6) Η οδηγία 2000/53/ΕΚ θα πρέπει συνεπώς να τροποποιηθεί αναλόγως.

(7) Δεδομένου ότι οι τροποποιήσεις που επέρχονται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ μέσω της παρούσας οδηγίας είναι τεχνικού χαρακτήρα και αφορούν μόνον τις διαδικασίες επιτροπών, δεν είναι ανάγκη να μεταφερθούν στις εθνικές νομοθεσίες από τα κράτη μέλη. Ως εκ τούτου δεν είναι αναγκαίο να θεσπιστούν διατάξεις προς το σκοπό αυτό,

⁽⁵⁾ ΕΕ C 255 της 21.10.2006, σ. 1.

⁽⁶⁾ Απόφαση 2002/151/ΕΚ της Επιτροπής, της 19ης Φεβρουαρίου 2002, σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις για το πιστοποιητικό καταστροφής που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας 2000/53/ΕΚ (ΕΕ L 50 της 21.2.2002, σ. 94).

⁽⁷⁾ Απόφαση 2005/293/ΕΚ της Επιτροπής, της 1ης Απριλίου 2005, για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων για την παρακολούθηση των στόχων επαναχρησιμοποίησης/ανάκτησης και επαναχρησιμοποίησης/ανακύκλωσης που προβλέπονται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ (ΕΕ L 94 της 13.4.2005, σ. 30).

⁽⁸⁾ Απόφαση 2003/138/ΕΚ της Επιτροπής, της 27ης Φεβρουαρίου 2003, για τη θέσπιση προτύπων κωδικοποίησης για τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά, δυνάμει της οδηγίας 2000/53/ΕΚ (ΕΕ L 53 της 28.2.2003, σ. 58).

⁽¹⁾ ΕΕ C 161 της 13.7.2007, σ. 45.

⁽²⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 11ης Ιουλίου 2007 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 3ης Μαρτίου 2008.

⁽³⁾ ΕΕ L 269 της 21.10.2000, σ. 34. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την απόφαση 2005/673/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 254 της 30.9.2005, σ. 69).

⁽⁴⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 2006/512/ΕΚ (ΕΕ L 200 της 22.7.2006, σ. 11).

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις

Η οδηγία 2000/53/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) τροποποιείται ως εξής:

α) η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Το παράρτημα II τροποποιείται σε τακτική βάση και σύμφωνα με την τεχνική και επιστημονική πρόοδο, προκειμένου:»

β) προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Τα μέτρα που αναφέρονται στα σημεία i) έως iv) και τα οποία έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

2. Στο άρθρο 5, η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να εξασφαλίζουν ότι οι αρμόδιες αρχές τους αναγνωρίζουν αμοιβαία και δέχονται τα πιστοποιητικά καταστροφής που εκδίδονται σε άλλα κράτη μέλη, σύμφωνα με την παράγραφο 3.

Προς το σκοπό αυτό, καθορίζονται οι βασικές απαιτήσεις για το πιστοποιητικό καταστροφής. Το μέτρο αυτό, που έχει ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας δια συμπληρώσεώς της, θεσπίζεται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

3. Στο άρθρο 6 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«6. Το παράρτημα I τροποποιείται σύμφωνα με τις τεχνικές και επιστημονικές εξελίξεις. Το μέτρο αυτό, που έχει ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, θεσπίζεται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

4. Στο άρθρο 7 παράγραφος 2, το τρίτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Καθορίζονται οι αναγκαίες λεπτομέρειες του ελέγχου της συμμόρφωσης των κρατών μελών με τους στόχους που ορίζονται στο πρώτο εδάφιο. Όταν προτείνει τους εν λόγω κανόνες, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη όλους τους συναφείς παράγοντες, μεταξύ άλλων το κατά πόσον είναι διαθέσιμα στοιχεία και το ζήτημα των εισαγωγών/εξαγωγών οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Αυτοί οι λεπτομερείς κανόνες, που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας δια συμπληρώσεώς της, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

5. Στο άρθρο 8, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Καθορίζονται τα πρότυπα που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Όταν προτείνει τα εν λόγω πρότυπα, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις εργασίες που διεξάγονται εν προκειμένω στα οικεία διεθνή φόρα, στις οποίες και συμβάλλει καταλλήλως. Το μέτρο αυτό, που έχει ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας δια συμπληρώσεώς της, θεσπίζεται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

6. Στο άρθρο 9 παράγραφος 1, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Τα μορφότυπα που αφορούν το σύστημα της βάσης δεδομένων εγκρίνονται σύμφωνα με κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 2.»

7. Το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 11

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 18 της οδηγίας 75/442/ΕΟΚ.

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

Η προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται τρίμηνη.

3. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/EK, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.».

Άρθρο 2

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 3

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 11 Μαρτίου 2008.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

H.-G. PÖTTERING

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. LENARČIČ

ΟΔΗΓΙΑ 2008/33/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 11ης Μαρτίου 2008****για την τροποποίηση της οδηγίας 2000/53/ΕΚ για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, όσον αφορά τις εκτελεστικές αρμοδιότητες που ανατίθενται στην Επιτροπή**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 175 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽¹⁾,

αφού ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 251 της συνθήκης⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η οδηγία 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽³⁾, προβλέπει τη θέσπιση ορισμένων μέτρων σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁽⁴⁾.

(2) Η απόφαση 1999/468/ΕΚ τροποποιήθηκε με την απόφαση 2006/512/ΕΚ, η οποία θέσπισε κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που πρέπει να χρησιμοποιείται για την έκδοση μέτρων γενικής εμβέλειας που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων βασικής πράξης η οποία εκδόθηκε σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης, μεταξύ άλλων με τη διαγραφή ορισμένων από τα στοιχεία αυτά ή με τη συμπλήρωση της πράξης με νέα μη ουσιώδη στοιχεία.

(3) Σύμφωνα με την κοινή δήλωση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής⁽⁵⁾, σχετικά με την απόφαση 2006/512/ΕΚ, προκειμένου η κανονιστική διαδικασία με έλεγχο να εφαρμοσθεί στις ήδη ισχύουσες πράξεις που εγκρίθηκαν βάσει του άρθρου 251 της συνθήκης, οι πράξεις αυτές πρέπει να προσαρμοσθούν σύμφωνα με τις εφαρμοστέες διαδικασίες.

(4) Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να τροποποιήσει τα παραρτήματα και να θεσπίσει ορισμένες τεχνικές απαιτήσεις και κανόνες ελέγχου. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβέλειας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της οδηγίας 2000/53/ΕΚ, μεταξύ άλλων δια συμπληρώσεώς της με νέα ουσιώδη στοιχεία, πρέπει να θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο η οποία προβλέπεται στο άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.

(5) Εφόσον η Επιτροπή έχει καθορίσει τους εκτελεστικούς κανόνες που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 5, το άρθρο 7 παράγραφος 2 και το άρθρο 8 παράγραφος 2 της οδηγίας 2000/53/ΕΚ μέσω των αποφάσεων 2002/151/ΕΚ⁽⁶⁾, 2005/293/ΕΚ⁽⁷⁾ και 2003/138/ΕΚ⁽⁸⁾, είναι σκόπιμο να διαγραφούν οι παραπομπές στις προθεσμίες της 21ης Οκτωβρίου 2001, 21ης Οκτωβρίου 2002 και 21ης Οκτωβρίου 2001 αντίστοιχα.

(6) Η οδηγία 2000/53/ΕΚ θα πρέπει συνεπώς να τροποποιηθεί αναλόγως.

(7) Δεδομένου ότι οι τροποποιήσεις που επέρχονται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ μέσω της παρούσας οδηγίας είναι τεχνικού χαρακτήρα και αφορούν μόνον τις διαδικασίες επιτροπών, δεν είναι ανάγκη να μεταφερθούν στις εθνικές νομοθεσίες από τα κράτη μέλη. Ως εκ τούτου δεν είναι αναγκαίο να θεσπιστούν διατάξεις προς το σκοπό αυτό,

⁽⁵⁾ ΕΕ C 255 της 21.10.2006, σ. 1.

⁽⁶⁾ Απόφαση 2002/151/ΕΚ της Επιτροπής, της 19ης Φεβρουαρίου 2002, σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις για το πιστοποιητικό καταστροφής που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας 2000/53/ΕΚ (ΕΕ L 50 της 21.2.2002, σ. 94).

⁽⁷⁾ Απόφαση 2005/293/ΕΚ της Επιτροπής, της 1ης Απριλίου 2005, για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων για την παρακολούθηση των στόχων επαναχρησιμοποίησης/ανάκτησης και επαναχρησιμοποίησης/ανακύκλωσης που προβλέπονται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ (ΕΕ L 94 της 13.4.2005, σ. 30).

⁽⁸⁾ Απόφαση 2003/138/ΕΚ της Επιτροπής, της 27ης Φεβρουαρίου 2003, για τη θέσπιση προτύπων κωδικοποίησης για τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά, δυνάμει της οδηγίας 2000/53/ΕΚ (ΕΕ L 53 της 28.2.2003, σ. 58).

⁽¹⁾ ΕΕ C 161 της 13.7.2007, σ. 45.

⁽²⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 11ης Ιουλίου 2007 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 3ης Μαρτίου 2008.

⁽³⁾ ΕΕ L 269 της 21.10.2000, σ. 34. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την απόφαση 2005/673/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 254 της 30.9.2005, σ. 69).

⁽⁴⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 2006/512/ΕΚ (ΕΕ L 200 της 22.7.2006, σ. 11).

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις

Η οδηγία 2000/53/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) τροποποιείται ως εξής:

α) η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Το παράρτημα II τροποποιείται σε τακτική βάση και σύμφωνα με την τεχνική και επιστημονική πρόοδο, προκειμένου:»

β) προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Τα μέτρα που αναφέρονται στα σημεία i) έως iv) και τα οποία έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

2. Στο άρθρο 5, η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να εξασφαλίζουν ότι οι αρμόδιες αρχές τους αναγνωρίζουν αμοιβαία και δέχονται τα πιστοποιητικά καταστροφής που εκδίδονται σε άλλα κράτη μέλη, σύμφωνα με την παράγραφο 3.

Προς το σκοπό αυτό, καθορίζονται οι βασικές απαιτήσεις για το πιστοποιητικό καταστροφής. Το μέτρο αυτό, που έχει ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας δια συμπληρώσεώς της, θεσπίζεται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

3. Στο άρθρο 6 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«6. Το παράρτημα I τροποποιείται σύμφωνα με τις τεχνικές και επιστημονικές εξελίξεις. Το μέτρο αυτό, που έχει ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, θεσπίζεται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

4. Στο άρθρο 7 παράγραφος 2, το τρίτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Καθορίζονται οι αναγκαίες λεπτομέρειες του ελέγχου της συμμόρφωσης των κρατών μελών με τους στόχους που ορίζονται στο πρώτο εδάφιο. Όταν προτείνει τους εν λόγω κανόνες, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη όλους τους συναφείς παράγοντες, μεταξύ άλλων το κατά πόσον είναι διαθέσιμα στοιχεία και το ζήτημα των εισαγωγών/εξαγωγών οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Αυτοί οι λεπτομερείς κανόνες, που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας δια συμπληρώσεώς της, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

5. Στο άρθρο 8, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Καθορίζονται τα πρότυπα που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Όταν προτείνει τα εν λόγω πρότυπα, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις εργασίες που διεξάγονται εν προκειμένω στα οικεία διεθνή φόρα, στις οποίες και συμβάλλει καταλλήλως. Το μέτρο αυτό, που έχει ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας δια συμπληρώσεώς της, θεσπίζεται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

6. Στο άρθρο 9 παράγραφος 1, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Τα μορφότυπα που αφορούν το σύστημα της βάσης δεδομένων εγκρίνονται σύμφωνα με κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 2.»

7. Το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 11

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 18 της οδηγίας 75/442/ΕΟΚ.

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

Η προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται τρίμηνη.

3. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/EK, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.».

Άρθρο 2

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 3

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 11 Μαρτίου 2008.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

H.-G. PÖTTERING

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. LENARČIČ

ΟΔΗΓΙΑ 2008/33/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 11ης Μαρτίου 2008****για την τροποποίηση της οδηγίας 2000/53/ΕΚ για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, όσον αφορά τις εκτελεστικές αρμοδιότητες που ανατίθενται στην Επιτροπή**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 175 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽¹⁾,

αφού ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 251 της συνθήκης⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η οδηγία 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽³⁾, προβλέπει τη θέσπιση ορισμένων μέτρων σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁽⁴⁾.

(2) Η απόφαση 1999/468/ΕΚ τροποποιήθηκε με την απόφαση 2006/512/ΕΚ, η οποία θέσπισε κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που πρέπει να χρησιμοποιείται για την έκδοση μέτρων γενικής εμβέλειας που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων βασικής πράξης η οποία εκδόθηκε σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης, μεταξύ άλλων με τη διαγραφή ορισμένων από τα στοιχεία αυτά ή με τη συμπλήρωση της πράξης με νέα μη ουσιώδη στοιχεία.

(3) Σύμφωνα με την κοινή δήλωση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής⁽⁵⁾, σχετικά με την απόφαση 2006/512/ΕΚ, προκειμένου η κανονιστική διαδικασία με έλεγχο να εφαρμοσθεί στις ήδη ισχύουσες πράξεις που εγκρίθηκαν βάσει του άρθρου 251 της συνθήκης, οι πράξεις αυτές πρέπει να προσαρμοσθούν σύμφωνα με τις εφαρμοστέες διαδικασίες.

(4) Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να τροποποιήσει τα παραρτήματα και να θεσπίσει ορισμένες τεχνικές απαιτήσεις και κανόνες ελέγχου. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβέλειας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της οδηγίας 2000/53/ΕΚ, μεταξύ άλλων δια συμπληρώσεώς της με νέα ουσιώδη στοιχεία, πρέπει να θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο η οποία προβλέπεται στο άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.

(5) Εφόσον η Επιτροπή έχει καθορίσει τους εκτελεστικούς κανόνες που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 5, το άρθρο 7 παράγραφος 2 και το άρθρο 8 παράγραφος 2 της οδηγίας 2000/53/ΕΚ μέσω των αποφάσεων 2002/151/ΕΚ⁽⁶⁾, 2005/293/ΕΚ⁽⁷⁾ και 2003/138/ΕΚ⁽⁸⁾, είναι σκόπιμο να διαγραφούν οι παραπομπές στις προθεσμίες της 21ης Οκτωβρίου 2001, 21ης Οκτωβρίου 2002 και 21ης Οκτωβρίου 2001 αντίστοιχα.

(6) Η οδηγία 2000/53/ΕΚ θα πρέπει συνεπώς να τροποποιηθεί αναλόγως.

(7) Δεδομένου ότι οι τροποποιήσεις που επέρχονται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ μέσω της παρούσας οδηγίας είναι τεχνικού χαρακτήρα και αφορούν μόνον τις διαδικασίες επιτροπών, δεν είναι ανάγκη να μεταφερθούν στις εθνικές νομοθεσίες από τα κράτη μέλη. Ως εκ τούτου δεν είναι αναγκαίο να θεσπιστούν διατάξεις προς το σκοπό αυτό,

⁽⁵⁾ ΕΕ C 255 της 21.10.2006, σ. 1.

⁽⁶⁾ Απόφαση 2002/151/ΕΚ της Επιτροπής, της 19ης Φεβρουαρίου 2002, σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις για το πιστοποιητικό καταστροφής που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας 2000/53/ΕΚ (ΕΕ L 50 της 21.2.2002, σ. 94).

⁽⁷⁾ Απόφαση 2005/293/ΕΚ της Επιτροπής, της 1ης Απριλίου 2005, για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων για την παρακολούθηση των στόχων επαναχρησιμοποίησης/ανάκτησης και επαναχρησιμοποίησης/ανακύκλωσης που προβλέπονται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ (ΕΕ L 94 της 13.4.2005, σ. 30).

⁽⁸⁾ Απόφαση 2003/138/ΕΚ της Επιτροπής, της 27ης Φεβρουαρίου 2003, για τη θέσπιση προτύπων κωδικοποίησης για τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά, δυνάμει της οδηγίας 2000/53/ΕΚ (ΕΕ L 53 της 28.2.2003, σ. 58).

⁽¹⁾ ΕΕ C 161 της 13.7.2007, σ. 45.

⁽²⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 11ης Ιουλίου 2007 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 3ης Μαρτίου 2008.

⁽³⁾ ΕΕ L 269 της 21.10.2000, σ. 34. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την απόφαση 2005/673/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 254 της 30.9.2005, σ. 69).

⁽⁴⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 2006/512/ΕΚ (ΕΕ L 200 της 22.7.2006, σ. 11).

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις

Η οδηγία 2000/53/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) τροποποιείται ως εξής:

α) η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Το παράρτημα II τροποποιείται σε τακτική βάση και σύμφωνα με την τεχνική και επιστημονική πρόοδο, προκειμένου:»

β) προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Τα μέτρα που αναφέρονται στα σημεία i) έως iv) και τα οποία έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

2. Στο άρθρο 5, η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να εξασφαλίζουν ότι οι αρμόδιες αρχές τους αναγνωρίζουν αμοιβαία και δέχονται τα πιστοποιητικά καταστροφής που εκδίδονται σε άλλα κράτη μέλη, σύμφωνα με την παράγραφο 3.

Προς το σκοπό αυτό, καθορίζονται οι βασικές απαιτήσεις για το πιστοποιητικό καταστροφής. Το μέτρο αυτό, που έχει ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας δια συμπληρώσεώς της, θεσπίζεται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

3. Στο άρθρο 6 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«6. Το παράρτημα I τροποποιείται σύμφωνα με τις τεχνικές και επιστημονικές εξελίξεις. Το μέτρο αυτό, που έχει ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, θεσπίζεται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

4. Στο άρθρο 7 παράγραφος 2, το τρίτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Καθορίζονται οι αναγκαίες λεπτομέρειες του ελέγχου της συμμόρφωσης των κρατών μελών με τους στόχους που ορίζονται στο πρώτο εδάφιο. Όταν προτείνει τους εν λόγω κανόνες, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη όλους τους συναφείς παράγοντες, μεταξύ άλλων το κατά πόσον είναι διαθέσιμα στοιχεία και το ζήτημα των εισαγωγών/εξαγωγών οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Αυτοί οι λεπτομερείς κανόνες, που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας δια συμπληρώσεώς της, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

5. Στο άρθρο 8, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Καθορίζονται τα πρότυπα που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Όταν προτείνει τα εν λόγω πρότυπα, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις εργασίες που διεξάγονται εν προκειμένω στα οικεία διεθνή φόρα, στις οποίες και συμβάλλει καταλλήλως. Το μέτρο αυτό, που έχει ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας δια συμπληρώσεώς της, θεσπίζεται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.»

6. Στο άρθρο 9 παράγραφος 1, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Τα μορφότυπα που αφορούν το σύστημα της βάσης δεδομένων εγκρίνονται σύμφωνα με κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 2.»

7. Το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 11

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 18 της οδηγίας 75/442/ΕΟΚ.

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

Η προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται τρίμηνη.

3. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/EK, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.».

Άρθρο 2

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 3

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 11 Μαρτίου 2008.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

H.-G. PÖTTERING

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. LENARČIČ