

II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

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 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2004) 2849]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2005/293/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 7 παράγραφος 2 τρίτο εδάφιο,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με την οδηγία 2000/53/ΕΚ, η Επιτροπή έχει την υποχρέωση να καθορίσει τις αναγκαίες λεπτομέρειες του ελέγχου της συμμόρφωσης των κρατών μελών με τους στόχους που προβλέπονται στο άρθρο 7 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο της εν λόγω οδηγίας. Τα κράτη μέλη αρκεί να αποδείξουν ότι έχουν επιτευχθεί τουλάχιστον οι προβλεπόμενοι στόχοι.
- (2) Για να είναι συγκρίσιμα τα στοιχεία που υποβάλλουν τα κράτη μέλη, απαιτείται εναρμόνιση των χαρακτηριστικών και της παρουσίασης του υπολογισμού των στόχων που καθορίζονται στο άρθρο 7 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο.
- (3) Ο μέγιστος βαθμός ακρίβειας των στόχων μπορεί να επιτευχθεί μόνον εάν ο παρονομαστής για τον υπολογισμό των στόχων βασίζεται στον αριθμό των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής που εισάγονται σε σύστημα επεξεργασίας κράτους μέλους.

- (4) Τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα, σταθμίζοντας τον κίνδυνο ανακρίβειας έναντι των διοικητικών προσπαθειών που απαιτούνται για την επίτευξη ακρίβειας των στοιχείων, να χρησιμοποιούν μια υποθετική περιεκτικότητα σε μέταλλα για τον προσδιορισμό της ποσότητας μετάλλων που θα ανακτηθεί από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

- (5) Για τον προσδιορισμό του βάρους κάθε οχήματος, πρέπει να χρησιμοποιούνται ευκόλως διαθέσιμα στοιχεία, σε τυποποιημένη μορφή.

- (6) Τα καύσιμα που αφαιρούνται κατά τη διάλυση δεν λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό των στόχων, καθώς δεν υπάρχουν διαθέσιμα σε όλα τα κράτη μέλη αξιόπιστα στοιχεία για την ποσότητα καυσίμων που περιέχεται στα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής. Μια μέση ποσότητα καυσίμου πρέπει να χρησιμοποιείται στο σύνολο της ΕΕ για το σκοπό της παρακολούθησης της συμμόρφωσης με τους στόχους, προκειμένου να εναρμονιστούν όσο το δυνατόν περισσότερο οι μέθοδοι υπολογισμού και να εξασφαλιστεί η συγκρισιμότητα των εθνικών στόχων που έχουν επιτευχθεί στα κράτη μέλη.

- (7) Λόγω της εσωτερικής αγοράς, τα κράτη μέλη ενδέχεται να εξάγουν τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής που βρίσκονται στο έδαφός τους σε άλλες χώρες για περαιτέρω επεξεργασία. Προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν τα προβλήματα κατανομής και να αποφευχθούν οι εντατικές προσπάθειες παρακολούθησης και υπολογισμού, τα ποσοστά ανακύκλωσης και ανάκτησης από τα τμήματα οχημάτων που έχουν εξαχθεί πιστώνονται στο κράτος μέλος που εξάγει.

⁽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 28.1.2005, σ. 73).

- (8) Απαιτούνται προγράμματα καταταξιοποίησης προκειμένου να προσδιοριστούν οι εκροές μιας μονάδας καταταξιοποίησης για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής.

- (9) Η Επιτροπή θα εξακολουθήσει να παρακολουθεί τον υπολογισμό των στόχων, συμπεριλαμβανόμενης της σημασίας του όγκου των εξαγωγών και της επιρροής του στα ποσοστά ανακύκλωσης και ανάκτησης. Για το σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη πρέπει επίσης να υποβάλουν στοιχεία για έτη προγενέστερα του 2006. Τα στοιχεία αυτά θα χρησιμοποιηθούν μόνο για σκοπούς παρακολούθησης.
- (10) Η παρούσα απόφαση ισχύει με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2150/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Νοεμβρίου 2002, για τις στατιστικές των αποβλήτων⁽¹⁾.
- (11) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί σύμφωνα με το άρθρο 18 της οδηγίας 75/442/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁽²⁾,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Τα κράτη μέλη υπολογίζουν τους στόχους επαναχρησιμοποίησης/ανάκτησης και επαναχρησιμοποίησης/ανακύκλωσης που προβλέπονται στο άρθρο 7 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο της οδηγίας 2000/53/ΕΚ με βάση τα επαναχρησιμοποιημένα, ανακυκλωμένα και ανακτημένα υλικά από διεργασίες απορρύπανσης, διάλυσης και (μετα)-κατατεμαχισμού. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι για υλικά που υποβάλλονται σε περαιτέρω επεξεργασία, λαμβάνεται υπόψη η πραγματικά επιτευχθείσα ανάκτηση.

Για το σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη συμπληρώνουν τους πίνακες 1 έως 4 του παραρτήματος της παρούσας απόφασης και παρέχουν κατάλληλη περιγραφή των χρησιμοποιούμενων δεδομένων.

2. Κατά τη συμπλήρωση των πινάκων 1 έως 4 του παραρτήματος της παρούσας απόφασης, τα κράτη μέλη δύνανται να χρησιμοποιούν μια υπόθεση βασισμένη σε δεδομένα όσον αφορά το μέσο ποσοστό επαναχρησιμοποιημένων, ανακυκλωμένων και ανακτημένων μετάλλων από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, εφεξής καλούμενη «υποθετική περιεκτικότητα σε μέταλλα». Αυτή η υπόθεση υποστηρίζεται με αναλυτικά δεδομένα τα οποία εξηγούν την υποθετική εκατοστιαία περιεκτικότητα σε μέταλλα, καθώς και το υποθετικό ποσοστό επαναχρησιμοποίησης, ανάκτησης και ανακύκλωσης μετάλλων. Τα δεδομένα πρέπει να ισχύουν για ποσοστό 95 % τουλάχιστον των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής στο εν λόγω κράτος μέλος,

3. Στα δεδομένα, τα κράτη μέλη περιλαμβάνουν ανάλυση των εξής:

- α) της τρέχουσας εθνικής αγοράς οχημάτων·

β) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής στην επικράτειά τους·

- γ) των υλικών και των κατασκευαστικών στοιχείων των οχημάτων που λαμβάνονται υπόψη στην υπόθεση αυτή, ώστε να αποφευχθεί η διπλοκαταγραφή.

Άρθρο 2

1. Στην περίπτωση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ή υλικών ή τμημάτων τους, για τα οποία έχει εκδοθεί πιστοποιητικό καταστροφής από εγκεκριμένη εθνική μονάδα επεξεργασίας, και τα οποία έχουν εξαχθεί σε άλλα κράτη μέλη ή τρίτες χώρες για περαιτέρω επεξεργασία, η εν λόγω επεξεργασία καταχωρίζεται στο εξαγόν κράτος μέλος, για σκοπούς υπολογισμού των στόχων, εφόσον υπάρχουν στοιχεία ότι η ανακύκλωση ή/και ανάκτηση πραγματοποιήθηκαν σε συνθήκες που είναι γενικώς ισοδύναμες με αυτές που προβλέπονται στη σχετική κοινοτική νομοθεσία.

Τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους για τα οποία ένα άλλο κράτος μέλος ή μια τρίτη χώρα έχει εκδόσει πιστοποιητικό καταστροφής και τα οποία εισάγονται για ανάκτηση ή/και ανακύκλωση σε κράτος μέλος, δεν υπολογίζονται ως ανακτημένα ή ανακυκλωμένα στο κράτος μέλος εισαγωγής.

2. Στην περίπτωση εξαγωγών σε τρίτες χώρες, τα κράτη μέλη καθορίζουν εάν χρειάζεται πρόσθετη τεκμηρίωση για να αποδειχθεί ότι τα εξαγόμενα υλικά έχουν πράγματι ανακυκλωθεί ή ανακτηθεί.

Άρθρο 3

1. Οι πίνακες που προβλέπονται στο παράρτημα συμπληρώνονται από τα κράτη μέλη σε ετήσια βάση, ξεκινώντας με στοιχεία για το έτος 2006, και αποστέλλονται στην Επιτροπή εντός 18 μηνών από το τέλος του σχετικού έτους.

2. Για τα έτη πριν από το 2006, τα κράτη μέλη υποβάλλουν τα διαθέσιμα στοιχεία στην Επιτροπή εντός δώδεκα μηνών από το τέλος του σχετικού έτους. Τα στοιχεία που αφορούν τα έτη πριν από το 2006 θα χρησιμοποιηθούν μόνο για σκοπούς παρακολούθησης.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 1 Απριλίου 2005.

Για την Επιτροπή
Σταύρος ΔΗΜΑΣ
Μέλος της Επιτροπής

(1) ΕΕ L 332 της 9.12.2002, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 574/2004 της Επιτροπής (ΕΕ L 90 της 27.3.2004, σ. 15).

(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).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Πίνακας 1: Υλικά (σε τόνους ανά έτος) που προκύπτουν από απορρύπανση και διάλυση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής που προκύπτουν στο κράτος μέλος και υποβάλλονται σε επεξεργασία εντός του κράτους μέλους

Υλικά από απορρύπανση και διάλυση (**)	Επαναχρησιμοποίηση (A)	Ανακύκλωση (B1)	Ανάκτηση ενέργειας (C1)	Συνολική ανάκτηση (D1 = B1 + C1)	Διάθεση E1
Ηλεκτρικές στήλες					
Υγρά (εκτός καυσίμων)					
Φίλτρα λαδιού					
Άλλα υλικά που προκύπτουν από απορρύπανση (εκτός καυσίμων)					
Καταλύτες					
Μεταλλικά κατασκευαστικά στοιχεία					
Ελαστικά					
Μεγάλα πλαστικά μέρη					
Γυαλί					
Άλλα υλικά που προκύπτουν από διάλυση					
Σύνολο					

Πίνακας 2: Υλικά (σε τόνους ανά έτος) που προκύπτουν από τον κατατεμαχισμό οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής στο κράτος μέλος και τα οποία έχουν υποβληθεί σε επεξεργασία εντός του κράτους μέλους

Υλικά από κατατεμαχισμό (**)	Ανακύκλωση (B2)	Ανάκτηση ενέργειας (C2)	Συνολική ανάκτηση (D2 = B2 + C2)	Διάθεση E2
Σιδηρούχα απορρίμματα (χάλυβας)				
Μη σιδηρούχα υλικά (αλουμίνιο, χαλκός, ψευδάργυρος, μόλυβδος κ.λπ.)				
Ελαφρό κλάσμα κατατεμαχισμού (SLF)				
Λοιπά				
Σύνολο				

Πίνακας 3: Παρακολούθηση (τμημάτων) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής στο κράτος μέλος τα οποία έχουν εξαχθεί για περαιτέρω επεξεργασία (σε τόνους ανά έτος)

Συνολικό βάρος των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τα οποία εξαγονται ανά χώρα (**)	Συνολική ανακύκλωση (τμημάτων) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής που έχουν εξαχθεί (F1)	Συνολική ανάκτηση (τμημάτων) οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής που έχουν εξαχθεί (F2)	Συνολική διάθεση (τμημάτων) οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής που έχουν εξαχθεί (F3)

Πίνακας 4: Συνολική επαναχρησιμοποίηση, ανάκτηση και ανακύκλωση (σε τόνους ανά έτος) οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής στο κράτος μέλος τα οποία υποβάλλονται σε επεξεργασία εντός ή εκτός του κράτους μέλους

Επαναχρησιμοποίηση (A)	Συνολική ανακύκλωση (B1 + B2 + F1)	Συνολική ανάκτηση (D1 + D2 + F2)	Συνολική επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση (X1 = A + B1 + B2 + F1)	Συνολική επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση (X2 = A + D1 + D2 + F2)
W (συνολικός αριθμός οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής) = ...			%	%
W1 (συνολικό βάρος οχημάτων) = ...			X1/W1	X2/W1

Σημειώσεις:

- 1) Η συμπλήρωση των σκιαγραμμένων τμημάτων του πίνακα 1 είναι προαιρετική.
- 2) Τα κράτη μέλη που χρησιμοποιούν την υποθετική περιεκτικότητα σε μέταλλα είναι υποχρεωμένα να τη χρησιμοποιούν στα τμήματα του πίνακα 2 που αφορούν τα μέταλλα.
- 3) (*): Όπου είναι δυνατό, πρέπει να χρησιμοποιούνται οι κωδικοί LoW (κωδικοί καταλόγου απορριμμάτων) από το παράρτημα της απόφασης 2000/532/ΕΚ της Επιτροπής, 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 και της απόφασης 94/904/ΕΚ του Συμβουλίου για την κατάρτιση καταλόγου επικινδύνων αποβλήτων κατ' εφαρμογή του άρθρου 1 παράγραφος 4 της οδηγίας 91/689/ΕΟΚ του Συμβουλίου για τα επικίνδυνα απόβλητα (!).
- 4) Τα κράτη μέλη που δε χρησιμοποιούν την υποθετική περιεκτικότητα σε μέταλλα υπολογίζουν την επαναχρησιμοποίηση (A) με βάση την ακόλουθη αφαιρετική μέθοδο: βάρος ενός οχήματος (Wi) μείον το βάρος του οχήματος το οποίο βρίσκεται στο τέλος του κύκλου ζωής και έχει απορρυπανθεί και διαλυθεί (αμάξωμα) (Wb) μείον το βάρος των υλικών που έχουν απορρυπανθεί και διαλυθεί και έχουν αποσταλεί για ανάκτηση, ανακύκλωση ή τελική διάθεση. Τα κράτη μέλη που χρησιμοποιούν την υποθετική περιεκτικότητα σε μέταλλο προσδιορίζουν την ποσότητα A (εξαιρουμένων των μεταλλικών κατασκευαστικών στοιχείων) με βάση τις δηλώσεις των εγκεκριμένων μονάδων επεξεργασίας.

Το βάρος της επιτευχθείσας ανακύκλωσης/ανάκτησης/διάθεσης καθορίζεται με βάση τις δηλώσεις της επιχείρησης υποδοχής που πραγματοποιεί την ανακύκλωση/ανάκτηση ή συλλογή, τα δελτία ζύγισης ή άλλες μορφές τήρησης βιβλίων ή τα δελτία διάθεσης.

Το βάρος κάθε επιμέρους οχήματος (Wi) υπολογίζεται i) από το βάρος του οχήματος σε κυκλοφορία που αναφέρεται στα έγγραφα κυκλοφορίας (?), ή ii) από το βάρος του οχήματος σε ετοιμότητα κίνησης που αναφέρεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης, το οποίο περιγράφεται στο παράρτημα ΙΧ της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου (?), όπως τροποποιήθηκε, ή iii) σε περίπτωση που αυτά τα στοιχεία δεν είναι διαθέσιμα, από το βάρος που προβλέπει ο κατασκευαστής στις προδιαγραφές του οχήματος. Σε κάθε περίπτωση, το βάρος του κάθε επιμέρους οχήματος δεν περιλαμβάνει το βάρος του οδηγού, το οποίο καθορίζεται σε 75 kg και το βάρος του καυσίμου, το οποίο καθορίζεται σε 40 kg.

Το βάρος του οχήματος το οποίο βρίσκεται στο τέλος του κύκλου ζωής και έχει απορρυπανθεί και διαλυθεί (αμάξωμα) (Wb) καθορίζεται με βάση τα στοιχεία της μονάδας επεξεργασίας υποδοχής.

- 5) Το συνολικό βάρος των οχημάτων (W1) υπολογίζεται με άθροιση των βαρών των επιμέρους οχημάτων (Wi).
Ο συνολικός αριθμός οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής (W) υπολογίζεται με βάση τον αριθμό οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής στο κράτος μέλος τα οποία υπολογίζονται από τον αριθμό πιστοποιητικών καταστροφής που εκδίδουν οι εγκεκριμένες εθνικές μονάδες επεξεργασίας.
- 6) Οι εκροές οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής από μια μονάδα κατατεμαχισμού υπολογίζονται με βάση τα προγράμματα κατατεμαχισμού σε συνδυασμό με τις εισροές των οχημάτων αυτών στη μονάδα. Οι εισροές οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής σε μια μονάδα κατατεμαχισμού υπολογίζονται με βάση δελτία ζύγισης, αποδείξεις ή με άλλες μορφές τήρησης βιβλίων. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή στοιχεία για τον αριθμό προγραμμάτων κατατεμαχισμού που πραγματοποιήθηκαν στην επικράτειά τους. Πρέπει να γίνεται απολογισμός της πραγματικής ανακύκλωσης/ανάκτησης από τις υπολογιζόμενες εκροές (πλην μετάλλων) με βάση τις δηλώσεις της επιχείρησης ανακύκλωσης/ανάκτησης ή συλλογής, τα δελτία ζύγισης, άλλες μορφές τήρησης βιβλίων ή τα δελτία διάθεσης.

(?) EE L 226 της 6.9.2000, σ. 3.

(?) Από την 1η Ιουνίου 2004, ημερομηνία έναρξης ισχύος της οδηγίας 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων (EE L 138 της 1.6.1999, σ. 57), το βάρος του οχήματος σε κυκλοφορία θα καταγράφεται στον εναρμονισμένο κοινοτικό κωδικό G.

(?) EE L 42 της 23.2.1970, σ. 1.