Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

►**B**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2000/53/EF
af 18. september 2000
om udrangerede køretøjer

(EFT L 269 af 21.10.2000, s. 34)

Ændret ved:

		Tidende nr.	side	dato
►**M1**	Kommissionens beslutning 2002/525/EF af 27. juni 2002	L 170	81	29.6.2002
►**M2**	Kommissionens beslutning 2005/63/EF af 24. januar 2005	L 25	73	28.1.2005

▼B

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2000/53/EF

af 18. september 2000

om udrangerede køretøjer

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 175, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen ([1]),

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg ([2]),

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251, på grundlag af Forligsudvalgets fælles udkast af 23. maj 2000 ([3]), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) De forskellige nationale lovgivninger om udrangerede køretøjer bør harmoniseres, for det første for at formindske udrangerede køretøjers påvirkning af miljøet for derigennem at medvirke til at beskytte, bevare og forbedre miljøet og nedsætte energiforbruget, og for det andet for at sikre det indre markeds funktion og undgå forvridning af konkurrencen i Fællesskabet.

(2) Der er behov for bestemmelser på fællesskabsniveau for at sikre indbyrdes sammenhæng mellem de nationale tiltag, som sættes i værk for at nå ovennævnte mål. Det gælder især design af køretøjer med henblik på genvinding og nyttiggørelse, krav til indsamling og behandlingsvirksomheder samt virkeliggørelse af målene for genbrug, genvinding og nyttiggørelse, idet der tages hensyn til subsidiaritetsprincippet og princippet om, at forureneren betaler.

(3) Udrangerede køretøjer fører hvert år til, at der i Fællesskabet opstår mellem 8 og 9 mio. tons affald, der skal behandles korrekt.

(4) For at følge forsigtigheds- og forebyggelsesprincippet og i overensstemmelse med Fællesskabets strategi for affaldsbehandling skal frembringelse af affald så vidt muligt undgås.

(5) Som et yderligere grundlæggende princip bør affald genbruges og nyttiggøres, og der bør gives forrang til genbrug og genvinding.

(6) Medlemsstaterne bør træffe foranstaltninger til at sikre, at aktørerne indfører ordninger til indsamling, behandling og nyttiggørelse af udrangerede køretøjer.

(7) Medlemsstaterne bør sikre, at den sidste indehaver og/eller ejer omkostningsfrit kan levere det udrangerede køretøj til anerkendte behandlingsvirksomheder, hvis køretøjet ikke har en markedsværdi eller denne er negativ. Medlemsstaterne bør sikre, at producenterne afholder alle eller en betydelig del af udgifterne ved gennemførelsen af disse foranstaltninger. De frie markedskræfter bør ikke hindres i at fungere.

(8) Dette direktiv bør finde anvendelse på køretøjer og udrangerede køretøjer, herunder disses komponenter og materialer, og på reservedele under behørigt hensyn til sikkerhedsstandarder, luftforurening og støjbegrænsning.

([1]) EFT C 337 af 7.11.1997, s. 3, ogEFT C 156 af 3.6.1999, s. 5.

([2]) EFT C 129 af 27.4.1998, s. 44.

([3]) Europa-Parlamentets udtalelse af 11.2.1999 (EFT C 150 af 28.5.1999, s. 420), Rådets fælles holdning af 29. juli 1999 (EFT C 317 af 4.11.1999, s. 19) og Europa-Parlamentets afgørelse af 3.2.2000 (endnu ikke offentliggjort i EFT). Rådets afgørelse af 20.7.2000 og Europa-Parlamentets afgørelse af 7.9.2000.

▼B

(9) I dette direktiv anvendes i forødem omfang den terminologi, der er anvendt i flere eksisterende direktiver, især i Rådets direktiv 67/548/EØF af 27. juni 1967 om tilnærmelse af lovgivning om klassificering, emballering og etikettering af farlige stoffer ([1]), i Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil ([2]), og i Rådets direktiv 75/442/EØF af 15. juli 1975 om affald ([3]).

(10) Veterankøretøjer, hvorved forstås historiske køretøjer og køretøjer med samlerværdi eller beregnet for museer, der opbevares fornuftigt og miljømæssigt forsvarligt i køreklar eller adskilt stand, er ikke omfattet af den definition på affald, der er fastsat i direktiv 75/442/EØF, og falder ikke inden for dette direktivs anvendelsesområde.

(11) Det er vigtigt, at der allerede i køretøjets designfase træffes forebyggende foranstaltninger, især i form af at mindske og begrænse mængden af farlige stoffer i køretøjerne, så man undgår at tilføre miljøet farlige stoffer, gør genvinding lettere og undgår at skulle bortskaffe farligt affald. Især bør det forbydes at anvende bly, kviksølv, cadmium og hexavalent chrom. Disse tungmetaller bør kun anvendes i visse bestanddele i henhold til en liste, som vil blive revideret regelmæssigt. Dette vil medvirke til at sikre, at visse materialer og komponenter ikke er til stede i shreddingaffald eller forbrændes eller deponeres på losseplads.

(12) Genvinding af al plast fra udrangerede køretøjer bør undergå løbende forbedringer. Kommissionen undersøger for tiden pvc's miljøindvirkninger. Kommissionen vil på grundlag af sine undersøgelser fremsætte passende forslag om brug af pvc, også med særligt henblik på køretøjer.

(13) Krav til demontering, genbrug og genvinding af udrangerede køretøjer og deres komponenter bør integreres i designet og produktionen af nye køretøjer.

(14) Markedet for genbrugsmaterialer bør fremmes.

(15) For at sikre, at udrangerede køretøjer kasseres uden fare for miljøet, bør der oprettes hensigtsmæssige indsamlingsordninger.

(16) Der bør indføres en skrotningsattest, som betingelse for afmelding af udrangerede køretøjer. Medlemsstater, som ikke har en afmeldingsordning, bør indføre en ordning, hvorefter en skrotningsattest anmeldes til den kompetente myndighed, når det udrangerede køretøj overføres til en behandlingsvirksomhed.

(17) Dette direktiv forhindrer ikke medlemsstaterne i at tillade midlertidige afmeldinger af køretøjer, når det er hensigtsmæssigt.

(18) Drift af indsamlings- og behandlingsvirksomheder bør kun tillades, når de har en tilladelse, eller, hvis der bruges registrering i stedet for tilladelse, særlige betingelser herfor er opfyldt.

(19) Genvinding og nyttiggørelse af køretøjer bør fremmes.

(20) Det er vigtigt, at der opstilles krav til oplagrings- og behandlingsprocesser for at forebygge negative virkninger heraf på miljøet og for at undgå forvridning af samhandel og konkurrence.

(21) For at opnå resultater på kort sigt og give aktører, forbrugere og offentlige myndigheder det nødvendige langsigtede perspektiv bør der opstilles kvantitative mål for det omfang af genbrug, genvinding og nyttiggørelse, som aktørerne skal nå.

(22) Producenterne bør sørge for, at køretøjer designes og fremstilles på en sådan måde, at det tilsigtede omfang af genbrug,

([1]) EFT 196 af 16.8.1967, s. 1. Direktivet er senest ændret ved Kommissionens direktiv 98/98/EF (EFT L 355 af 30.12.1998, s. 1).

([2]) EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1. Direktivet er senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/91/EF (EFT L 11 af 16.1.1999, s. 25).

([3]) EFT L 194 af 25.7.1975, s. 39. Direktivet er senest ændret ved Kommissionens beslutning 96/350/EF (EFT L 135 af 6.6.1996, s. 32).

▼B

genvinding og nyttiggørelse bliver nået. Med dette for øje bør Kommissionen støtte udarbejdelsen af europæiske standarder og træffe de øvrige nødvendige foranstaltninger til at ændre den relevante europæiske lovgivning for typegodkendelse.

(23) Medlemsstaterne bør ved gennemførelsen af direktivet sikre, at konkurrencevilkårene opretholdes, især for så vidt angår små og mellemstore virksomheders adgang til markedet for indsamling, demontering, behandling og genvinding.

(24) For at lette demontering og nyttiggørelse af udrangerede køretøjer, navnlig genvinding af udrangerede køretøjer, bør køretøjsfabrikanterne stille alle nødvendige demonteringsoplysninger til rådighed for de af myndighederne anerkendte behandlingsvirksomheder, navnlig for så vidt angår farlige stoffer.

(25) Udarbejdelse af europæiske standarder bør fremmes, når det er hensigtsmæssigt. Køretøjsfabrikanter og materialeproducenterne bør anvende standarder for komponent- og materialekoder, der skal opstilles af Kommissionen bistået af det relevante udvalg. Kommissionen tager ved udarbejdelsen af disse standarder i givet fald hensyn til det igangværende arbejde på dette område i de relevante internationale fora.

(26) Der er brug for data vedrørende udrangerede køretøjer i hele Fællesskabet, for at dette direktivs gennemførelse kan overvåges.

(27) Der bør gives oplysninger til forbrugerne i tilstrækkeligt omfang til, at de kan tilpasse deres adfærd og indstilling. Med henblik herpå skal de relevante aktører stille oplysninger til rådighed.

(28) Medlemsstaterne kan vælge at gennemføre visse bestemmelser ved aftaler med den berørte økonomiske sektor, forudsat at visse betingelser er opfyldt.

(29) Kommissionen bør ved en udvalgsprocedure sikre, at kravene til behandlingsvirksomheder og til brugen af farlige stoffer tilpasses den videnskabelige og tekniske udvikling, og at der indføres mindstestandarder for skrotningsattesten, formaterne til databasen og de gennemførelsesforanstaltninger, der er nødvendige for at kontrollere, at de kvantitative mål opfyldes.

(30) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ([1]).

(31) Medlemsstaterne bør kunne anvende bestemmelserne i dette direktiv forud for de datoer, der er anført heri, for så vidt dette er i overensstemmelse med traktaten —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål

Dette direktiv fastsætter foranstaltninger, der i første række tager sigte på at forebygge frembringelse af affald fra køretøjer, og desuden tilsigter genbrug, genvinding og andre former for nyttiggørelse af udrangerede køretøjer og komponenter deraf, så der skal bortskaffes mindre affald, og alle aktører, der er involveret i køretøjernes livscyklus, herunder især aktører, som er direkte involveret i behandlingen af udrangerede køretøjer, kommer til at fungere miljømæssigt bedre.

([1]) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

▼B

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

1) »Køretøj«: ethvert køretøj af klasse M_1 eller N_1 som defineret i bilag II A til direktiv 70/156/EØF samt ethvert trehjulet motorkøretøj som defineret i direktiv 92/61/EØF, bortset fra trehjulede motorcykler.

2) »Udrangeret køretøj«: et køretøj, der er affald i henhold til artikel 1, litra a), i direktiv 75/442/EØF.

3) »Producent«: køretøjets fabrikant eller den importør, der erhvervsmæssigt har indført køretøjet i en medlemsstat.

4) »Forebyggelse«: foranstaltninger, der sigter på at mindske mængden og den miljøskadelige virkning af udrangerede køretøjer samt materialer og stoffer heraf.

5) »Behandling«: enhver aktivitet, der finder sted, efter at det udrangerede køretøj er afleveret til et anlæg med henblik på rensning, adskillelse, opskæring, fragmentering, nyttiggørelse eller forberedelse til bortskaffelse af shreddingaffald, samt enhver anden proces, der foretages til nyttiggørelse og/eller bortskaffelse af det udrangerede køretøj og dets komponenter.

6) »Genbrug«: enhver proces, hvorved komponenter fra udrangerede køretøjer anvendes til samme formål, som de er udformet til.

7) »Genvinding«: oparbejdning i en produktionsproces af affaldsmaterialerne til deres oprindelige formål eller til andre formål, bortset fra energiudnyttelse. Energiudnyttelse betyder anvendelse af brændbart affald til energifremstilling direkte ved forbrænding med eller uden andet affald, men med udnyttelse af varmen.

8) »Nyttiggørelse«: en af de anvendelige processer, der er omhandlet i bilag II B til direktiv 75/442/EØF.

9) »Bortskaffelse«: en af de anvendelige processer, der er omhandlet i bilag II A til direktiv 75/442/EØF.

10) »Aktør«: en fabrikant, en distributør, et motorkøretøjs forsikringsselskab samt enhver, der erhvervsmæssigt foretager indsamling, demontering, fragmentering, genvinding, nyttiggørelse og andre former for behandling af udrangerede køretøjer, herunder deres komponenter og materialer.

11) »Farligt stof«: et stof, som anses for farligt i henhold til direktiv 67/548/EØF.

12) »Shredder-anlæg«: et anlæg, der benyttes til at neddele eller fragmentere udrangerede køretøjer, bl.a. med henblik på at opnå skrot, som kan genbruges direkte.

13) »Demonteringsinformationer«: alle informationer, der er nødvendige til korrekt og miljøvenlig behandling af et udrangeret køretøj. Disse oplysninger stilles til rådighed for de anerkendte behandlingsvirksomheder af køretøjsfabrikanterne og producenterne af komponenter i form af håndbøger eller elektroniske medier (f.eks. cd-rom og onlinetjenester).

Artikel 3

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv finder anvendelse på køretøjer og udrangerede køretøjer, herunder deres komponenter og materialer. Med forbehold af artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, gælder dette uanset, hvordan køretøjet er blevet vedligeholdt og repareret i sin levetid, og uden hensyntagen til, om køretøjet er udstyret med komponenter, som er leveret af fabrikanten, eller med andre komponenter, der er monteret som reservedele i overensstemmelse med relevant fællesskabslovgivning eller national lovgivning.

▼B

2. Dette direktiv berører ikke bestemmelserne i gældende fællesskabslovgivning eller relevant national lovgivning, især for så vidt angår sikkerhedsstandarder, luftforurening, støjbegrænsning og beskyttelse af jord og vand.

3. Hvis en producent kun fremstiller eller importerer køretøjer, der er undtaget fra direktiv 70/156/EØF i medfør af dettes artikel 8, stk. 2, litra a), kan medlemsstaterne undtage denne producent og de af denne fremstillede køretøjer fra artikel 7, stk. 4, samt artikel 8 og 9 i nærværende direktiv.

4. Køretøjer til særlig anvendelse, jf, artikel 4, stk. 1, litra a), andet led, i direktiv 70/156/EØF, er undtaget fra bestemmelserne i nærværende direktivs artikel 7.

5. For trehjulede motorkøretøjer finder kun artikel 5, stk. 1 og 2, samt artikel 6 i dette direktiv anvendelse.

Artikel 4

Forebyggelse

1. For at fremme forebyggelsen af affald tilskynder medlemsstaterne især til:

a) at køretøjsfabrikanterne i samarbejde med materiale- og udstyrsfabrikanterne så vidt muligt lige fra køretøjets designfase begrænser og mindsker brugen af farlige stoffer i køretøjer, navnlig for at forebygge udledning af farlige stoffer til miljøet, lette genvinding og undgå at skulle bortskaffe farligt affald

b) at nye køretøjer designes og fabrikeres på en måde, der tager fuldt hensyn til og letter demontering, genbrug og nyttiggørelse, især genvinding, af udrangerede køretøjer og komponenter og materialer heraf

c) at køretøjsfabrikanterne i samarbejde med materiale- og udstyrsfabrikanterne lader en stigende mængde genvundne materialer indgå i køretøjer og andre produkter for at udvikle markedet for genvundne materialer.

2. a) Medlemsstaterne sikrer, at materialer og komponenter i køretøjer, der markedsføres efter den 1. juli 2003, ikke indeholder bly, kviksølv, cadmium eller hexavalent chrom, bortset fra de tilfælde, der er omhandlet i bilag II, og på de deri anførte betingelser.

b) I overensstemmelse med proceduren i artikel 11 skal Kommissionen under hensyn til den tekniske og videnskabelige udvikling regelmæssigt ændre bilag II med henblik på:

i) om nødvendigt at fastsætte de maksimale koncentrationsværdier, op til hvilke tilstedeværelsen af de i litra a) nævnte stoffer i bestemte materialer og komponenter tolereres

ii) at undtage visse køretøjsmaterialer og komponenter fra reglerne i litra a), hvis anvendelsen af disse stoffer i disse komponenter er uundgåelig

iii) at slette køretøjsmaterialer og komponenter fra bilag II, hvis anvendelsen af disse stoffer kan undgås

iv) at angive, hvilke materialer og komponenter der i henhold til nr. i) og ii) kan fjernes før yderligere behandling; de skal mærkes eller gøres identificerbare på anden passende måde.

c) Kommissionen ændrer første gang bilag II senest den 21. oktober 2001. De på listen i samme bilag indeholdte undtagelser slettes i intet tilfælde før den 1. januar 2003.

▼B

Artikel 5

Indsamling

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre:

— at aktørerne opretter ordninger for indsamling af alle udrangerede køretøjer og, så vidt det er teknisk muligt, af udskiftede komponenter, der udgør affald, fra reparationer af personbiler

— at der er et rimeligt antal indsamlingssteder til rådighed på deres område.

2. Medlemsstaterne træffer tillige de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at alle udrangerede køretøjer afleveres til anerkendte behandlingsvirksomheder.

3. Medlemsstaterne indfører en ordning, hvorefter det er en betingelse for, at det udrangerede køretøj kan afmeldes, at der forevises en skrotningsattest. En sådan attest udstedes til indehaveren og/eller ejeren, når det udrangerede køretøj afleveres til en behandlingsvirksomhed. Skrotningsattester må kun udstedes af behandlingsvirksomheder, som har opnået tilladelse i henhold til artikel 6. Medlemsstaterne kan tillade, at producenter, forhandlere og indsamlingsvirksomheder udsteder skrotningsattester på vegne af en anerkendt behandlingsvirksomhed, forudsat at de garanterer, at det udrangerede køretøj afleveres til en anerkendt behandlingsvirksomhed, og forudsat at de er registreret hos de offentlige myndigheder.

At behandlingsvirksomheder eller bilforhandlere eller indsamlingsvirksomheder, der foretager indsamling på vegne af en anerkendt behandlingsvirksomhed, udsteder skrotningsattesten, giver dem ikke ret til at kræve økonomisk godtgørelse, medmindre medlemsstaterne udtrykkeligt har bestemt dette.

Medlemsstater, som ikke har en afmeldingsordning, når dette direktiv træder i kraft, indfører en ordning, hvorefter en skrotningsattest anmeldes til den relevante kompetente myndighed, når det udrangerede køretøj afleveres til en behandlingsvirksomhed, og overholder i øvrigt bestemmelserne i dette stykke. Medlemsstater, der gør brug af dette afsnit, underretter Kommissionen om grundene hertil.

4. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at afleveringen af køretøjet til en godkendt behandlingsvirksomhed i overensstemmelse med stk. 3 kan ske uden omkostninger for den sidste indehaver og/eller ejer, hvis køretøjet ikke har en markedsværdi, eller denne er negativ.

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at producenterne afholder alle eller en betydelig del af udgifterne ved gennemførelsen af denne foranstaltning og/eller tager udrangerede køretøjer tilbage på samme betingelser som omhandlet i første afsnit.

Medlemsstaterne kan bestemme, at det ikke er fuldstændig omkostningsfrit at aflevere udrangerede køretøjer, hvis det udrangerede køretøj ikke indeholder et køretøjs vigtigste komponenter, herunder motoren og karrosseriet, eller hvis det indeholder affald, der er føjet til det udrangerede køretøj.

Kommissionen overvåger løbende gennemførelsen af første afsnit for at sikre, at der ikke sker forvridning af markedet, og forelægger om fornødent Europa-Parlamentet og Rådet forslag om ændring heraf.

5. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de kompetente myndigheder gensidigt anerkender og godtager skrotningsattester udstedt i andre medlemsstater i henhold til stk. 3. Kommissionen opstiller med henblik herpå mindstekrav til skrotningsattesten senest den 21. oktober 2001.

Artikel 6

Behandling

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at alle udrangerede køretøjer oplagres (også midlertidigt) og

▼B

behandles i henhold til de generelle krav i artikel 4 i direktiv 75/442/EØF og i overensstemmelse med de tekniske mindstekrav, der er angivet i bilag I til nærværende direktiv, dog uden at nationale sundheds- og miljøbestemmelser berøres.

2. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at virksomheder og foretagender, som udfører behandlingsprocesser, indhenter tilladelse fra eller registreres hos de kompetente myndigheder i overensstemmelse med artikel 9, 10 og 11 i direktiv 75/442/EØF.

Den i artikel 11, stk. 1, litra b), i direktiv 75/442/EØF omhandlede fritagelse for kravet om tilladelse kan finde anvendelse på nyttiggørelse af affald fra udrangerede køretøjer, efter at de er blevet behandlet som foreskrevet i punkt 3 i bilag I til dette direktiv, såfremt de kompetente myndigheder foretager en inspektion inden registreringen. Ved denne inspektion kontrolleres:

a) typen og mængderne af det affald, der skal behandles

b) de generelle tekniske krav, der skal opfyldes

c) de sikkerhedsforanstaltninger, der skal træffes

for at nå de mål, der er henvist til i artikel 4 i direktiv 75/442/EØF. Denne inspektion foretages en gang om året. Medlemsstater, der gør brug af fritagelsen, sender resultatet til Kommissionen.

3. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at virksomheder og foretagender, der udfører behandlingsprocesser, mindst opfylder følgende forpligtelser i overensstemmelse med bilag I:

a) Udrangerede køretøjer skal før viderebehandling strippes eller tilsvarende foranstaltninger træffes for at mindske eventuelle negative påvirkninger af miljøet. Ligeledes skal komponenter eller materialer, der er mærket eller på anden måde gjort identificerbare i overensstemmelse med artikel 4, stk. 2, fjernes før videre behandling.

b) Farlige materialer og komponenter skal fjernes og udsorteres selektivt, således at de ikke forurener det senere shreddingaffald fra udrangerede køretøjer.

c) Stripning og oplagring skal finde sted på en sådan måde, at køretøjernes komponenter er egnet til genbrug og nyttiggørelse, især genvinding.

De aktiviteter, der har til formål at fjerne miljøbelastende stoffer mv. fra udrangerede køretøjer som omhandlet i bilag I, punkt 3, skal foretages så hurtigt som muligt.

4. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at den i stk. 2 omhandlede tilladelse eller registrering omfatter alle de betingelser, der er nødvendige til opfyldelse af kravene i stk. 1, 2 og 3.

5. Medlemsstaterne tilskynder virksomheder og foretagender, som udfører behandling, til at indføre certificerede miljøstyringssystemer.

Artikel 7

Genbrug og nyttiggørelse

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at tilskynde til genbrug af komponenter, der er egnede til genbrug, til nyttiggørelse af komponenter, der ikke kan genbruges, og til, at der gives fortrinsstilling til genvinding, når dette er miljømæssigt forsvarligt, uden tilsidesættelse af kravene til køretøjers sikkerhed og miljøkrav med hensyn til f.eks. luftforurening og støjbegrænsning.

2. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at aktørerne opfylder følgende mål:

a) For alle udrangerede køretøjer øges genbrug og nyttiggørelse til mindst 85 procent af en gennemsnitsvægt pr. køretøj pr. år senest

▼B

den 1. januar 2006. Inden for samme frist øges genbrug og genvinding til mindst 80 procent af en gennemsnitsvægt pr. køretøj pr. år.

For køretøjer, der er produceret før den 1. januar 1980, kan medlemsstaterne fastsætte lavere mål, men ikke lavere end 75 % for genbrug og nyttiggørelse og ikke lavere end 70 % for genbrug og genvinding. Medlemsstater, der gør brug af dette afsnit, underretter Kommissionen og de andre medlemsstater om grundene hertil.

b) For alle udrangerede køretøjer øges genbrug og nyttiggørelse til mindst 95 procent af en gennemsnitsvægt pr. køretøj pr. år senest den 1. januar 2015. Inden for samme frist øges genbrug og genvinding til mindst 85 % af en gennemsnitsvægt pr. køretøj pr. år.

Senest den 31. december 2005 tager Europa-Parlamentet og Rådet de mål, der er nævnt i litra b), op til fornyet overvejelse på grundlag af en rapport fra Kommissionen, der ledsages af et forslag. Kommissionen skal i sin rapport tage hensyn til udviklingen i køretøjernes materialesammensætning og til alle andre relevante miljøaspekter i forbindelse med køretøjer.

Efter proceduren i artikel 11 fastsætter Kommissionen de nærmere regler, der er nødvendige for at kontrollere, at medlemsstaterne opfylder de mål, der er opstillet i dette stykke. Kommissionen tager herved hensyn til alle relevante faktorer, bl.a. adgangen til data og spørgsmålet om eksport og import af udrangerede køretøjer. Kommissionen træffer denne foranstaltning senest den 21. oktober 2002.

3. Målene for genbrug og nyttiggørelse og for genbrug og genvinding efter 2015 fastsættes af Europa-Parlamentet og Rådet på forslag af Kommissionen.

4. Med henblik på at forberede en ændring af direktiv 70/156/EØF støtter Kommissionen udarbejdelsen af europæiske standarder for køretøjers egenskaber i henseende til demontering, nyttiggørelse og genvinding. Når der er opnået enighed om disse standarder, men under alle omstændigheder senest inden udgangen af 2001, ændrer Europa-Parlamentet og Rådet på forslag af Kommissionen direktiv 70/156/EØF, så det for køretøjer, der typegodkendes efter dette direktiv og markedsføres mere end tre år efter denne ændring af direktiv 70/156/EØF, er muligt at genbruge og/eller genvinde mindst 85 vægtprocent pr. køretøj og genbruge og/eller nyttiggøre mindst 95 vægtprocent pr. køretøj.

5. Kommissionen tager i forbindelse med sit forslag til ændring af direktiv 70/156/EØF i henseende til køretøjers mulige demontering, nyttiggørelse og genvinding efter omstændighederne hensyn til nødvendigheden af at sikre, at komponenter kun genbruges, hvis sikkerheds- og miljørisici er udelukket.

Artikel 8

Kodningsstandarder/demonteringsoplysninger

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at producenterne i samarbejde med materiale- og udstyrsfabrikanterne anvender standarder for komponent- og materialekoder, navnlig for at lette identifikationen af de komponenter og materialer, der er egnede til genbrug og nyttiggørelse.

2. Senest den 21. oktober 2001 fastsætter Kommissionen de i stk. 1 i denne artikel omhandlede standarder efter proceduren i artikel 11. Kommissionen tager herved hensyn til det igangværende arbejde på dette område i de relevante internationale fora og bidrager i givet fald til dette arbejde.

3. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at producenterne senest seks måneder efter markedsføringen sørger for, at der foreligger demonteringsoplysninger for hver type nyt køretøj, der er bragt på markedet. Disse oplysninger skal identificere de forskellige køretøjskomponenter og materialer og placeringen af alle farlige stoffer i køretøjet, i det omfang behandlingsvirksomhederne har

▼B

behov for det for at opfylde bestemmelserne i dette direktiv, specielt med henblik på at nå de mål, der er opstillet i artikel 7.

4. Med forbehold af forretnings- og fabrikshemmeligheder træffer medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger med henblik på at sikre, at fabrikanter af komponenter anvendt i køretøjer stiller passende oplysninger om demontering, oplagring og afprøvning af komponenter, der kan genbruges, til rådighed for de anerkendte behandlingsvirksomheder, i det omfang disse anmoder herom.

Artikel 9

Rapporter og oplysninger

1. Hvert tredje år sender medlemsstaterne en rapport til Kommissionen om gennemførelsen af dette direktiv. Rapporten udarbejdes på grundlag af et spørgeskema eller en formular udformet af Kommissionen efter proceduren i artikel 6 i direktiv 91/692/EØF ([1]) med henblik på oprettelse af databaser vedrørende udrangerede køretøjer og behandlingen af disse. Rapporten skal indeholde relevante oplysninger om eventuelle ændringer i virksomhedsstrukturen i forbindelse med salg af motorkøretøjer samt på området for tilbagetagelse, demontering, shredding, genvinding og genanvendelse, som kan medføre konkurrenceforvridning mellem eller inden for medlemsstaterne. Spørgeskemaet eller formularen sendes til medlemsstaterne seks måneder før begyndelsen af den periode, som rapporten dækker. Rapporten sendes til Kommissionen inden ni måneder efter udløbet af den treårsperiode, den dækker.

Den første rapport skal dække treårsperioden fra den 21. april 2002.

Kommissionen offentliggør på grundlag af ovennævnte oplysninger en rapport om dette direktivs gennemførelse senest ni måneder efter modtagelsen af medlemsstaternes rapporter.

2. Medlemsstaterne kræver i hvert enkelt tilfælde, at de relevante virksomheder offentliggør oplysninger om

— designet af køretøjer og disses komponenter med henblik på deres egnethed til nyttiggørelse og genvinding

— miljømæssigt forsvarlig behandling af udrangerede køretøjer, især bortskaffelse af alle væsker og demontering

— udvikling og optimering af måder, hvorpå man kan genbruge, genvinde og nyttiggøre udrangerede køretøjer og deres komponenter

— fremskridt, der er opnået med hensyn til nyttiggørelse og genvinding, så mængden af affald, der skal bortskaffes, mindskes, og nyttiggørelses- og genvindingsraten øges.

Producenten skal gøre disse oplysninger tilgængelige for potentielle købere af køretøjerne. De skal indgå i det reklamemateriale, der anvendes ved markedsføring af det nye køretøj.

Artikel 10

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 21. april 2002. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og administrative bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste love og administrative bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

([1]) EFT L 377 af 31.12.1991, s. 48.

▼B

3. Forudsat at de med dette direktiv tilsigtede mål nås, kan medlemsstaterne gennemføre artikel 4, stk. 1, artikel 5, stk. 1, artikel 7, stk. 1, artikel 8, stk. 1 og 3, og artikel 9, stk. 2, og fastlægge de nærmere bestemmelser for gennemførelsen af artikel 5, stk. 4, ved aftaler mellem de kompetente myndigheder og de berørte økonomiske sektorer. Sådanne aftaler skal opfylde følgende krav:

a) aftalerne skal kunne håndhæves

b) aftalerne skal indeholde mål og de tilsvarende frister

c) aftalerne skal offentliggøres i medlemsstaternes statstidende eller et offentligt dokument, der er lige så tilgængeligt for offentligheden, og fremsendes til Kommissionen

d) der skal regelmæssigt føres tilsyn med, hvilke resultater der opnås i henhold til en aftale, og de skal rapporteres til de kompetente myndigheder og Kommissionen og gøres offentligt tilgængelige på betingelser, der fastsættes i aftalen

e) de kompetente myndigheder sørger for, at det undersøges, hvilke fremskridt der gøres i henhold til aftalen

f) ved manglende overholdelse af aftalen, gennemfører medlemsstaterne de relevante bestemmelser i dette direktiv ved love og administrative bestemmelser.

Artikel 11

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 18 i direktiv 75/442/EØF, i det følgende benævnt »udvalget«.

2. Når der henvises til denne artikel, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Fristen i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

4. Kommissionen vedtager i overensstemmelse med proceduren i denne artikel.

a) de i artikel 5, stk. 5 anførte mindstekrav, til skrotningsattesten

b) de i artikel 7, stk. 2, tredje afsnit, omhandlede nærmere regler

c) formater i forbindelse med det i artikel 9 omhandlede databasesystem

d) ændringer, der er nødvendige for at tilpasse bilagene til nærværende direktiv til den videnskabelige og tekniske udvikling.

Artikel 12

Ikrafttræden

1. Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

2. Artikel 5, stk. 4, finder anvendelse:

— fra den 1. juli 2002 på køretøjer markedsført fra denne dato

— fra den 1. januar 2007 på køretøjer markedsført før den i første led nævnte dato.

3. Medlemsstaterne kan anvende artikel 5, stk. 4, forud for de i stk. 2 nævnte datoer.

Artikel 13

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

▼B

BILAG I

Tekniske mindstekrav til behandling i henhold til artikel 6, stk. 1 og 3

1. Oplagringspladser (også til midlertidig oplagring) til udrangerede køretøjer inden behandling:

   — passende arealer med impermeable belægninger, der er udstyret med afløbsopsamling, sandfang og olieudskiller

   — udstyr til behandling af afløbsvand, herunder regnvand, i overensstemmelse med gældende sundheds- og miljøbestemmelser.

2. Arealer til behandlingsanlæg:

   — passende arealer med impermeable belægninger, der er udstyret med afløbsopsamling, sandfang og olieudskiller

   — passende lager for afmonterede reservedele, herunder areal med impermeabel belægning til oplagring af olieforurenede reservedele

   — passende beholdere til oplagring af batterier (med elektrolytneutralisering på stedet eller eksternt), filtre samt kondensatorer indeholdende PCB/PCT

   — passende lagertanke til særskilt oplagring af væsker fra udrangerede køretøjer: Brændstof, motorolie, gearkasseolie, transmissionsolie, hydraulikolie, kølevæske, frostvæske, bremsevæske, batterisyre, væsker fra klimaanlæg og eventuelle andre væsker, der er indeholdt i det udrangerede køretøj

   — udstyr til behandling af afløbsvand, herunder regnvand, i overensstemmelse med gældende sundheds- og miljøbestemmelser

   — passende lager til brugte dæk med brandforebyggende foranstaltninger og foranstaltninger mod for stor ophobning.

3. Behandlingsprocesser med henblik på aftapning og afmontering af udrangerede køretøjer for forurenende stoffer:

   — fjernelse af batterier og tanke til flydende gas

   — fjernelse eller neutralisering af potentielt eksplosionsfarlige komponenter (f.eks. airbags)

   — fjernelse og særskilt indsamling og oplagring af brændstof, motorolie, transmissionsolie, gearkasse- og hydraulikolie, kølevæske, frostvæske, bremsevæske og væsker fra klimaanlæg samt alle andre væsker i udrangerede køretøjer, medmindre de er nødvendige for genbrug af de pågældende dele

   — så vidt det er muligt, fjernelse af alle komponenter, der påviseligt indeholder kviksølv.

4. Behandlingsprocesser for at fremme genvinding:

   — fjernelse af katalysatorer

   — fjernelse af metalkomponenter, der indeholder kobber, aluminium og magnesium, hvis disse metaller ikke adskilles i fragmenteringsprocessen

   — fjernelse af dæk og større plastkomponenter (f.eks. kofangere, instrumentbræt, væsketanke osv.), hvis disse materialer ikke adskilles i fragmenteringsprocessen på en sådan måde, at de effektivt kan genvindes som materialer

   — fjernelse af glas.

5. Oplagringen skal foretages således, at man undgår at beskadige komponenter, der indeholder væsker, eller komponenter og reservedele, der kan nyttiggøres.

▼**M1**

BILAG II

Materialer og komponenter, der er undtaget fra artikel 4, stk. 2, litra a)

Materialer og komponenter	Undtagelsens omfang og udløbsdato	Mærkes eller gøres identificerbare som foreskrevet i artikel 4, stk. 2, litra b), nr. iv)
Bly som legeringsbestanddel		
1. Stål til spåntagende bearbejdning og galvaniseret stål med et blyindhold på op til 0,35 vægtprocent		
2. a) Aluminium til spåntagende bearbejdning med et blyindhold på op til 2 vægtprocent	1.7.2005 ([1])	
b) Aluminium til spåntagende bearbejdning med et blyindhold på op til 1 vægtprocent	1.7.2008 ([2])	
3. Kobberlegeringer med et blyindhold på op til 4 vægtprocent		
4. Bly/bronze i lejebøsninger og lejepander		
Bly og blyforbindelser i komponenter		
5. Batterier		X
6. Svingningsdæmpere		X
7. Afbalanceringsklodser	Køretøjer, der er typegodkendt inden 1.7.2003, og afbalanceringsklodser til vedligeholdelse af sådanne køretøjer: 1.7.2005 ([3])	X
8. Vulkaniseringsmidler og stabilisatorer til elastomerer, der benyttes til væsker og i drivaggregatet	1.7.2005 ([4])	
9. Stabilisator i beskyttelsesmaling	1.7.2005	
10. Kulbørster i elmotorer	Køretøjer, der er typegodkendt inden 1.7.2003, og kulbørster til elmotorer til vedligeholdelse af sådanne køretøjer: 1.1.2005	
11. Loddemetal i elektroniske kredsløbskort og andre bestanddele		X ([5])
12. Kobber i bremsebelægninger med et blyindhold på over 0,5 vægtprocent	Køretøjer, der er typegodkendt inden 1.7.2003, og vedligeholdelse af sådanne køretøjer: 1.7.2004	X
13. Ventilsæder	Motortyper, der er udviklet inden 1.7.2003: 1.7.2006	
14. Elektriske komponenter, der indeholder bly bundet i en glas- eller keramikmatrix, dog ikke glas i lamper og glasur på tændrør		X ([6]) (andre motorkomponenter end piezoelektriske)

▼M1

Materialer og komponenter	Undtagelsens omfang og udløbsdato	Mærkes eller gøres identificerbare som foreskrevet i artikel 4, stk. 2, litra b), nr. iv)
15. Glas i lamper og glasur på tændrør	1.1.2005	
16. Pyrotekniske detonatorer	1.7.2007	
Hexavalent chrom		
17. Korrosionshindrende malinger	1.7.2007	
18. Absorptionskøleskabe i campingbiler		X
Kviksølv		
19. Udladningslamper og instrumentbræt-displays		X
Cadmium		
20. Tykfilmpasta	1.7.2006	
21. Batterier til elektriske køretøjer	31.12.2005 Efter 31.12.2005 skal det kun være tilladt at markedsføre NiCd-batterier som reservedele til køretøjer, der er markedsført inden denne dato.	X

([1]) Inden den 1.1.2005 skønner Kommissionen, om det på baggrund af mulighederne for at erstatte bly og henseende til målsætningen i direktivets artikel 4, stk. 2, litra a), er nødvendigt at revidere udfasningsperioden for denne anvendelse.

([2]) Se fodnote 1.

([3]) Inden 1.1.2005 vurderer Kommissionen følgerne af denne undtagelse for trafiksikkerheden.

([4]) Se fodnote 1.

([5]) Afmontering, hvis grænsen på 60 g pr. køretøj overskrides i forening med nr. 14. Ved anvendelsen af denne bestemmelse regnes elektroniske anordninger, der ikke er monteret af fabrikanten på produktionslinjen, ikke med.

([6]) Afmontering, hvis grænsen på 60 g pr. køretøj overskrides i forening med nr. 11. Ved anvendelsen af denne bestemmelse regnes elektroniske anordninger, der ikke er monteret af fabrikanten på produktionslinjen, ikke med.

Anmærkninger:

— Der accepteres et maksimalt indhold af bly, hexavalent chrom og kviksølv i homogene materialer på 0,1 vægtprocent og et maksimalt indhold af cadmium i homogene materialer på 0,01 vægtprocent, forudsat at disse stoffer ikke er tilsat til de pågældende materialer med forsæt ([1]).

— Der accepteres ligeledes et maksimalt indhold af bly i aluminium på 0,4 vægtprocent, forudsat at stoffet ikke er tilsat med forsæt ([2]).

— Der accepteres indtil 1.7.2007 et maksimalt indhold af bly i kobber til friktionsmaterialer i bremsebelægninger på 0,4 vægtprocent, forudsat at stoffet ikke er tilsat med forsæt ([2]).

— Genanvendelse af dele af køretøjer, der allerede var på markedet på det tidspunkt, hvor undtagelsen ophørte med at gælde, er ubegrænset tilladt, da dette ikke er omfattet af bestemmelserne i artikel 4, stk. 2, litra a).

▼M2

— Reservedele, der markedsføres efter den 1. juli 2003 til brug i køretøjer, der er markedsført inden den 1. juli 2003, er undtaget fra bestemmelserne i artikel 4, stk. 2, litra a) ([3]).

([1]) Ved »tilsat med forsæt« forstås »benyttet ved formulering af et materiale eller en komponent i den hensigt, at stoffets fortsatte tilstedeværelse deri skal bibringe det endelige produkt en særlig egenskab eller et særligt udseende«. Fremstilling af nye produkter ved brug af genvundne materialer, hvoraf en andel kan indeholde regulerede metaller, regnes ikke for tilsætning med forsæt.

([2]) Se fodnote 1.

([3]) Denne bestemmelse gælder ikke for afbalanceringsklodser, kulbørster til elmotorer og bremsebelægninger, eftersom disse komponenter er opregnet særskilt.