FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 39/1999

fastlagt af Rådet den 29. juli 1999

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/…/EF om udrangerede køretøjer

(1999/C 317/03)

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],

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget [3],

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251 [4], 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 træffe de nødvendige foranstaltninger til at 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, under behørigt hensyn til sikkerhedsstandarder, luftforurening og støjbegrænsning;

9) i dette direktiv anvendes i fornødent 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 [5], i Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil [6], og i Rådets direktiv 75/442/EØF af 15. juli 1975 om affald [7];

---

[1] EFT C 337 af 7.11.1997, s. 3, og EFT C 156 af 3.6.1999, s. 5.

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

[3] Udtalelse afgivet den … (endnu ikke offentliggjort i EFT).

[4] Europa-Parlamentets udtalelse af 11. februar 1999 (EFT C 150 af 28.5.1999, s. 420), Rådets fælles holdning af 29. juli 1999 og Europa-Parlamentets afgørelse af … (endnu ikke offentliggjort i EFT).

[5] EFT 196 af 16.8.1967, s. 1. Direktivet er senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/33/EF (EFT L 199 af 30.7.1999, s. 57).

[6] 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).

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

10) 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;

11) 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;

12) krav til demontering, genbrug og genvinding af udrangerede køretøjer og deres komponenter bør integreres i designet og produktionen af nye køretøjer;

13) markedet for genbrugsmaterialer bør fremmes;

14) for at sikre, at udrangerede køretøjer kasseres uden fare for miljøet, bør der oprettes hensigtsmæssige indsamlingsordninger;

15) 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;

16) 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;

17) genvinding og nyttiggørelse af køretøjer bør fremmes;

18) 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;

19) 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;

20) producenterne bør sørge for, at køretøjer designes og fremstilles på en sådan måde, at det tilsigtede omfang af genbrug, 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;

21) 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;

22) for at lette demontering og genvinding af udrangerede køretøjer bør køretøjsfabrikanterne stille demonteringsvejledninger til rådighed for behandlingsvirksomhederne;

23) 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;

24) der er brug for data vedrørende udrangerede køretøjer i hele Fællesskabet, for at dette direktivs gennemførelse kan overvåges;

25) 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;

26) medlemsstaterne kan vælge at gennemføre visse bestemmelser ved aftaler med den berørte økonomiske sektor, forudsat at visse betingelser er opfyldt;

27) 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 —

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 livscyclus, herunder især aktører, som er direkte involveret i behandlingen af udrangerede køretøjer, kommer til at fungere miljømæssigt bedre.

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 fragmenteringsaffald 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.

Artikel 3

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv finder anvendelse på køretøjer og udrangerede køretøjer, herunder deres komponenter og materialer.

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 artikel 8, stk. 2, litra a), kan medlemsstaterne undtage denne producent og de af denne fremstillede køretøjer fra artikel 7, stk. 4, artikel 8 og artikel 9 i dette direktiv.

4. 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 bringes på markedet efter den … (*), 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 … (**). De på listen i samme bilag indeholdte undtagelser slettes i intet tilfælde før den 1. januar 2003.

(*) 18 måneder efter dette direktivs ikrafttrædelsesdato.
(**) 12 måneder efter dette direktivs ikrafttrædelsesdato.

Artikel 5

Indsamling

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre:

— at aktørerne opretter ordninger for indsamling af alle udrangerede køretøjer

— 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, der foretager indsamling på vegne af en anerkendt behandlingsvirksomhed, udsteder skrotningsattester, forudsat at de garanterer, at det udrangerede køretøj afleveres til en anerkendt behandlingsvirksomhed.

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 … (*).

Artikel 6

Behandling

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at alle udrangerede køretøjer oplagres (også midlertidigt) og 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 fragmenteringsaffald 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 kan tilskynde 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 rentabelt, uden at sikkerhedskravene tilsidesættes.

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

(*) 12 måneder efter dette direktivs ikrafttrædelsesdato.

a) For alle udrangerede køretøjer øges genbrug og nyttiggørelse til mindst 85% af en gennemsnitsvægt pr. køretøj pr. år senest den 1. januar 2006. Inden for samme frist øges genbrug og genvinding til mindst 80% 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% 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 … (*).

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.

(*) 24 måneder efter dette direktivs ikrafttrædelsesdato.

Artikel 8

Kodningsstandarder/demonteringsvejledninger

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 … (**) 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 demonteringsvejledninger for hver type nyt køretøj, der er bragt på markedet. Disse vejledninger skal identificere de forskellige køretøjskomponenter og materialer og placeringen af alle farlige stoffer i køretøjet, i det omfang behandlingsvirksomhederne har behov for det for at opfylde bestemmelserne i dette direktiv, specielt med henblik på at nå de mål, der er opstillet i artikel 7.

Artikel 9

Rapporter og oplysninger

1. Hvert tredje år sender medlemsstaterne oplysninger til Kommissionen om direktivets gennemførelse. Rapporten udarbejdes på grundlag af et spørgeskema eller en formular, som Kommissionen udformer efter proceduren i artikel 6 i direktiv 91/692/EØF [1] med henblik på oprettelse af databaser vedrørende udrangerede køretøjer og behandlingen af disse. 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 … (***).

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

(**) 12 måneder efter dette direktivs ikrafttrædelsesdato.
(***) 18 måneder fra dette direktivs ikrafttrædelsesdato.
[1] EFT L 377 af 31.12.1991, s. 48.

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 … (*). 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.

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 medlemsstaterne 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

Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 18 i direktiv 75/442/EØF, når den i overensstemmelse med den deri omhandlede procedurer vedtager:

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

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

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

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

Artikel 12

Ikrafttrædelse

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

(*) 18 måneder efter dette direktivs ikrafttrædelsesdato.

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

— fra den 1. januar 2001 på køretøjer markedsført fra denne dato

— fra den 1. januar 2006 på køretøjer markedsført før den i første led nævnte dato.

3. I bilag II, punkt 11, er en maksimumsværdi på 5 g pr. køretøjer tilladt indtil … (*).

Artikel 13

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i …

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formand	*Formand*

(*) 30 måneder efter dette direktivs ikrafttrædelse.

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 olieforurenende 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. air-bags)

   — 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.

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)

   — fjernelse af glas.

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

BILAG II

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

Materialer og komponenter	Mærkes eller gøres identificerbare, som foreskrevet i artikel 4, stk. 2, litra b), nr. iv)
Bly som legeringsbestanddel	
1. Stål, som indeholder op til 0,3 % bly (målt i vægt)	
2. Aluminium, som indeholder op til 0,4 % bly (målt i vægt)	
3. Vindueshåndtag og hjulflanger, som indeholder op til 4 % bly (målt i vægt)	x
4. Kobberlegeringer, som indeholder op til 4 % bly (målt i vægt)	
Bly som metal i komponenter	
5. Batterier	x
6. Belægning på indersiden af benzintanke	x
7. Svingningsdæmpere	x
8. Vulkaniseringsmiddel til højtryks- eller brændstofslanger	
9. Stabilisator i beskyttelsesmaling	
10. Loddemetal i elektroniske kredsløbsplader og andre bestanddele	
Hexavalent chrom	
11. Korrosionsforebyggende belægning på talrige nøglekomponenter i køretøjer (maks. 2 g pr. køretøj)	
Kviksølv	
12. Elektriske pærer	x

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

1. Kommissionen sendte den 25. september 1997 Rådet et forslag til Rådets direktiv om udrangerede køretøjer på grundlag af traktatens artikel 130 S, stk. 1.

2. Europa-Parlamentet og Det Økonomiske og Sociale Udvalg afgav udtalelse henholdsvis den 11. februar 1999 og den 25. februar 1998. Regionsudvalget (der blev hørt af Rådet den 28. maj 1999) besluttede ikke at afgive nogen udtalelse.

3. Den 30. april 1999 fremsendte Kommissionen sit ændrede forslag til Rådet. Efter Amsterdam-traktatens ikrafttræden bekræftede Europa-Parlamentet sin udtalelse den 6. maj 1999.

4. Rådet vedtog sin fælles holdning den 29. juli 1999 i overensstemmelse med traktatens artikel 251, stk. 2.

II. FORMÅL

Direktivet har til formål at forebygge produktion af affald fra køretøjer og at fremme genbrug, genvinding og andre former for nyttiggørelse af udrangerede køretøjer og komponenter deraf, så der skal bortskaffes mindre affald, idet hensigten er, at alle virksomheder, der er involveret i køretøjernes livscyklus, herunder især virksomheder, som er direkte involveret i behandlingen af udrangerede køretøjer, kommer til at fungere bedre miljømæssigt.

I direktivet fastsættes der således foranstaltninger med det formål at mindske brugen af farlige stoffer i køretøjer, at indsamle og behandle udrangerede køretøjer miljømæssigt forsvarligt, at tage udrangerede køretøjer tilbage uden udgift for den sidste indehaver eller ejer, hvis køretøjerne ikke har nogen markedsværdi eller ligefrem har negativ markedsværdi.

III. ANALYSE AF DEN FÆLLES HOLDNING

Generelt

Rådet har ønsket at præcisere kravene til brug af farlige stoffer, at tilpasse ordningen for gratis tilbagetagelse for at gøre den nemmere at gennemføre, og at frivillige aftaler kan danne grundlag for en række foranstaltningers gennemførelse.

Artikler

(referenceteksten er den fælles holdning samt Parlamentets ændringsforslag)

Artikel 1

Rådet er ikke enigt i Europa-Parlamentets henvisning (Europa-Parlamentets ændring 13) til diffus udledning af forurenende stoffer fra udrangerede køretøjer, men ønsker at lægge vægt på en forbedret miljømæssig praksis i alle virksomheder og ikke kun behandlingsvirksomhederne.

Artikel 2

I stk. 1 ønsker Rådet af økonomiske og tekniske grunde at udelukke tohjulede motordrevne køretøjer fra definitionen af »køretøj« — og hermed fra dette direktivs anvendelsesområde.

Rådet ønsker ikke »historiske køretøjer« (jf. artikel 3) (Europa-Parlamentets ændring 14 og 17) udelukket og ønsker derfor heller ikke en definition af »historiske køretøjer«. Rådet finder, at det er unødvendigt med en undtagelse for historiske køretøjer, da direktivet kun omhandler køretøjer fra det tidspunkt, hvor de betragtes som affald.

For så vidt angår definitionen af »genvinding« i stk. 7 (Europa-Parlamentets ændring 15) ønsker Rådet at fastholde den strategi, som Kommissionen fastlagde i direktiv 94/62/EF om emballage, hvilket også svarer til Europa-Parlamentets ønske, men Rådet har fjernet henvisningen til organisk genvinding (som ikke er relevant i forbindelse med køretøjer).

Med hensyn til definitionen af »demonteringsinformationer« (Europa-Parlamentets ændring 16) finder Rådet definitionen unødvendigt, fordi udtrykket ikke anvendes i de følgende artikler og bilag. Artikel 8, stk. 3, som Rådet har præciseret yderligere, betragtes som tilstrækkelig for så vidt angår de oplysninger, fabrikanterne skal stille til rådighed i demonteringshåndbøger.

Artikel 3

Med hensyn til komponenter og materialer af køretøjer i stk. 1 (Europa-Parlamentets ændring 17 og 18) finder Rådet det unødvendigt at henvise til vedligeholdelse og reparation samt til komponenter ud over dem, som er leveret af fabrikanten.

Endvidere ser det som allerede nævnt ingen begrundelse for at udelukke »historiske køretøjer« fra direktivets anvendelsesområde.

For at lette gennemførelsen af direktivet har Rådet med hensyn til trehjulede motordrevne køretøjer besluttet kun at anvende artikel 5, stk. 1 og 2, samt artikel 6 på disse.

Artikel 4

Stk. 2

Rådet går ind for en mere detaljeret og praktisk gennemførlig ordlyd end den, der er foreslået af Kommissionen, og går i visse tilfælde videre, end Parlamentet har foreslået.

— materialer og komponenter af køretøjer, der bringes på markedet 18 måneder efter direktivets ikrafttræden (og ikke efter 1. januar 2005) må ikke indeholde de nævnte farlige stoffer; henvisningen til fragmentering og lossepladser bibeholdes derfor ikke

— i det nye bilag II angives grænseværdierne for midlertidige undtagelser (hvilket i store træk svarer til det af Parlamentet ønskede)

— disse undtagelser skal kontrolleres løbende; den første kontrol foretages tidligere end ønsket af Parlamentet, dvs. senest et år (i stedet for to år) efter direktivets ikrafttræden

— af tekniske grunde kan en højere værdi imidlertid gælde for hexavalent chrom i op til 30 måneder efter direktivets ikrafttræden.

Artikel 5

Stk. 1

Af økonomiske grunde og for at lette gennemførelsen af direktivet ønsker Rådet ikke at lade affaldskomponenter indgå i kravene til indsamling af udrangerede køretøjer.

Stk. 2

Rådet har ladet datoen 1. januar 2000 udgå, idet aflevering af udrangerede køretøjer først kan gennemføres efter direktivets gennemførelse, dvs. 18 måneder efter datoen for dette direktivs offentliggørelse (jf. artikel 11, stk. 1).

Det har fulgt Europa-Parlamentets ønske om at henvise til fabrikanterne som Europa-Parlamentet havde ønsket (Europa-Parlamentets ændring 23), fordi stk. 1 tydeligt indeholder bestemmelsen om, at virksomhederne skal oprette ordninger til indsamling.

Stk. 3

Med hensyn til det forhold at andre end behandlingsvirksomheden kan udstede skrotningsattester, går Rådet ind for en formulering, som er klarere og kan lette gennemførelsen.

Henvisningen til midlertidig afmelding er fjernet.

Rådet finder det nødvendigt med en særlig bestemmelse om muligheden for økonomisk godtgørelse og om den situation, der opstår, hvis en medlemsstat ikke har en afmeldingsordning på det tidspunkt, hvor direktivet vedtages, jf. de to sidste afsnit.

Stk. 4

Rådet går for en mere differentieret løsning, hvori det fastsættes, at:

— den sidste indehaver og/eller ejer uden udgift kan aflevere køretøjet til en godkendt virksomhed, hvis det ikke har nogen markedsværdi eller endog har negativ markedsværdi

— fabrikanten afholder alle eller en væsentlig andel af udgifterne

— det ikke skal være helt gratis at aflevere udrangerede køretøjer, hvis disse ikke indeholder de vigtigste komponenter

— gratis aflevering efter planen finder sted som fastsat i artikel 12 (fra 2001 for nye køretøjer og fra 2006 for køretøjer, der allerede findes på markedet). Rådet går ind for denne løsning efter meget vanskelige drøftelser, og der tages hermed hensyn til de særlige problemer, der er kommet til udtryk under de afsluttende forhandlinger.

Artikel 6

Stk. 2 (ændring 28)

Rådet går ind for en mere differentieret løsning med hensyn til tilladelser og registreringer; hermed løses problemet i forbindelse med undtagelser for kontrol foretaget af de kompetente myndigheder.

Stk. 3 (ændring 29, 30 og 31)

Rådet går ind for minimumsforpligtelser for behandlingsvirksomheder ved i bilag I at tilføje betingelser, som skal gælde for behandlingsvirksomheder, samt betingelser for fremme af genvinding, hvilket i vid udstrækning svarer til Europa-Parlamentets ønsker.

Artikel 7

Stk. 1 (ændring 32 og 33)

Rådet går ikke ind for en særlig henvisning til udstødningsgasser og støj og heller ikke en tydelig henvisning til oplysninger om oplagring og afprøvning af komponenter. Det betragter disse oplysninger som værende dækket af artikel 8, stk. 4, om demonteringshåndbøger.

Spørgsmålet om genbrug af komponenter (på betingelse af, at de ikke udgør nogen fare) er ikke blevet behandlet af Rådet.

Stk. 2 (ændring 34)

Rådet går ind for de mål, der er foreslået af Kommissionen med støtte fra Europa-Parlamentet, men foretrækker de tidsfrister, Kommissionen har foreslået, frem for dem, Europa-Parlamentet foreslår.

Det har indsat en bestemmelse om revision af disse mål senest i 2005 for at tage hensyn til udviklingen af materialesammensætningen i køretøjer og andre relevante miljøaspekter i forbindelse med køretøjer.

Det har endvidere strammet ordlyden op ved at tilføje en bestemmelse, således at det kan kontrolleres, at medlemsstaterne opfylder disse mål.

Stk. 4 (ændring 36)

Rådet går ind for en klarere skelnen mellem på den ene side forberedelsen af ændringen af direktiv 70/156/EØF om godkendelse af motordrevne køretøjer og på den anden side udviklingen af europæiske standarder. For at undgå forsinkelser fremkaldt heraf, har det sat 2001 som frist for ændringen af ovennævnte direktiv.

Artikel 8 (ændring 37)

Rådet har i vid udstrækning holdt sig til Kommissionens forslag og bibeholdt udtrykket demonteringshåndbøger (i stedet for demonteringsoplysninger).

Artikel 9 (ændring 39 og 40)

Rådet har tilpasset teksten, så den svarer til de sædvanlige krav til medlemsstaterne om oplysninger og indberetning, og udvidet oplysningskravene til virksomhederne.

Artikel 10 (ændring 41)

Stk. 1

Rådet ønsker ikke at fravige den sædvane, at der fastsættes en frist (på 18 måneder) fra datoen for direktivets offentliggørelse i EF-Tidende i stedet for en fast dato.

Artikel 2 (ændring 42)

En af de vigtigste ændringer i forhold til Kommissionens forslag er foretaget her, idet Rådet på baggrund af positive, nationale erfaringer mener, at medlemsstaterne skal have lov til at gennemføre en række af direktivets bestemmelser ved hjælp af frivillige aftaler.

Rådet gør dog denne mulighed afhængig af en række krav og betinger sig, at de ønskede resultater inden for direktivets rammer bliver nået.

Artikel 12

Med hensyn til fristen 2001/2006 henvises til bemærkningerne til artikel 5, stk. 4.

Med hensyn til fristerne vedrørende hexavalent chrom henvises til bemærkningerne til artikel 4, stk. 2.

Nyt bilag I

Jf. bemærkningerne til artikel 6.

Nyt bilag II

Jf. bemærkningerne til artikel 4, stk. 2.

Rådet vedtog præamblen til den aftalte ordlyd i artiklerne under hensyn til de interinstitutionelle overenskomster om fælles retningslinjer for EF-lovgivningens affattelse (punkt 10).