GEMENSAM STÅNDPUNKT (EG) nr 39/1999

antagen av rådet den 29 juli 1999

inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/EG av den ... om uttjänta fordon

(1999/C 317/03)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 175.1 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ([1]),

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ([2]),

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ([3]),

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ([4]), och

av följande skäl:

1. De olika nationella reglerna om uttjänta fordon bör harmoniseras för att för det första begränsa uttjänta fordons miljöpåverkan till ett minimum, och därigenom bidra till att skydda, bevara och förbättra miljökvaliteten samt spara energi, och för det andra se till att den inre marknaden fungerar väl och undvika snedvridning av konkurrensen inom gemenskapen.

2. En ram som omfattar hela gemenskapen är nödvändig för att säkerställa samstämmighet mellan de olika nationella tillvägagångssätten för att nå ovan angivna mål, i synnerhet när det gäller konstruktion av fordon med hänsyn till materialåtervinning och återvinning, krav för insamlings- och behandlingsanläggningar samt uppnående av målen för återanvändning, materialåtervinning och återvinning, med beaktande av subsidiaritetsprincipen och principen om att förorenaren skall betala.

3. Varje år ger uttjänta fordon i gemenskapen upphov till mellan 8 och 9 miljoner ton avfall som måste hanteras på ett riktigt sätt.

4. För att tillämpa försiktighetsprincipen och principen om förebyggande åtgärder och för att följa gemenskapens strategi för avfallshantering måste avfallsgenerering undvikas i största möjliga mån.

5. Ytterligare en grundläggande princip är att avfall bör återanvändas och återvinnas samt att återanvändning och materialåtervinning särskilt bör gynnas.

6. Medlemsstaterna måste genom erforderliga åtgärder se till att de ekonomiska aktörerna upprättar system för insamling, behandling och återvinning av uttjänta fordon.

7. Medlemsstaterna måste genom erforderliga åtgärder se till att den siste innehavaren och/eller ägaren kostnadsfritt kan lämna in det uttjänta fordonet till en auktoriserad behandlingsanläggning, om fordonet saknar marknadsvärde eller har ett negativt marknadsvärde. Medlemsstaterna bör se till att producenterna står för alla, eller en betydande del av, kostnaderna för att genomföra dessa åtgärder. Marknadskrafternas normala funktion bör inte hindras.

8. Detta direktiv bör omfatta fordon och uttjänta fordon, inbegripet deras komponenter och material, utan att det påverkar säkerhetsnormer, utsläpp till luft och kontroll av buller.

9. I detta direktiv används när så är lämpligt samma terminologi som i flera befintliga direktiv, närmare bestämt rådets direktiv 67/548/EEG av den 27 juni 1967 om tillnärmning av lagar och andra författningar om klassificering, förpackning och märkning av farliga ämnen ([5]), rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon ([6]) samt rådets direktiv 75/442/EEG av den 15 juli 1975 om avfall ([7]).

([1]) EGT C 337, 7.11.1997, s. 3, och EGT C 156, 3.6.1999, s. 5.
([2]) EGT C 129, 27.4.1998, s. 4.
([3]) Yttrandet avgivet den … (ännu ej offentliggjort i EGT).
([4]) Europaparlamentets yttrande av den 11 februari 1999 (EGT C 150, 28.5.1999, s. 420), rådets gemensamma ståndpunkt av den 29 juli 1999 och Europaparlamentets beslut av den … (ännu ej offentliggjort i EGT).
([5]) EGT 196, 16.8.1967, s. 1. Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/33/EG (EGT L 199, 30.7.1999, s. 57).
([6]) EGT L 42, 23.2.1970, s. 1. Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 98/91/EG (EGT L 11, 16.1.1999, s. 25).
([7]) EGT L 194, 25.7.1975, s. 39. Direktivet senast ändrat genom kommissionens beslut 96/350/EG (EGT L 135, 6.6.1996, s. 32).

10. Det är viktigt att förebyggande åtgärder vidtas redan från fordonets planeringsstadium, särskilt i form av minskning och kontroll av farliga ämnen i fordon, för att hindra att de släpps ut i miljön, underlätta materialåtervinning och undvika bortskaffande av farligt avfall. Särskilt bör användningen av bly, kvicksilver, kadmium och sexvärt krom förbjudas. Dessa tungmetaller bör endast användas i vissa fall enligt en förteckning som kommer att ses över regelbundet.

11. Materialåtervinning av all plast från uttjänta fordon bör förbättras kontinuerligt. Kommissionen undersöker för närvarande miljöeffekterna av PVC. Kommissionen kommer i förekommande fall på grundval av detta arbete att lägga fram förslag om användningen av PVC, som även omfattar fordon.

12. Kraven avseende demontering, återanvändning och materialåtervinning för uttjänta fordon och deras komponenter bör integreras i konstruktionen och tillverkningen av nya fordon.

13. Utvecklingen av marknader för återvunnet material bör främjas.

14. För att säkerställa att uttjänta fordon kasseras utan fara för miljön bör lämpliga insamlingssystem upprättas.

15. Det bör införas ett skrotningsintyg som utgör ett villkor för avregistrering av uttjänta fordon. Medlemsstater som saknar avregistreringssystem bör upprätta ett system som innebär att ett skrotningsintyg måste lämnas till den relevanta behöriga myndigheten när det uttjänta fordonet överlämnas till en behandlingsanläggning.

16. Verksamhet inom insamling och behandling får endast tillåtas efter erhållande av tillstånd eller, om registrering används i stället för tillstånd, om särskilda villkor är uppfyllda.

17. Möjligheterna att återvinna material från fordon och att återvinna fordon bör främjas.

18. Det är viktigt att krav för lagrings- och behandlingsverksamhet fastställs för att hindra negativ påverkan på miljön och för att undvika snedvridning av handel och konkurrens.

19. För att uppnå resultat på kort sikt och för att ge aktörer, konsumenter och offentliga myndigheter det nödvändiga långsiktiga perspektivet bör det fastställas kvantifierade mål för återanvändning, materialåtervinning och återvinning som de ekonomiska aktörerna måste uppnå.

20. Producenterna bör se till att fordon konstrueras och tillverkas på ett sådant sätt att de kvantifierade målen för återanvändning, materialåtervinning och återvinning kan nås. Kommissionen kommer därför att främja utarbetande av europeiska standarder och vidta de övriga åtgärder som krävs för att ändra den relevanta europeiska lagstiftningen om typgodkännande av fordon.

21. Medlemsstaterna bör vid genomförandet av bestämmelserna i detta direktiv se till att konkurrensen bevaras, särskilt när det gäller små och medelstora företags tillträde till marknaden för insamling, demontering, behandling och materialåtervinning.

22. Fordonstillverkarna bör förse behandlingsanläggningarna med demonteringshandböcker för att underlätta demontering och återvinning av material från uttjänta fordon.

23. Fordonstillverkare och materialproducenter bör använda kodningsstandarder för komponenter och material vilka kommer att fastställas av kommissionen med hjälp av den relevanta kommittén. Vid utarbetandet av dessa standarder kommer kommissionen att på lämpligt sätt beakta det arbete inom detta område som pågår i relevanta internationella forum.

24. Det behövs gemenskapstäckande uppgifter om uttjänta fordon för att kunna övervaka genomförandet av målen för detta direktiv.

25. Konsumenterna måste få tillgång till adekvat information för att kunna anpassa sitt beteende och sina attityder. De relevanta ekonomiska aktörerna måste därför tillhandahålla sådan information.

26. Medlemsstaterna får välja att genomföra vissa bestämmelser genom avtal med den berörda ekonomiska sektorn, förutsatt att vissa krav är uppfyllda.

27. Kommissionen bör i enlighet med ett kommittéförfarande anpassa kraven för behandlingsanläggningar och för användning av farliga ämnen till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen samt anta minimikrav för skrotningsintyget, format för databasen och de genomförandeåtgärder som är nödvändiga för att övervaka att de kvantifierade målen uppfylls.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Mål

I detta direktiv fastställs åtgärder som först om främst syftar till att förebygga generering av avfall från fordon och som därutöver syftar dels till återanvändning, materialåtervinning och andra former av återvinning av uttjänta fordon och deras komponenter för att minska bortskaffandet av avfall, dels till förbättrade miljöprestationer från alla ekonomiska aktörer som berörs under fordonens livstid, särskilt från operatörer som direkt har att göra med behandlingen av uttjänta fordon.

Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv avses med

1) *fordon*: varje fordon med kategoribeteckning M1 eller N1 enligt definitionen i bilaga II A till direktiv 70/156/EEG och trehjuliga motorfordon enligt definitionen i direktiv 92/61/EEG, dock med undantag av trehjuliga motorcyklar,

2) *uttjänta fordon*: fordon som utgör avfall enligt definitionen i artikel 1 a i direktiv 75/442/EEG,

3) *producent*: fordonstillverkare eller importör som yrkesmässigt importerar ett fordon till en medlemsstat,

4) *förebyggande åtgärder*: åtgärder som syftar till begränsning av mängden uttjänta fordon och av miljöskadligheten hos dessa fordon och hos deras material och ämnen,

5) *behandling*: varje verksamhet efter det att uttjänta fordon har överlämnats till en anläggning för sanering, demontering, sönderdelning, fragmentering, återvinning eller förberedelser för bortskaffande av fragmenteringsavfallet, och varje annat förfarande som utförs för att återvinna och/eller bortskaffa uttjänta fordon och deras komponenter,

6) *återanvändning*: varje förfarande genom vilket komponenter från uttjänta fordon används i samma syfte som de är utformade för,

7) *materialåtervinning*: upparbetning i en produktionsprocess av avfallsmaterial i samma syfte som det ursprungliga eller i andra syften, undantaget energiutvinning; med energiutvinning förstås användning av brännbart avfall som ett sätt att generera energi genom direkt förbränning, med eller utan annat avfall men med återvinning av värmen,

8) *återvinning*: varje sådan tillämplig åtgärd som avses i bilaga II B till direktiv 75/442/EEG,

9) *bortskaffande*: varje sådan tillämplig åtgärd som avses i bilaga II A till direktiv 75/442/EEG,

10) *ekonomiska aktörer*: var och en som bedriver verksamhet inom tillverkning, distribution, insamling, försäkringsföretag för motorfordon, demontering, fragmentering, återvinning, materialåtervinning och annan behandling av uttjänta fordon, inbegripet deras komponenter och material,

11) *farliga ämnen*: alla ämnen som anses farliga enligt direktiv 67/548/EEG,

12) *fragmenteringsanläggning*: alla anordningar som används för att sönderdela eller fragmentera uttjänta fordon, inbegripet i syfte att erhålla direkt återanvändbart metallskrot.

Artikel 3

Räckvidd

1. Detta direktiv skall omfatta fordon och uttjänta fordon, inbegripet deras komponenter och material.

2. Detta direktiv skall gälla utan att det påverkar tillämpningen av befintlig gemenskapslagstiftning och relevant nationell lagstiftning, särskilt när det gäller säkerhetsnormer, utsläpp till luft och kontroll av buller samt skydd av mark och vatten.

3. Om en producent endast tillverkar eller importerar fordon som undantas från direktiv 70/156/EEG enligt artikel 8.2 a i det direktiv, får medlemsstaterna undanta den producenten och hans fordon från artikel 7.4 och artiklarna 8–9 i det här direktivet.

4. Trehjuliga motorfordon skall endast omfattas av artikel 5.1 och 5.2 samt artikel 6 i detta direktiv.

Artikel 4

Förebyggande

1. För att främja förebyggande av avfallsgenerering skall medlemsstaterna särskilt

a) uppmuntra fordonstillverkare att i samarbete med tillverkare av material och utrustning begränsa användningen av

farliga ämnen i fordon och redan från fordonets utformningsstadium minska dem så långt som möjligt (framför allt för att hindra att de släpps ut i miljön), underlätta materialutnyttjande och undvika att farligt avfall behöver bortskaffas,

b) uppmuntra konstruktion och produktion av nya fordon som tar full hänsyn till och underlättar demontering, återanvändning och återvinning, särskilt återvinning av material från uttjänta fordon, deras komponenter och material,

c) uppmuntra fordonstillverkare att, i samarbete med tillverkare av material och utrustning, integrera en allt större kvantitet återvunnet material i fordon och andra produkter, för att utveckla marknaderna för återvunnet material,

2. a) Medlemsstaterna skall se till att material och komponenter i fordon som släpps ut på marknaden efter den … (*) inte innehåller bly, kvicksilver, kadmium eller sexvärt krom, utom i de fall som anges i bilaga II och på de villkor som anges där.

b) I enlighet med förfarandet i artikel 11 skall kommissionen regelbundet, mot bakgrund av den tekniska och vetenskapliga utvecklingen, göra ändringar i bilaga II för att

i) där så erfordras, fastställa de högsta koncentrationer av under punkt a angivna ämnen i specifika material och komponenter som skall tolereras,

ii) undanta vissa material och komponenter i fordon från bestämmelserna i punkt a, om användning av dessa ämnen inte kan undvikas,

iii) stryka material och komponenter i fordon från bilaga II om användning av dessa ämnen kan undvikas,

iv) enligt punkterna i och ii ange vilka material och komponenter som kan avlägsnas före ytterligare behandling; dessa skall märkas eller göras identifierbara på annat lämpligt sätt.

c) Kommissionen skall ändra bilaga II för första gången senast den … (**). Före den 1 januari 2003 får inget av de undantag som förtecknas i bilagan under några omständigheter strykas.

(*) 18 månader efter tidpunkten för detta direktivs ikraftträdande.
(**) 12 månader efter tidpunkten för detta direktivs ikraftträdande.

Artikel 5

Insamling

1. Medlemsstaterna skall genom erforderliga åtgärder se till att:

— De ekonomiska aktörerna upprättar system för insamling av alla uttjänta fordon.

— Insamlingsanläggningar finns tillgängliga i lämplig omfattning på deras territorier.

2. Medlemsstaterna skall också genom erforderliga åtgärder se till att alla uttjänta fordon överlämnas till auktoriserade behandlingsanläggningar.

3. Medlemsstaterna skall upprätta ett system enligt vilket uppvisande av ett skrotningsintyg är ett villkor för avregistrering av det uttjänta fordonet. Detta intyg skall utfärdas till innehavaren och/eller ägaren när det uttjänta fordonet överlämnas till en behandlingsanläggning. Behandlingsanläggningar som har erhållit tillstånd i enlighet med artikel 6 skall ha rätt att utfärda ett skrotningsintyg. Medlemsstaterna får tillåta producenter, försäljare och insamlare att på en auktoriserad behandlingsanläggnings vägnar utfärda skrotningsintyg förutsatt att de garanterar att det uttjänta fordonet överlämnas till en auktoriserad behandlingsanläggning.

Behandlingsanläggningar som utfärdar skrotningsintyg och försäljare eller insamlare som på en auktoriserad behandlingsanläggnings vägnar utfärdar skrotningsintyg har inte rätt att kräva ekonomisk ersättning för detta, utom i fall då medlemsstaterna uttryckligen har bestämt det.

Medlemsstater som inte har något avregistreringssystem när detta direktiv träder i kraft skall upprätta ett system som innebär att ett skrotningsintyg skall lämnas till den relevanta behöriga myndigheten när det uttjänta fordonet överlämnas till en behandlingsanläggning och skall i övrigt uppfylla villkoren i denna punkt. Medlemsstater som tillämpar detta stycke skall underrätta kommissionen om skälen till detta.

4. Medlemsstaterna skall genom erforderliga åtgärder se till att inlämning av fordonet till en auktoriserad behandlingsanläggning i enlighet med punkt 3 inte medför några kostnader för den siste innehavaren och/eller ägaren, om fordonet saknar marknadsvärde eller har ett negativt marknadsvärde.

Medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att producenterna står för alla kostnader för genomförandet av denna åtgärd eller en betydande del av dem, och/eller tar tillbaka uttjänta fordon på samma villkor som anges i första stycket.

Medlemsstaterna får föreskriva att inlämning av uttjänta fordon inte skall vara helt avgiftsfri om det uttjänta fordonet inte innehåller ett fordons nödvändiga komponenter, särskilt motor och karosseri, eller om det innehåller avfall som har tillförts det uttjänta fordonet.

Kommissionen skall regelbundet övervaka genomförandet av första stycket för att se till att detta inte leder till snedvridning av marknaden, och skall vid behov föreslå Europaparlamentet och rådet en ändring av stycket.

5. Medlemsstaterna skall genom erforderliga åtgärder se till att behöriga myndigheter ömsesidigt erkänner och godtar skrotningsintyg som är utfärdade i andra medlemsstater i enlighet med punkt 3. I detta syfte skall kommissionen senast den … (*) utarbeta minimikrav för skrotningsintyget.

Artikel 6

Behandling

1. Medlemsstaterna skall genom erforderliga åtgärder se till att alla uttjänta fordon lagras (även tillfälligt) och behandlas i enlighet med de allmänna krav som fastställs i artikel 4 i direktiv 75/442/EEG, och i överensstämmelse med de tekniska minimikrav som fastställs i bilaga I till det här direktivet, utan att det påverkar tillämpningen av nationella bestämmelser om hälsoskydd och miljö.

2. Medlemsstaterna skall genom erforderliga åtgärder se till att varje inrättning eller företag som behandlar uttjänta fordon erhåller tillstånd från eller registreras hos de behöriga myndigheterna, i enlighet med artiklarna 9, 10 och 11 i direktiv 75/442/EEG.

Undantaget från det tillståndskrav som avses i artikel 11.1 b i direktiv 75/442/EEG får gälla för återvinningsförfaranden för avfall från uttjänta fordon sedan dessa behandlats i enlighet med föreskrifterna i bilaga I punkt 3 till detta direktiv om de behöriga myndigheterna genomför en inspektion före registreringen. Denna inspektion skall omfatta

a) typ och mängd av avfall som skall behandlas,

b) de allmänna tekniska krav som skall uppfyllas,

c) de försiktighetsåtgärder som skall vidtas,

för att nå de mål som avses i artikel 4 i direktiv 75/442/EEG. Denna inspektion skall utföras en gång om året. Medlemsstater som använder undantagsbestämmelsen skall sända resultaten till kommissionen.

3. Medlemsstaterna skall genom erforderliga åtgärder se till att alla inrättningar och företag som behandlar uttjänta fordon uppfyller åtminstone följande skyldigheter i enlighet med bilaga I:

a) Uttjänta fordon skall demonteras innan ytterligare behandling eller andra likvärdiga åtgärder vidtas för att minska all negativ miljöpåverkan. Komponenter eller material, som har märkts eller på annat sätt gjorts identifierbara i enlighet med artikel 4.2, skall demonteras före den vidare behandlingen.

b) Farliga material och komponenter skall avlägsnas och åtskiljas på ett selektivt sätt så att de inte förorenar efterföljande fragmenteringsavfall från uttjänta fordon.

c) Demontering och lagring skall utföras på ett sätt som säkerställer fordonskomponenternas lämplighet för återanvändning och återvinning, särskilt materialåtervinning.

Behandling för sanering av uttjänta fordon enligt bilaga I punkt 3 skall ske snarast möjligt.

4. Medlemsstaterna skall genom erforderliga åtgärder se till att det tillstånd eller den registrering som avses i punkt 2 innehåller alla nödvändiga villkor för uppfyllande av kraven i punkterna 1, 2 och 3.

5. Medlemsstaterna får uppmuntra inrättningar och företag som utför behandling att införa certifierade miljöstyrningssystem.

Artikel 7

Återanvändning och återvinning

1. Medlemsstaterna skall genom erforderliga åtgärder uppmuntra till att återanvändbara komponenter återanvänds, till att komponenter som inte kan återanvändas återvinns och till att företräde ges till materialåtervinning när detta är miljömässigt möjligt, utan att det påverkar säkerhetskraven.

2. Medlemsstaterna skall genom erforderliga åtgärder se till att följande mål uppnås av de ekonomiska aktörerna:

(*) 12 månader efter tidpunkten för detta direktivs ikraftträdande.

a) Senast den 1 januari 2006 skall återanvändning och återvinning för alla uttjänta fordon ökas till minst 85% av genomsnittsvikten per fordon och år. Inom samma tidsfrist skall återanvändning och materialåtervinning ökas till minst 80% av genomsnittsvikten per fordon och år.

För fordon som producerats före år 1980 får medlemsstaterna fastställa lägre mål, dock inte lägre än 75% för återanvändning och återvinning och inte lägre än 70% för återanvändning och materialåtervinning. Medlemsstater som använder sig av detta stycke skall informera kommissionen och de övriga medlemsstaterna om skälen till detta.

b) Senast den 1 januari 2015 skall återanvändning och återvinning för alla uttjänta fordon ökas till minst 95% av genomsnittsvikten per fordon och år. Inom samma tidsfrist skall återanvändning och materialåtervinning ökas till minst 85% av genomsnittsvikten per fordon och år.

Senast den 31 december 2005 skall Europaparlamentet och rådet ompröva de mål som anges i punkt b på grundval av en rapport från kommissionen åtföljd av ett förslag. I sin rapport skall kommissionen beakta utvecklingen i fråga om fordonens materialinnehåll samt övriga relevanta miljöaspekter som har samband med fordon.

Kommissionen skall, i enlighet med förfarandet i artikel 11, fastställa de närmare föreskrifter som är nödvändiga för att kontrollera att medlemsstaterna uppfyller de mål som fastställs i denna punkt. När den gör detta skall kommissionen beakta alla relevanta faktorer, bland annat tillgängligheten av uppgifter samt export och import av uttjänta fordon. Kommissionen skall vidta denna åtgärd senast den … (*).

3. På grundval av ett förslag från kommissionen skall Europaparlamentet och rådet uppställa mål för återanvändning och återvinning samt för återanvändning och materialåtervinning för åren efter 2015.

4. För att kunna förbereda en ändring av direktiv 70/156/EEG skall kommissionen främja utarbetandet av europeiska standarder för hur fordon kan demonteras och återvinnas och för hur materialet i dem kan återvinnas. När enighet föreligger om standarderna, men under inga omständigheter senare än vid utgången av år 2001, skall Europaparlamentet och rådet på förslag från kommissionen ändra direktiv 70/156/EEG så att fordon som är typgodkända i enlighet med det direktivet och som släpps ut på marknaden inom tre år efter ändringen av direktiv 70/156/EEG är återanvändbara och/eller innehåller material som kan återvinnas till minst 85% av fordonets vikt och är återanvändbara och/eller återvinningsbara till minst 95% av fordonets vikt.

(*) 24 månader efter tidpunkten för detta direktivs ikraftträdande.

Artikel 8

Kodningsstandarder/demonteringshandböcker

1. Medlemsstaterna skall genom erforderliga åtgärder se till att producenter, i samarbete med tillverkare av material och utrustning, använder kodningsstandarder för komponenter och material, i synnerhet för att göra det lättare att urskilja de komponenter och material som lämpar sig för återanvändning och materialåtervinning.

2. Senast den … (**) skall kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 11 fastställa de standarder som avses i punkt 1 i denna artikel. När den gör detta skall kommissionen beakta det arbete inom detta område som pågår i relevanta internationella forum och i förekommande fall medverka i detta arbete.

3. Medlemsstaterna skall genom erforderliga åtgärder se till att producenterna tillhandahåller demonteringshandböcker för varje typ av nytt fordon som släpps ut på marknaden, inom sex månader efter fordonets utsläppande på marknaden. I dessa handböcker skall de olika fordonskomponenterna och fordonsmaterialen samt lokaliseringen av de farliga ämnena i fordonen anges i den omfattning som behövs för att behandlingsanläggningarna skall kunna följa bestämmelserna i detta direktiv, särskilt i syfte att uppnå de mål som anges i artikel 7.

Artikel 9

Rapportering och information

1. Vart tredje år skall medlemsstaterna sända en rapport till kommissionen om genomförandet av detta direktiv. Rapporten skall utformas på grundval av ett frågeformulär eller en förlaga som kommissionen utarbetar i enlighet med förfarandet i artikel 6 i direktiv 91/692/EEG ([1]) i syfte att upprätta databaser om uttjänta fordon och deras behandling. Frågeformuläret eller förlagorna skall lämnas till medlemsstaterna sex månader före början av den treårsperiod som rapporten avser. Rapporten skall lämnas till kommissionen senast nio månader efter slutet av den treårsperiod som rapporten avser.

Den första rapporten skall omfatta en tid av tre år från och med den … (***).

Kommissionen skall offentliggöra en rapport om genomförandet av detta direktiv senast nio månader efter det att medlemsstaternas rapporter har mottagits.

(**) 12 månader efter tidpunkten för detta direktivets ikraftträdande.
(***) 18 månader efter tidpunkten för detta direktivs ikraftträdande.
([1]) EGT L 377, 31.12.1991, s. 48.

2. Medlemsstaterna skall för varje fall kräva att de relevanta ekonomiska aktörerna offentliggör information om

— konstruktion av fordon och komponenter med avseende på möjligheter till återvinning och materialåtervinning,

— från miljösynpunkt godtagbar behandling av uttjänta fordon, särskilt i fråga om tömning av alla vätskor och i fråga om demontering,

— utarbetande och optimering av sätt för återanvändning, materialåtervinning och återvinning av uttjänta fordon och deras komponenter,

— vilka framsteg som gjorts när det gäller återvinning och materialåtervinning för att minska det avfall som skall bortskaffas och för att öka återanvändningen och graden av materialåtervinning.

Producenten skall göra dessa uppgifter tillgängliga för tänkbara fordonsköpare. Uppgifterna skall ingå i skriftlig reklam som används i marknadsföringen av det nya fordonet.

Artikel 10

Genomförande

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den … (*). De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

3. Under förutsättning att de mål som ställs upp genom detta direktiv uppnås får medlemsstaterna överföra bestämmelserna i artikel 4.1, artikel 5.1, artikel 7.1, artikel 8.1 och 8.3 och artikel 9.2 samt fastställa närmare bestämmelser om genomförandet av artikel 5.4 genom avtal mellan de behöriga myndigheterna och de berörda ekonomiska sektorerna. Sådana avtal skall uppfylla följande krav:

a) Avtalen skall kunna verkställas.

b) I avtalen skall målen med tillhörande tidsfrister anges.

c) Avtalen skall offentliggöras i den nationella officiella tidningen eller i någon annan officiell handling som allmänheten har likvärdig tillgång till och skall överlämnas till kommissionen.

d) De resultat som uppnås enligt ett avtal skall på de villkor som anges i avtalet övervakas regelbundet, rapporteras till de behöriga myndigheterna och kommissionen och göras tillgängliga för allmänheten.

e) De behöriga myndigheterna skall meddela föreskrifter om granskning av vilka framsteg som görs enligt avtalet.

f) Om avtalet inte följs måste medlemsstaterna genomföra de relevanta bestämmelserna i detta direktiv genom bestämmelser i lagar eller andra författningar.

Artikel 11

Kommittéförfarande

Kommissionen, som skall biträdas av den kommitté som inrättats enligt artikel 18 i direktiv 75/442/EEG, skall i enlighet med det förfarande som anges där anta

a) de ändringar som är nödvändiga för att anpassa bilagorna till det här direktivet till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen,

b) minimikrav för skrotningsintyget enligt artikel 5.5,

c) formaten för det databassystem som avses i artikel 9,

d) närmare föreskrifter enligt artikel 7.2 tredje stycket.

Artikel 12

Ikraftträdande

1. Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

(*) 18 månader efter tidpunkten för detta direktivs ikraftträdande.

2. Artikel 5.4 skall tillämpas

— från och med den 1 januari 2001 i fråga om fordon som släpps ut på marknaden från och med denna tidpunkt,

— från och med den 1 januari 2006 i fråga om fordon som släpps ut på marknaden före den tidpunkt som avses i första strecksatsen.

3. I bilaga II punkt 11 får ett högsta värde på 5 g per fordon tillämpas till och med den … (*).

Artikel 13

Adressat

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i …

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
Ordförande	*Ordförande*

(*) 30 månader efter tidpunkten för detta direktivs ikraftträdande.

BILAGA I

Tekniska minimikrav för behandling i enlighet med artikel 6.1 och 6.3

1) Platser för lagring (inklusive tillfällig lagring) av uttjänta fordon före dessas behandling:

   — Ogenomträngliga ytor för lämpliga områden med tillhandahållande av anläggningar för uppsamling av spill samt spilloljekärl försedda med oljeavskiljare.

   — Utrustning för omhändertagande och rening av avloppsvatten, inklusive dagvatten, enligt gällande hälsovårds- och miljövårdsbestämmelser.

2. Platser för behandlingen:

   — Ogenomträngliga ytor för lämpliga områden med tillhandahållande av anläggningar för uppsamling av spill samt spilloljekärl försedda med oljeavskiljare.

   — Lämpliga lager för demonterade reservdelar, inklusive lagring på ogenomträngliga ytor för reservdelar som innehåller eller är nedsmutsade med olja.

   — Lämpliga behållare för lagring av batterier (med oskadliggörande av elektrolyter på plats eller på annat håll), filter och kondensatorer som innehåller PCB/PCT.

   — Lämpliga lagringstankar för åtskild lagring av vätskor från uttjänta fordon: bränsle, motorolja, växellådsolja, transmissionsolja, hydraulolja, kylvätskor, frostskyddsvätska, bromsolja, batterisyror, kylmedier från luftkonditioneringssystemet och andra vätskor i det uttjänta fordonet.

   — Utrustning för vattenrening, inklusive regnvatten, enligt gällande hälsovårds- och miljövårdsbestämmelser.

   — Lämpliga lager för skrotdäck, inklusive skydd mot brandfara och överdrivet stora lagringsmängder.

3. Behandling för sanering av uttjänta fordon:

   — Demontering av batterier och tankar för flytande gas.

   — Demontering eller neutralisering av potentiella explosiva komponenter (t.ex. krockkuddar).

   — Tömning och separat insamling och lagring av bränsle, motorolja, transmissionsolja, växellådsolja, hydraulolja, kylvätskor, frostskyddsvätska, bromsolja, vätskor från luftkonditioneringssystemet och alla andra vätskor som kan finnas i uttjänta fordon, såvida de inte är nödvändiga för återanvändning av berörda delar.

4. Behandling för att främja materialutnyttjande:

   — Demontering av katalysatorer.

   — Demontering av metallkomponenter som innehåller koppar, aluminium och magnesium, om dessa metaller inte kan separeras i fragmenteringsprocessen.

   — Demontering av däck och stora plastkomponenter (stötfångare, instrumentbräda, vätskebehållare osv.).

   — Demontering av glas.

5. Lagring skall ske på ett sådant sätt att skada undviks på komponenter som innehåller vätskor och på återvinningsbara komponenter och reservdelar.

BILAGA II

Material och komponenter som är undantagna från bestämmelserna i artikel 4.2 a

Material och komponenter	Skall märkas eller identifieras enligt artikel 4.2 b iv
Bly som legeringskomponent	
1. Stål som innehåller högst 0,3 viktprocent bly	
2. Aluminium som innehåller högst 0,4 viktprocent bly	
3. Fönsterhissar och hjulfälgar som innehåller högst 4 viktprocent bly	x
4. Kopparlegeringar som innehåller högst 4 viktprocent bly	
Bly som metall i komponenter	
5. Batterier	x
6. Beläggning på insidan av bränsletankar	x
7. Vibrationsdämpare	x
8. Vulkaniseringsmedel för högtrycks- eller bränsleslangar	
9. Stabilisatorer i skyddsfärger	
10. Lödmetall i elektroniska kretskort och andra användningsområden	
Sexvärt krom	
11. Korrosionsskyddande beläggning på talrika nyckelkomponenter i fordonet (högst 2 g per fordon)	
Kvicksilver	
12. Glödlampor	x

RÅDETS MOTIVERING

I. INLEDNING

1. Kommissionen överlämnade den 25 september 1997 till rådet ett förslag till rådets direktiv om uttjänta fordon på grundval av artikel 130 S.1 i fördraget.

2. Europaparlamentet och Ekonomiska och sociala kommittén avgav sina yttranden den 11 februari 1999 respektive den 25 februari 1998. Regionkommittén beslutade (då den hördes av rådet den 28 maj 1999) att inte avge något yttrande.

3. Kommissionen översände den 30 april 1999 sitt ändrade förslag till rådet. Efter det att Amsterdamfördraget trätt i kraft bekräftade Europaparlamentet sitt yttrande den 6 maj 1999.

4. Rådet antog sin gemensamma ståndpunkt den 29 juli 1999 i enlighet med artikel 251.2 i fördraget.

II. MÅL

Det framtida direktivet syftar till att förebygga generering av avfall från fordon och att främja återanvändning, materialåtervinning och andra former av återvinning av uttjänta fordon och deras komponenter för att dels minska bortskaffandet av avfall, dels förbättra miljöprestanda hos alla ekonomiska aktörer som berörs under fordonens livstid, särskilt hos aktörer som direkt har att göra med behandlingen av uttjänta fordon.

Direktivet innehåller därför åtgärder vars syfte är att i så hög grad som möjligt minska användningen av farliga ämnen i fordon, att samla in och behandla uttjänta fordon på ett miljömässigt sunt sätt och att återta uttjänta fordon utan kostnad för den siste innehavaren eller ägaren om fordonet saknar marknadsvärde eller har ett negativt marknadsvärde.

III. ANALYS AV DEN GEMENSAMMA STÅNDPUNKTEN

Allmänt

Rådet har preciserat kraven för användning av farliga ämnen, anpassat planen för kostnadsfritt återtagande för att finna en mer användbar lösning och fastställt en möjlighet till frivilliga avtal som en väg att omsätta flera av bestämmelserna.

Artiklar

(Hänvisningarna gäller den gemensamma ståndpunkten och parlamentets ändringsförslag.)

Artikel 1

Rådet ansåg inte att Europaparlamentets hänvisning (EP:s ändringsförslag 13) till spridning av skadliga ämnen från uttjänta fordon var lämplig, utan framhöll att det är viktigt att alla ekonomiska aktörers miljöprestanda förbättras och inte endast hanteringsanläggningarnas.

Artikel 2

Av ekonomiska och tekniska orsaker undantog rådet i punkt 1 i definitionen av ”fordon” tvåhjuliga motorfordon, och dessa omfattas därför inte av det här direktivet.

Rådet föreskrev inte att ”historiska fordon” skulle undantas (se artikel 3) (EP:s ändringsförslag 14 och 17) och tog därför inte med någon definition av ”historiska fordon”. Rådet ansåg att det var onödigt att undanta ”historiska fordon” eftersom direktivet inte omfattar fordon förrän de blivit avfall.

När det gäller definitionen av ”materialåtervinning” i punkt 7 (EP:s ändringsförslag 15), föredrog rådet att behålla kommissionens synsätt i direktiv 94/62/EG om förpackningar, vilket även Europaparlamentet önskade, men rådet strök hänvisningen till biologisk behandling (som är irrelevant för fordon).

När det gäller begreppet ”demonteringsinformation” (EP:s ändringsförslag 16), ansåg rådet att det inte behövdes någon definition av begreppet, eftersom det inte används i de följande artiklarna och bilagorna. Artikel 8.3, som förtydligades ytterligare av rådet, ansågs tillräcklig för den information som skall lämnas av tillverkarna i demonteringshandböcker.

Artikel 3

När det gäller de fordonskomponenter och fordonsmaterial som avses i punkt 1 (EP:s ändringsförslag 17 och 18), ansåg rådet att hänvisningen till underhåll och reparationer och till andra komponenter än dem som tillverkaren levererat var onödig.

Dessutom ansåg rådet, som redan nämnts ovan, att det inte fanns någon anledning att undanta ”historiska fordon” från direktivets räckvidd.

När det gäller trehjuliga motorfordon enades rådet av praktiska skäl om att endast artikel 5.1 och 5.2 samt artikel 6 skall tillämpas på dessa.

Artikel 4

Punkt 2

Rådet fastställde en mer detaljerad och användbar lösning än den text som kommissionen föreslagit och gick i följande avseenden ännu längre än vad Europaparlamentet begärt:

— Material och komponenter i fordon som släpps ut på marknaden 18 månader efter det att direktivet trätt i kraft (och inte från och med år 2005) får inte innehålla de farliga ämnena i fråga; en hänvisning till fragmentering och avfallsupplag har därför inte tagits med.

— I den nya bilaga II ges gränsvärden för tillfälliga undantag (som i grova drag överensstämmer med Europaparlamentets önskemål).

— Dessa undantag måste kontrolleras regelbundet. Den första kontrollen kommer att äga rum tidigare än Europaparlamentet önskar, det vill säga senast ett (i stället för två) år efter det att direktivet har trätt i kraft.

— För sexvärt krom får dock av tekniska skäl ett högre värde tillämpas till och med 30 månader efter det att direktivet har trätt i kraft.

Artikel 5

Punkt 1

Rådet har av praktiska och ekonomiska skäl inte inbegripet uttjänta delar i kravet på insamling av uttjänta fordon.

Punkt 2

Rådet strök datumet den 1 januari 2000, eftersom överlämningen av uttjänta fordon endast kan genomföras från och med det att direktivet genomförts, det vill säga 18 månader efter offentliggörandet av direktivet (artikel 11.1).

Rådet hänvisade här inte till producenterna, vilket Europaparlamentet skulle ha önskat (EP:s ändringsförslag 23), eftersom det i punkt 1 tydligt fastställs att de ekonomiska aktörerna skall upprätta system för insamling.

Punkt 3

När det gäller utfärdande av skrotningsintyg av andra instanser än behandlingsanläggningen, enades rådet om en text som det anser är tydligare och mer användbar.

Hänvisningen till tillfällig avregistrering utgick.

Rådet ansåg att det behövs en särskild bestämmelse, det vill säga de sista två punkterna, om eventuella krav på ekonomisk ersättning och om de fall då en medlemsstat inte har ett avregistreringssystem vid den tidpunkt då direktivet antas.

Punkt 4

Rådet enades om en mer differentierad lösning, enligt vilken

— inlämning av fordonet till en auktoriserad behandlingsanläggning inte medför några kostnader för den sista innehavaren och/eller ägaren, om fordonet saknar marknadsvärde eller har ett negativt marknadsvärde,

— producenterna skall stå för alla eller en betydande del av kostnaderna,

— inlämning av uttjänta fordon inte skall vara helt avgiftsfri om det uttjänta fordonet inte innehåller nödvändiga komponenter,

— det avgiftsfria återtagandet planeras enligt artikel 12 (från och med 2001 för nya fordon och från och med 2006 för fordon som redan finns på marknaden). Rådet enades om denna lösning efter en mycket svår diskussion, där de särskilda problem som kommit fram under slutförhandlingarna beaktades.

Artikel 6

Punkt 2 (Ändringsförslag 28)

Rådet enades om en mer differentierad lösning med hänvisningar till tillstånd och registrering, vilket löser problemet med undantag genom en hänvisning till inspektioner av behöriga myndigheter.

Punkt 3 (Ändringsförslag 29, 30 och 31)

Rådet enades om minimikrav för behandlingsanläggningar, särskilt genom att i bilaga I lägga till villkor för behandlingsanläggningar och för främjandet av materialåtervinning, i stora drag enligt Europaparlamentets önskemål.

Artikel 7

Punkt 1 (Ändringsförslag 32 och 33)

Rådet tog inte med någon särskild hänvisning till avgasutsläpp och buller, inte heller den uttryckliga hänvisningen till information om lagring och testning av komponenter. Rådet ansåg att den sistnämnda uppgiften täcks av artikel 8.4 om demonteringshandböcker.

Frågan om återanvändning av komponenter (under förutsättning att de inte förorsakar risker) diskuterades inte av rådet.

Punkt 2 (Ändringsförslag 34)

Rådet enades om de mål som föreslagits av kommissionen och som fått stöd av Europaparlamentet, men föredrog de tidsfrister som kommissionen föreslagit framför dem som Europaparlamentet förespråkade.

Rådet tog med en bestämmelse om omprövning av dessa mål senast under år 2005 för att då beakta utvecklingen av fordonens materialinnehåll och alla andra relevanta miljöaspekter i samband med fordon.

Rådet skärpte dessutom texten genom att lägga till en bestämmelse om kontroll av att medlemsstaterna uppfyller målen.

Punkt 4 (Ändringsförslag 36)

Rådet föredrog en tydligare åtskillnad mellan förberedelsen av ändringen av direktiv 70/156/EEG om typgodkännande och utvecklingen av europeiska standarder. För att undvika förseningar i detta avseende fastställdes år 2001 som tidsfrist för ändringen av det direktivet.

Artikel 8 (Ändringsförslag 37)

Rådet godkände i stort sett kommissionens förslag och behöll termen demonteringshandböcker (i stället för demonteringsinformation).

Artikel 9 (Ändringsförslag 39 och 40)

Rådet anpassade texten till medlemsstaternas vanliga informations- och rapporteringskrav och utökade informationskraven för ekonomiska aktörer.

Artikel 10 (Ändringsförslag 41)

Punkt 1

Rådet föredrog som vanligt att fastställa en tidsfrist (18 månader) från offentliggörandet av direktivet i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* i stället för ett fastställt datum.

Artikel 2 (Ändringsförslag 42)

En av de viktigare ändringarna av kommissionens förslag återfinns här. Rådet ansåg med tanke på positiva nationella erfarenheter att medlemsstaterna skulle ges tillstånd att omsätta flera av bestämmelserna i direktivet genom frivilliga avtal.

Som villkor för denna möjlighet ställde rådet upp flera krav och det uttryckliga villkoret att de resultat som krävs i direktivet uppnås.

Artikel 12

För tidsfristen 2001/2006, se kommentarerna till artikel 5.4.

För tidsfristerna för sexvärt krom, se kommentarerna till artikel 4.2.

Ny bilaga I

Se kommentarerna till artikel 6.

Ny bilaga II

Se kommentarerna till artikel 4.2.

Rådet antog ingressen till den artikeltext man enats om, med beaktande av de interinstitutionella avtalen om gemenskapslagstiftningens redaktionella kvalitet (punkt 10).