



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 09.07.1997
KOM(97) 358 endelig udg.

97/0194 (SYN)

Forslag til
RÅDETS DIREKTIV
om udrangerede køretøjer

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

I. Indledning

1. I sin resolution af 7. maj 1990¹ opfordrede Rådet Kommissionen til at udarbejde handlingsprogrammer for bestemte typer af affald. Medlemsstaterne udpegede blandt andet udrangerede køretøjer som en affaldsstrøm, der skulle være omfattet heraf. I forbindelse med "programmet for prioriterede affaldsstrømme" nedsatte Kommissionen i 1991 en projektgruppe for dette område. Heri deltog repræsentanter for alle relevante økonomiske beslutningstagere, ikke-statslige organisationer, nationale myndigheder fra flere stater og Kommissionens tjenestegrene. Gruppen foreslog i 1994 Kommissionen en strategi med tiltag på forskellige niveauer: Fællesskabet, medlemsstaterne og virksomhederne. Denne strategi indeholdt en række lovgivningsmæssige foranstaltninger, blandt andet på fællesskabsplan, samt en række komplementære tiltag. Der var i gruppen enighed om, at der skulle udarbejdes et forslag til retsforskrift.
2. Europa-Parlamentet bad i sin beslutning af 14. november 1996 (A4-0364/96) Kommissionen om at forelægge forslag om flere affaldsstrømme, herunder udrangerede køretøjer, idet forslagene skulle tage udgangspunkt i princippet om producentansvar.
3. Nærværende forslag bygger i vid udstrækning på ovennævnte strategi, navnlig på de punkter, hvor man kunne se, at der var brug for fællesskabslovgivning til at støtte håndteringen af udrangerede køretøjer. Projektgruppen har peget på, at der er behov for tiltag inden for forebyggelse (nye køretøjers konstruktion), indsamling, behandling, genbrug, genanvendelse og overvågning. De fleste af disse tiltag må nødvendigvis reguleres på fællesskabsplan og derfor indgå i et lovgivningsforslag fra Kommissionen.
4. Forslaget indeholder tillige elementer, der ikke var nævnt i projektgruppens strategi. Berettigelsen for dem findes i nærværende begrundelse.
5. Flere affaldsstrømme er allerede reguleret på fællesskabsplan (f.eks. spildolie, batterier og akkumulatore, emballageaffald, PCB og PCT og kloakslam). Forslaget er i overensstemmelse med den tilgang, EU hidtil har fulgt for affaldsstrømme, nemlig sektor for sektor.
6. Der er mange grunde til, at fællesskabslovgivning om udrangerede køretøjer bør vedtages i form af et direktiv. De økonomiske beslutningstagere har af hensyn til deres langsigtede investeringer brug for sikkerhed for, hvad der er gældende ret. Kun med et direktiv har man sikkerhed for, at samtlige virksomheder inden for bilsektoren (køretøjsfabrikanter, materialeproducenter og virksomheder inden for ophugning, skrotning, mv.) påtager sig deres del af ansvaret for virkeliggørelse af de i det følgende beskrevne miljømål, og at alle de pågældende virksomheder er repræsenteret i de organer, der er med i beslutningsprocessen. Antallet af virksomheder er for stort til, at det i praksis er muligt at benytte frivillige aftaler generelt til gennemførelse af forslaget. Desuden kan man kun med bindende fælles lovgivning undgå, at der træffes forskellige nationale initiativer, som risikerer at føre til højere samlede omkostninger for økonomien som helhed og handels- og

¹ EFT nr. C 122 af 18.5.1990.

harmoniseringsforanstaltninger på EU-plan for at få det indre marked til at fungere bedre, og det er ikke hensigtsmæssigt at undtage udrangerede køretøjer fra en ellers sammenhængende harmoniseringsproces. Endelig indeholder forslaget en række bestemmelser, som giver enkeltpersoner rettigheder og pålægger dem forpligtelser, så de må nødvendigvis være retligt bindende og kunne håndhæves.

7. I nogle af medlemsstaterne har virksomhederne taget initiativer i form af nationale miljøaftaler, -kontrakter eller -tilsagn, og de vil fortsat kunne eksistere. Eftersom de ikke er i overensstemmelse med bestemmelserne i forslaget, bliver det nødvendigt at rette dem ind efter forslagets indhold, og de skal suppleres med de nødvendige nationale love og administrative forskrifter, hvormed medlemsstaterne gennemfører direktivet. Frivillige aftaler vil ikke alene kunne opfylde bestemmelserne i forslaget.
8. Nationale initiativer såsom frivillige aftaler kan derfor tænkes at fortsætte parallelt med lovfæstede foranstaltninger. Der bliver desuden heller ingen hindringer for, at virksomhederne kan benytte frivillige aftaler og tilsagn til enten at gøre det lettere at nå forslagets miljømål, at sætte sig højere mål end dem, der er sat i forslaget, eller at nå forslagets mål hurtigere end, hvad der kræves i forslaget.

II. Problemer, som tages op i forslaget

9. Køretøjer, der har nået slutningen af deres levetid og følgelig kasseres, er en vigtig kilde til direkte forurenende affald. Årligt kasseres 8-9 millioner køretøjer i EU, svarende til 8-9 millioner tons affald. Dette tal vil uundgåeligt vokse, eftersom der hvert år sælges flere og flere biler. Ca. 25% af køretøjernes vægt (den såkaldte shredding-rest) er farligt affald, som i dag deponeres på losseplads, hvor det ofte forurener jord og grundvand. Denne fraktion, der er på ca. 1,9 millioner tons affald årligt, udgør 10% af den samlede mængde farligt affald, der produceres i EU. Det foreliggende forslag fokuserer først og fremmest på denne affaldsfraktion fra udrangerede køretøjer.
10. Skønt der ikke foreligger nøjagtige tal, har man anslået, at det i visse medlemsstater er helt op til 7% af de udrangerede køretøjer, der efterlades i miljøet. Efterladte bilvrag er ensbetydende med miljøforringelse og økonomisk nettotab for samfundet.
11. Demontering indebærer ofte en betydelig miljørisiko. Indsamlede udrangerede køretøjer afleveres til ophugningsstedet, hvor man udtager de dele, der kan sælges som brugte. De tilbageværende vrag sendes derefter til shredder anlægget. Metalfraktionerne adskilles fra de ikke-metalliske fraktioner. Metalfraktionerne, der består af både jern og andre metaller og udgør 70-75% af køretøjets samlede vægt, bliver sædvanligvis solgt på skrotmarkedet og dermed genvundet. Selve shreddingen er en forureningskilde (især medfører shredding luftforurening med PCB og tungmetaller, udledning af organiske forbindelser og tungmetaller som bly, cadmium, kobber, zink og nikkel til vandet samt jordforurening med de samme farlige stoffer, hvortil kommer brandrisiko). De nuværende metoder til fjernelse og håndtering af farlige stoffer og væsker er udformet hovedsagelig med henblik på at opfylde sikkerhedsforskrifterne ved shreddingen og er utilstrækkelige til at hindre spredning af farlige stoffer i miljøet.

12. Resterne fra shreddingen - som udgør 25-30% af køretøjets vægt og er en heterogen blanding bestående af materialer som plast, gummi, tekstil, lak, olier og smøremidler samt papir og pap - deponeres sædvanligvis på losseplads. Disse rester har et betydeligt indhold af farlige stoffer, således polychlorerede biphenyler (PCB), tungmetaller og forskellige væsker (benzin, motor- og gearolie, hydraulikvæske, bremsevæske og frostvæske), som er særlig farlige for miljøet. En del køretøjer har klimaanlæg med CFC'er og airbag med eksplosiv ladning, der ligeledes kan være farlige for miljøet og for de behandlingsanlæg, hvor de adskilles og shreds. Både shredderaffald og spildolie fra køretøjer regnes derfor som farligt affald ifølge international lov, fællesskabslov og national lov.
13. Shredderaffald fra biler udgør i alt ca. 1,9 millioner tons årligt, svarende til ca. 60 vægtprocent af shredderresterne (resten er hovedsagelig fra hårde hvidevarer, tv- og hifi-anlæg og andre elektriske og elektroniske produkter).
14. Ligesom alt andet affald er udrangerede køretøjer varer i den i traktatens artikel 30 anvendte forstand. For at skabe et indre marked, der ikke trues, når produkter bliver til affald, bør der ske en harmonisering af affaldsbehandlingen og af kravene i denne forbindelse. I øvrigt er ophugning af køretøjer og genvinding af materialer herfra en vigtig erhvervsaktivitet med mange små og mellemstore virksomheder. For at denne aktivitet kan udfolde sig uden konkurrenceforvridning, bør de krav, der gælder for den, til en vis grad være harmoniseret på fællesskabsplan.
15. De økonomiske forhold i forbindelse med håndteringen af udrangerede køretøjer er i dag utilfredsstillende. Tidligere gjorde markedet for brugte komponenter og metalskrot det økonomisk attraktivt at behandle udrangerede køretøjer og opnå en høj genanvendelsesprocent for metalfraktionen. I de senere år har denne situation imidlertid ændret sig, hovedsagelig som følge af øget brug af ikke-metaldele i produktionen af køretøjer, stigende bortskaffelsesomkostninger for materialer, der ikke kan genanvendes (navnlig farligt affald), og faldende stålpriser. Genvinding af udrangerede køretøjer er derfor blevet en usikker forretning. Køretøjerne eksporteres ofte til skrotning i lande, hvor bortskaffelsesomkostningerne er lavere. Desuden sælges en betydelig del af de udrangerede køretøjer som brugte biler, navnlig i Central- og Østeuropa og i udviklingslandene. For 1995 anslås det således, at 70% af alle udrangerede køretøjer med oprindelse i Tyskland blev eksporteret, hovedsagelig til Nederlandene, Frankrig og Polen. Eksporten af udrangerede køretøjer fra Tyskland til Nederlandene giver alvorlige problemer for den ordning, som branchen i Nederlandene har etableret for genvinding af udrangerede køretøjer, og fjerner grundlaget for ophugning og genvinding af køretøjer i Tyskland.
16. Eksport af brugte varer og affald, der kan genanvendes, er principielt ikke i strid med EU-lovgivningen, men det er vigtigt at se på mængdeforholdet mellem affald, der kan genanvendes, og affald, der ikke kan. Eftersom udrangerede køretøjer er komplekse genstande, der både indeholder dele, der bliver genanvendt, og dele, der bortskaffes, kan man ikke altid fastslå, om den mængde affald fra et udrangeret køretøj, der kan genanvendes, er større end den mængde affald, der ikke kan. Affald skal bortskaffes inden for EU, og medlemsstaterne bør arbejde henimod hver især at blive "selvforsynende" med hensyn til bortskaffelse, hvilket også er bestemt i gældende EU-lovgivning om affald. I

hvert fald indtil der er opnået en betydelig forøgelse af genvindingen fra udrangerede køretøjer, er det hensigtsmæssigt at begrænse handelen med udrangerede køretøjer så meget som muligt. Det samme princip gælder også på internationalt plan. Således tilskynder Basel-konventionen til mindst mulig transport af farligt affald i almindelighed, og deltagerne i konventionen har besluttet at forbyde affald af farligt affald - såvel til genvinding som bortskaffelse - fra OECD-lande til lande uden for OECD, da de sidstnævnte ikke har egnede behandlingsanlæg og kontrolordninger. Flere af de affaldstyper, der findes i udrangerede køretøjer, er farligt affald ifølge Basel-konventionen (f.eks. den lette fraktion fra shredding, tungmetaller, spildolie samt PCB og PCT), og det er derfor forbudt at eksportere dem til lande uden for OECD.

17. I flere medlemsstater finder behandlingen af udrangerede køretøjer sted uden kontrol fra de offentlige myndigheders side. Kun en lille del af de virksomheder, der foretager behandlingen, har tilbørlig tilladelse. Reservedelsmarkedet er sjældent underkastet de sædvanlige kommercielle, administrative og afgiftsmæssige regler. Der er et påtrængende behov for lovgivning på området, og dette bør ske på fællesskabsplan for at bevare det indre markeds enhed.
18. Behandling af udrangerede køretøjer kan stadig repræsentere en vigtig indtjeningskilde, hvis der, navnlig på fællesskabsplan, træffes passende foranstaltninger til udvikling af infrastrukturer til indsamling og genbrug af ikke-metalfraktionerne. Hvis denne infrastruktur etableres og markederne for udnyttelse af genvundne materialer udvikles, vil man kunne nedbringe de høje omkostninger ved genvinding af plastkomponenter, som er medvirkende til den forringede indtjening i branchen for genanvendelse af køretøjer.

III. Femte handlingsprogram

19. I EU's program for politik og handling i forbindelse med miljøet og bæredygtig udvikling ("Femte handlingsprogram") fastslås, at en bæredygtig udvikling forudsætter væsentlige ændringer i det nuværende udviklings-, produktions-, forbrugs- og adfærdsmønstre. Med sigte blandt andet på at mindske overflødig forbrug af naturlige ressourcer og undgå forurening anbefales det i programmet at videreudvikle princippet om livscyklusforvaltning af produkter og processer, specielt i forbindelse med affaldshåndtering. Blandt forslaget hovedmål er at ændre køretøjsproduktionen for at gøre det lettere at adskille og genbruge køretøjerne, at ændre på køretøjerne adfærd for at sikre, at køretøjerne overdrages til de rette myndigheder, og at ændre adfærden hos dem, der adskiller og genvinder køretøjerne, for at sikre hensyntagen til miljøet ved behandlingen.
20. Hvad angår affaldsforvaltning, sigter dette forslag mod en drastisk reduktion af mængden af sluffaffald fra køretøjerne gennem implementering af princippet om forebyggelse af affaldsproduktion.
21. Mere konkret beskæftiger et helt kapitel i "Femte handlingsprogram" sig med affaldsforvaltningsspørgsmål (afsnit 5.7), og udrangerede køretøjer nævnes heri som et af målområderne for normgivning med henblik på anvendelse af principperne om forebyggelse, genanvendelse og sikker bortskaffelse af affald.

IV. Miljømæssige mål

22. Den miljømæssige målsætning for dette forslag går hovedsagelig på at beskytte jord, vand og luft mod følgerne af behandlingen af udrangerede køretøjer, at undgå affaldsproduktion og at gøre affaldet mindre farligt for miljøet. Disse generelle miljømæssige mål skal nås gennem en bred vifte af foranstaltninger til fremme af konstruktion og produktion af køretøjer, der giver mindre affald, indsamling af udrangerede køretøjer og behandling af udrangerede køretøjer med henblik på genbrug og genanvendelse. Et yderligere mål er at mindske risikoen for, at affald overføres fra medlemsstater med høje miljøkrav til stater med mindre høje miljøkrav.
23. De fleste af de miljøproblemer, udrangerede køretøjer forårsager, hænger sammen med, at køretøjerne ikke er konstrueret og produceret med adskillelse, genvinding og genanvendelse for øje. Derfor må dette forslag indeholde bestemmelser, der indvirker direkte på, hvordan nye køretøjer vil blive konstrueret og produceret i fremtiden.

V. Mål vedrørende det indre marked og økonomi

24. I denne forbindelse er hovedmålet at få bragt sammenhæng mellem de forskellige medlemsstaters måde at håndtere udrangerede køretøjer på. Den aktuelle situation er årsag til en række problemer. For det første, selv om forskelle mellem bestemmelser om genvinding og bortskaffelse af affald ikke i sig selv kan betragtes som en forvridding af det indre marked, bevirker de forskellige tekniske krav i medlemsstaterne så store forskelle i omkostninger til behandling af udrangerede køretøjer, at det forvrider konkurrencen mellem virksomhederne i det indre marked. For det andet kan forskellige forvaltningssystemer give anledning til tekniske handelshindringer. Betingelserne for bortskaffelse af udrangerede køretøjer i én medlemsstat kan tænkes umulige at opfylde for køretøjer importeret fra andre medlemsstater. Det er ønskeligt at etablere et EU-regelsæt, da der, når der ikke findes fællesskabslovgivning, er forbud mod tekniske bestemmelser, som hæmmer det frie markeds funktion, medmindre bestemmelserne er begrundet i obligatoriske krav (såsom miljøbeskyttelse), ikke forskelsbehandler importerede produkter og endelig står i rimeligt forhold til formålet. For det tredje kan forskelle mellem medlemsstaternes politik for affaldsforvaltning, især genanvendelse af udrangerede køretøjer, med deraf følgende omkostningsforskelle i nogle tilfælde tænkes at gøre de nationale genbrugspolitikker mindre effektive, da sådanne omkostningsforskelle giver anledning til handel med udrangerede køretøjer (som det allerede nu er tilfældet i visse medlemsstater).
25. Betragtes spørgsmålet ud fra en økonomisk synsvinkel, repræsenterer manglende genbrug af en væsentlig del af de udrangerede køretøjer desuden et nettotab af værdifulde ressourcer. Det er blevet anslået, at det kan skabe flere tusinde nye arbejdspladser at oprette den infrastruktur, der er nødvendig for at opfylde dette direktivs målsætning. Dette er nærmere omhandlet i konsekvensanalysen.

VI. Økonomisk vurdering

26. Der er en række miljømæssige fordele ved at oprette et system for sikker behandling og genanvendelse af udrangerede køretøjer.
27. For det første udgør shredding-rester fra køretøjer ca. 2 millioner tons om året svarende til 10% af den samlede mængde farligt affald, der årligt produceres i EU. Affald fra metalfragmentering er i forordningen om overførsel af affald klassificeret som farligt affald (259/93), og mange af shredding-affaldets bestanddele klassificeres som farlige ifølge Basel-konventionen. Det overvejes også nu at optage shredding-rester på listen over farligt affald (Rådets beslutning 94/904/EØF). Bortskaffelse af shredding-rester er en betydelig kilde til jord-, vand- og luftforurening. Da udrangerede køretøjer tegner sig for 60,3% af alt shredding-affald, vil en mindskelse af bilshredding-affaldets mængde og farlighed have en kraftig positiv virkning for den samlede produktion af shredding-affald og dermed miljøet. For det andet vil forslaget være med til at undgå forurening som følge af, at køretøjer efterlades i naturen, og forurening af jord og vand i forbindelse med demontering og fragmentering. Navnlig spredes der ved shredding giftige stoffer i miljøet (PCB og tungmetaller). For det tredje vil man ved at formindske affaldsmængden spare lossepladskapacitet. Ifølge det nye forslag om lossepladser vil deponering af farligt affald sammen med ikke-farligt affald blive forbudt, så mulighederne for deponering af farligt affald vil blive reduceret. For det fjerde vil direktivet medføre større energibesparelser. Flere undersøgelser har klart vist, at genvinding er mere fordelagtigt end både deponering og forbrænding med energigenvinding. Bl.a. har en undersøgelse foretaget af universitetet i Delft, hvor man har sammenlignet genvinding af materialer og energiudvinding fra plastfraktionen fra udrangerede køretøjer, vist, at der spares 10 gange så meget energi ved genvinding af materialer som ved energiudvinding. Det skyldes hovedsagelig, at man ved forbrænding af plast kun kan udnytte en lille del af dens energiindhold til elfremstilling, mens der kræves en stor energimængde til at fremstille en ny komponent. Denne energi spares så, når komponenterne genvindes i stedet for at blive brændt.
28. Virkeliggørelse af højere mål for genvindingen vil skabe nye arbejdspladser, først og fremmest i ophugningsbranchen. Ophugning er en arbejdskraftintensiv branche, der består af små og mellemstore virksomheder. Ifølge nederlandske kilder (Auto Recycling Nederland BV) vil direktivet umiddelbart skabe 10000-15000 nye arbejdspladser. Transport og genvinding i forbindelse med forvaltning af udrangerede køretøjer ventes at skabe endnu flere arbejdspladser. Tyske kilder (ADA, en sammenslutning af autoophuggere) skønner, at der i EU kan skabes 100 000 nye arbejdspladser.
29. Omkostningerne i forbindelse med forslaget går først og fremmest til at oprette den infrastruktur og de ordninger, der er nødvendige for at sikre, at direktivets målsætninger opfyldes. Hidtidige erfaringer viser imidlertid, at der hverken er tekniske eller økonomiske hindringer for, at de foreslåede mål for genbrug, genanvendelse og genvinding af udrangerede køretøjer kan nås.
30. Det vil naturligvis tage en vis tid, inden hele branchen for genanvendelse af køretøjer er fuldt udbygget. I den indledende fase vil rentabiliteten derfor være bestemt af det enkelte

tilfælde. Nogle projekter, der er igangsat af forskellige producenter, viser imidlertid, at målene for 2005 allerede rentabelt kan nås i dag. Målene for 2015 vil blive rentable, efterhånden som der udvikles nye miljøvenlige materialer og bilkonstruktioner og opstår et marked for genvundne materialer. Flere producenter er allerede begyndt at anvende genvundne materialer ved fremstilling af nye køretøjer.

VII. Situationen i medlemsstaterne

31. Under og efter projektgruppens arbejde i forbindelse med "Programmet for prioriterede affaldsstrømme" har nogle virksomheder i visse medlemsstater forpligtet sig til eller indgået aftaler med de nationale myndigheder om at forbedre miljøsituationen i forbindelse med håndtering af udrangerede køretøjer. Nogle af disse aftaler var formaliseret, inden projektgruppen afgav sin anbefaling til Kommissionen. Medlemsstaterne kan i det store hele inddeles i følgende tre grupper: Dem, der ikke har taget særlige skridt over for udrangerede køretøjer, dem, hvor virksomhederne selv har taget initiativ til at forbedre situationen, og dem, hvor virksomhederne har indgået aftaler med myndighederne med støtte i lovgivningen (bestående eller ny).
32. Der er betydelige forskelle mellem de ordninger, de forskellige medlemsstater har etableret til at mindske behovet for bortskaffelse af affald fra udrangerede køretøjer, både hvad angår ordningernes indhold, tidspunktet for opfyldelse af målsætningen, det tidsrum, de omfatter, og forpligtelsernes art. De skal derfor rettes ind efter europæiske rammer, så omkostningerne til affaldsforvaltning som helhed kan bringes ned, så det indre marked for køretøjer ikke lider skade, og så der ikke opstår handels- og konkurrenceforvridning.
33. I det tyske tiltag sigtes der mod, at bortskaffelsen af affald fra udrangerede køretøjer mindskes til 15% i 2002 og 5% i 2015. Italiens tiltag har 85 vægtprocent genanvendelse af køretøjerne i 2002 og 95% i 2010 som mål. I Frankrig og Spanien sigter industrien mod, at nye modeller senest i 2002 kan genbruges i et omfang, der bevirker, at slutaffaldet højst udgør 10% af køretøjets samlede vægt. Dette kommer dog til at afhænge af genbrugsteknologiens stade og omkostningseffektivitet, når de nye modeller markedsføres, og forudsætter, at der til den tid er sket tilstrækkelige fremskridt inden for disse teknikker. Den østrigske industri sigter mod 80% genvinding og 95% genanvendelse, uden dog at angive, hvornår disse mål skal være nået. Den nederlandske industri er gået ind på 86% genbrug/genvinding inden 2000. I Det Forenede Kongerige sigter industrien mod, at mængden af shredding-rester skal være faldet med 40% i 2002 og 80% i 2015.
34. Den tyske aftale træder ikke i kraft, før der er vedtaget supplerende lovgivning. Den østrigske aftale trådte i kraft i januar 1996 og er ikke tidsbegrænset. I Frankrig og Spanien gælder aftalen for perioden frem til år 2000. I den britiske aftale indgår ingen sådan datoangivelse. I Nederlandene gælder lovgivningen om betaling af en afgift ved køb af nyt køretøj frem til januar 1998.
35. Med enkelte undtagelser indeholder de nationale aftaler enten slet ingen returordning, eller også har denne intet indhold af betydning. Nederlandene og Sverige har oprettet ordninger baseret på erlæggelse af afgifter ved køb af nye køretøjer og betaling af

præmier til genbrugsvirksomhederne, således at der er mulighed for ordninger med gratis returnering af køretøjet. Disse ordninger er de eneste eksempler på returordninger støttet af national lovgivning. I Italien har Fiat etableret en ordning med mulighed for gratis returnering af det udrangerede køretøj. Den tyske industri er kun gået ind på gratis at tage udrangerede køretøjer, der er mere end 12 år gamle, retur, forudsat at en række andre betingelser også er opfyldt (således skal køretøjet have været beregnet for det tyske marked eller være indført i Tyskland mindst seks måneder før det kasseres, og det skal opfylde bestemte tekniske krav, der fastsættes af industrien selv). I Østrig har ejeren af køretøjet kun ret til gratis returnering ved samtidigt køb af et nyt køretøj. I Frankrig, Det Forenede Kongerige og Spanien berøres dette spørgsmål ikke.

36. I Nederlandene og Tyskland er ordningerne indrettet sådan, at de kun kan fungere, hvis de ledsages af supplerende lovgivning. I Italien går industrien direkte ind for indgreb fra offentlige myndigheder i erkendelse af, at støtte fra offentlige myndigheder er nødvendig for, at det arbejde, der er gjort i form af forprojekter, bliver udvidet til landsdækkende skala. De svenske myndigheder er ved at forberede lovgivning, der pålægger producenten ansvar for udrangerede køretøjer. I Belgien arbejder man på et lovforslag, der er på linje med den nederlandske model.
37. Endelig er der også betydelige forskelle hvad angår den kontrolordning, der er oprettet til at overvåge resultaterne af de nationale tiltag. I almindelighed er det uklart, hvem der har ansvar for at holde øje med opfyldelsen af de forskellige forpligtelser.
38. De nævnte aktiviteter er en betydelig forbedring i forhold til tidligere. Man bør derfor holde fast i resultaterne og give incitament til flere. Men de hidtidige resultater viser, at ovennævnte initiativer i sektoren for kasserede biler ikke slår til, når det gælder miljøet og det indre marked. En af grundene er, at ingen af de frivillige aftaler omfatter foranstaltninger, der i sig selv kræver indgreb fra lovgiverne (f.eks. skrotningsattest til afmelding af køretøjer og krav om tilladelse til behandlingsanlæg). Ingen af aftalerne er i stand til at sikre, at de opstillede kvantitative mål vil blive opfyldt, og at de øvrige forpligtelser bliver indfriet. Det er uklart, hvordan aftalerne skal løse problemet med "gratister". Endelig er frivillige tiltag kun iværksat i en del medlemsstater (navnlig dem, hvor der produceres køretøjer), og intet tyder på, at det inden for en rimelig tid bliver tilfældet i de øvrige medlemsstater.

VIII. Den internationale udvikling

39. Også af OECD betragtes udrangerede køretøjer som et af de områder, hvor tiltag til minimering af affaldsmængden bør fremmes. En arbejdsgruppe for denne affaldsstrøm blev nedsat og dens rapport drøftet på et internationalt seminar i Washington i marts 1995. De fleste af de foranstaltninger, der anbefales af Kommissionens ekspertgruppe, er også at finde i OECD-rapporten: Færre farlige komponenter i nye køretøjer, færre ikke-genanvendelige komponenter, genbrug, genvinding og andre former for genanvendelse (navnlig gennem mindskelse af antallet af polymerer i plastkomponenter og mærkning af komponenterne, således at det bliver lettere at skille udrangerede køretøjer ad). Blandt mulige politiske mål opregner OECD-rapporten maksimalt genbrug af genbrugelige

komponenter, maksimal genanvendelse af metaller og plast samt mindskelse af den forurening, der opstår ved behandlingen. Af mulige veje, man kan vælge til at nå disse mål, nævner rapporten standarder for genvinding, markedsmæssige incitament, skatter og afgifter. I rapporten anerkendes det desuden, at man må tage hensyn til risikoen for forvriddning af markedet, når der opstilles nationale strategier for udrangerede køretøjer.

40. Størstedelen af de af forslaget elementer, der skal udbrede genvinding, anbefales også af den amerikanske miljøstyrelse (EPA). Til fremme af genvinding af plastfraktionerne fra udrangerede køretøjer har EPA specielt peget på følgende strategier: Fremme af konstruktionsmåder, der letter adskillelse og genvinding, udvikling af indsamlingsinfrastrukturen, fremme af økonomiske metoder til adskillelse, navnlig bedre systemer til identificering af genbrugelige materialer, og fremme af "loyal" konkurrence mellem råmaterialer og genbrugsmaterialer. Man kan dog tvivle på, om disse strategier kan føre til nogen resultater uden lovgivningstiltag.
41. Genvinding af udrangerede køretøjer er blevet regnet som prioriteret også i Japan, hvor der i 1990 blev vedtaget en lov om fremme af brug af genvundne ressourcer, specielt for automobil- og husholdningsapparaturbranchen. Derudover opstillede ministeriet for handel og industri (MITI) i oktober 1996 en række kvantitative mål for genvinding af udrangerede køretøjer (85% i 2002 og 95% i 2015). MITI har også slået til lyd for en kraftig nedsættelse af forbruget af bly i køretøjer.

IX. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Hvilke formål har den påtænkte handling set i lyset af Fællesskabets forpligtelser?

42. Med forslaget tages problemerne omkring udrangerede køretøjer op. De forebyggende foranstaltninger skulle således føre til, at køretøjernes konstruktion bliver bedre, hvad angår genvinding og genanvendelse. Medlemsstaterne skal indføre en skrotningsattest, som køretøjets sidste indehaver og/eller ejer kun kan få udstedt fra en godkendt behandlingsvirksomhed. Derved skulle myndighederne få mulighed for at kontrollere udrangerede køretøjers skæbne. Ligeledes skulle denne attest og oprettelse af returordninger tilskynde den sidste ejer/indehaver til at overdrage det udrangerede køretøj til en godkendt behandlingsvirksomhed. I forslaget indføres godkendelsesordninger og -krav for både behandlingsvirksomheder og behandlingsprocesser for at sikre, at behandlingen af udrangerede køretøjer sker på miljømæssigt forsvarlig måde. Med genbrug og genvinding og med bestemmelser om kodning, standardisering og oplysning er det hensigten at tilskynde alle de berørte virksomheder til at undgå bortskaffelse af det affald fra udrangerede køretøjer, som kan være egnet til mere hensigtsmæssige former for affaldshåndtering såsom genbrug og genvinding.
43. Ved at være rettet mod udrangerede køretøjer bringer forslaget balance i foranstaltningerne, der indtil nu hovedsagelig har været rettet mod bekæmpelse af luftforurening. Den hidtidige indsats til bekæmpelse af luftforurening og til energibesparelser tilskynder jo til brug af lettere materialer, navnlig plast i stedet for metal, for at spare vægt og

dermed mindske brændstofforbruget. Ændringen i materialevalg har direkte betydning for, hvordan udrangerede køretøjer håndteres.

44. Ovennævnte målsætning er helt på linje med Fællesskabets forpligtelser til at give befolkningen et højt miljøbeskyttelsesniveau inden for rammerne af det indre marked.
45. Forskelle mellem medlemsstaterne hvad angår udrangerede køretøjer, har væsentlig indvirkning på det indre marked. Strenge krav til behandlingen af udrangerede køretøjer medfører, at konkurrencen i genbrugssektoren forvrides, og at køretøjer eksporteres til medlemsstater, hvor der stilles mindre strenge eller slet ingen krav. Transport mellem medlemsstaterne og eksport til tredjelande, navnlig i Central- og Østeuropa, bremser betydelige investeringer i de behandlingsanlæg, der arbejder på et højere miljøbeskyttelsesniveau. Denne situation forværres af manglende eller forskellige målsætning for genbrug, genvinding og genanvendelse af udrangerede køretøjer og af manglende eller uensartede returordninger.

Hører den påtænkte handling under Fællesskabets enekompetence, eller er der tale om en kompetence, som Fællesskabet deler med medlemsstaterne?

46. Foranstaltninger til miljøbeskyttelse falder ind under både Fællesskabets og medlemsstaternes kompetence. Foranstaltninger til harmonisering af lovgivningen med henblik på det indre markeds funktion hører under Fællesskabets enekompetence, men også nationale foranstaltninger kan indvirke stærkt på det indre marked. Forslaget berører altså et område, hvor kompetencen deles mellem Fællesskabet og medlemsstaterne. I betragtning af den stærke sammenhæng mellem markeds- og miljøaspekterne af udrangerede køretøjer vil ingen national foranstaltning kunne nå de samme mål og virke lige så effektivt som en foranstaltning på fællesskabsplan.

Test for nærhedsprincippet

47. På egen hånd kan medlemsstaterne ikke i tilstrækkelig grad at opfylde målene for dette forslag. Intet tyder på, at alle medlemsstater vil træffe de nødvendige foranstaltninger til løsning af problemerne omkring udrangerede køretøjer. Frivillige tiltag fra køretøjsproducenternes side er hovedsagelig konstateret i de medlemsstater, hvor sådanne producenter er hjemmehørende, og de er helt utilstrækkelige til at løse de ovenfor beskrevne problemer. Selv hvis alle medlemsstaterne besluttede at iværksætte tiltag, ville det stadig være nødvendigt at sikre sammenhæng mellem de nationale strategier. Forslaget forventes at skabe de nødvendige rammer til at sikre denne sammenhæng, hvad angår køretøjers konstruktion og produktion med henblik på genanvendelse, betingelser for kassation af udrangerede køretøjer, bestemmelser for behandlingsanlæg og behandlingsprocesser samt målsætning for genbrug, genvinding og genanvendelse. De hidtidige erfaringer med nationale tiltag (både lovfæstede og frivillige) og den nuværende situation med hensyn til håndtering af udrangerede køretøjer i medlemsstaterne viser, at det er uomgængelig nødvendigt at indføre sådanne rammer.
48. Som fremhævet i kapitel II er udrangerede køretøjer et problem af fællesskabsdækkende omfang. Afvigende krav til indsamling, behandling og genanvendelse tilskynder til eksport af udrangerede køretøjer til medlemsstater med mindre strenge miljøkrav. Derfor

kræves der fællesskabsdækkende tiltag for at undgå forvridning af markedet og gøre beskyttelsen af miljøet mere effektiv.

Test for proportionalitet

49. Forslaget retter sig udelukkende mod hovedelementerne i de tiltag, der skal iværksættes for udrangerede køretøjer, således forebyggelse, indsamling, behandling og genanvendelse, kodningsstandarder, håndbøger for adskillelse samt oplysning. I forslaget fastlægges alene grundlæggende forpligtelser på de pågældende punkter. Disse forpligtelser står i helt rimeligt forhold til forslagens målsætning. Det foreslås at lade disse forpligtelser indgå i et direktiv.
50. Direktivet er et hensigtsmæssigt retligt instrument, der fastlægger en målsætning på europæisk plan, medens det overlades til medlemsstaterne at afgøre, hvordan målene skal nås. Det er nødvendigt med et bindende instrument, navnlig for at virksomhederne skal få et klart billede af deres forpligtelser, og for at give incitament til langsigtede investeringer på området. På den anden side må der være en vis smidighed i valget af, hvilke midler målene skal nås med, hvilket kun er tilfældet for et direktiv.
51. En frivillig aftale for hele Europa anses ikke for realistisk i betragtning af, at Fællesskabet ikke har direkte kompetence til denne form for aftaler. Til effektivt at gennemføre en fællesskabsharmoniseret strategi kræves desuden overvågning i medlemsstaterne ved de nationale myndigheder, som altså må inddrages i lovgivningsprocessen, før man indfører en forpligtelse.

X. Lovgivningsmæssig og administrativ forenkling

52. Den lovgivningsmæssige og administrative byrde, der påføres gennem dette forslag, er begrænset til, hvad der er absolut nødvendigt til opfyldelse af dets mål. Som for alle direktiver må medlemsstaterne træffe de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at dets mål opfyldes. De administrative konsekvenser af direktivet består hovedsagelig i kravet om tilladelse til drift af et behandlingsanlæg, udstedelse af skrotningsattester og overvågning. Kravet om tilladelse findes imidlertid allerede i Fællesskabets lovgivning om affald (direktiv 75/442/EØF) samt i de nationale love og administrative bestemmelser, der er vedtaget til efterkommelse af fællesskabslovgivningen. Forslaget udelukker blot muligheden for at indrømme fritagelse fra det gældende krav om tilladelse. Derfor pålægger forslaget om udrangerede køretøjer ikke nye administrative byrder i forbindelse med behandlingsanlæg, men medlemsstaterne vil blive nødt til at træffe foranstaltninger til at opfylde kravene om skrotningsattester og overvågning. Desuden vil virksomhederne få visse ekstra forpligtelser at opfylde (f.eks. vedrørende genvinding og genanvendelse af køretøjer, indsamling af udrangerede køretøjer, håndbøger om adskillelse samt offentliggørelse af oplysninger).

XI. Import fra tredjelande

53. Forslagets bestemmelser gælder for alle udrangerede køretøjer på EU-markedet, uanset hvor køretøjerne er produceret. For køretøjer importeret fra andre medlemsstater såvel som fra tredjelande giver definitionen af "producent" (der også omfatter professionelle importører) medlemsstaterne mulighed for at overføre de forpligtelser, som forslaget pålægger køretøjsfabrikanterne, på importørerne.

XII. Overensstemmelse med andre fællesskabspolitikker

54. Forslagets målsætning er i fuld overensstemmelse med traktatens krav om miljø- og forbrugerbeskyttelse og kravene om det indre marked såsom fjernelse af hindringer for den frie bevægelighed af varer og tjenesteydelser samt fjernelse og forebyggelse af konkurrenceforvridning. Forslaget tager endvidere hensyn til industripolitikken og den fælles transportpolitik.

XIII. Høring af de berørte parter

55. Forslaget er resultatet af omfattende drøftelser med myndighederne i medlemsstaterne, alle de berørte virksomheder (køretøjsproducenter, materialeleverandører og -forarbejdere, ophuggere, genvindingsvirksomheder og andre affaldsbehandlingsvirksomheder, sammenslutninger af små og mellemstore virksomheder) samt miljø- og forbrugerorganisationer.

XIV. Retsgrundlag

56. I betragtning af forslagets grundlæggende målsætning - sikring af et højt miljøbeskyttelsesniveau i Fællesskabet - bygger forslaget på traktatens artikel 130 S.

XV. Datagrundlag/videnskabeligt grundlag

57. Forslaget er baseret på data, der er samlet i en redegørelse fra det franske miljø- og energiagentur, *Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie*. Redegørelsen blev i 1994 udarbejdet for projektgruppen for udrangerede køretøjer i forbindelse med "programmet for prioriterede affaldsstrømme" og blev ført ajour i 1996 af Institutet for europæisk miljøpolitik. Til udarbejdelse af forslaget er anvendt en række andre undersøgelser og rapporter, især en undersøgelse foretaget af *SOFRES* om genanvendelse af plastaffald fra udrangerede køretøjer og en undersøgelse af genvinding af køretøjer udført af Institutet for prospektive teknologiske undersøgelser i forbindelse med arbejdsgruppen "Car of Tomorrow".

Forslagets indhold

Artikel 1: Målsætning

Hensigten med direktivet er for det første at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau på hele EU's område og for det andet at opretholde et indre marked for udrangerede køretøjer. Direktivet skal forebygge frembringelse af affald fra køretøjer og fremme genbrug, genvinding og genanvendelse af køretøjer og komponenter heraf med henblik på at mindske den mængde skrotaffald fra køretøjerne, som enten deponeres på losseplads eller afbrændes uden energiuudnyttelse. I direktivet påregnes desuden en miljømæssig forbedring af behandlingsanlæggene.

For at frembringelse af affald kan forebygges, må affaldshåndteringshensyn indgå lige fra køretøjets konstruktions- eller tilblivelsesfase. For at få virkning må tiltag derfor sættes ind på alle stadier af køretøjets livscyklus, fra produktion over anvendelse til indsamling, genanvendelse, genbehandling og slubbortskaffelse. Virksomhederne vil få del i ansvaret for at beskytte, bevare og forbedre miljøet. I denne henseende spiller køretøjets fabrikant en fremtrædende rolle, idet han tager de afgørende beslutninger om produktets affaldshåndteringspotentiale, således dets konstruktion, tilbliven, brug af særlige materialer, sammensætning og endelig markedsføring.

Artikel 2: Definitioner

De fleste definitioner i dette forslag er hentet fra eller baseret på definitioner, der allerede er givet i fællesskabslovgivningen, særlig direktiv 75/442/EØF om affald, som ændret ved direktiv 91/156/EØF, og direktiv 94/62/EF om emballage og emballageaffald.

Definitionen af køretøj er hentet fra direktiv 70/156/EØF om typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil med senere ændringer. I nærværende forslag er imidlertid kun køretøjer af klasse M₁ (køretøjer til personbefordring med højst otte siddepladser foruden førerens plads), N₁ (køretøjer til godsbeholdring med en totalmasse på indtil 3,5 tons) samt to- og trehjulede motordrevne køretøjer omfattet.

Som "udrangerede køretøjer" anses køretøjer, der falder ind under Fællesskabets definition af affald som angivet i artikel 1, litra a), i direktiv 75/442/EØF om affald.

Artikel 3: Anvendelsesområde

Forslaget omfatter alle køretøjer og udrangerede køretøjer i klasse M₁ og N₁ som defineret i bilag IIA til direktiv 70/156/EØF som ændret ved direktiv 96/27/EF, to- og trehjulede motordrevne køretøjer samt komponenter derfra. Direktivet indskrænker ikke bestemmelserne i gældende fællesskabslovgivning (eller deraf afledt national lovgivning), navnlig hvad angår sikkerhedsnormer, luftforurening og støjbegrænsning. To- og trehjulede køretøjer samt køretøjer til særlig anvendelse er dog ikke omfattet af bestemmelserne i artikel 4 og 7.

Artikel 4: Forebyggelse

Skal målsætningen i artikel 1 om en reduktion af den samlede affaldsmængde opfyldes, er forebyggende foranstaltninger uomgængelig nødvendige. Således må både producenter og materialeleverandører begrænse brugen af farlige stoffer, om muligt allerede i det nye køretøjs tilblivelsesfase. Gennem begrænsning af brugen af farlige stoffer skal deres spredning i miljøet forebygges, adskillelse og genvinding lettes, og bortskaffelse af farligt affald undgås.

Begreberne "adskillelsesvenlig konstruktion" og "genvindingsvenlig konstruktion" må til fulde spille ind i tilblivelses- og produktionsfasen for nye køretøjer. Desuden skal der tilskyndes til brug af genvundne materialer i køretøjer og andre produkter for at fremme udvikling af markeder for genbrugsmaterialer og sikre, at genvinding er lønsom. Det skal undgås, at bly (bortset fra bly i loddemetal på elektroniske kredsløbskort), kviksølv, hexavalent chrom og cadmium i køretøjer, der bringes på markedet efter en overgangsperiode, som følge af deres almindeligt anerkendte giftighed shreds med udrangerede køretøjer eller bortskaffes på losseplads eller i forbrændingsanlæg, herunder cementovne og andre anlæg, der delvis benyttes til affaldsforbrænding.

Kommissionen vil se nærmere på den videnskabelige dokumentation om PVC og om nødvendigt fremsætte passende forslag med udgangspunkt heri. Grunden er, at bortskaffelse af PVC ved forbrænding (både med og uden genvinding af energi) er særdeles problematisk. Sammenlignet med andre polymere har PVC en lavere brændværdi (15,4 MJ/kg mod 36,7 for polyethylen) og et højere indhold af chlor (47% i PVC mod næsten intet i andre polymere). Det betyder, at forbrænding af PVC er mindre attraktivt udtrykt i energiudbytte og dyrere, eftersom chlorindholdet omdannes til saltsyre og kan give anledning til dannelse af dioxiner (afhængigt af forbrændingstemperaturen), hvilket kræver mere avanceret og dyrere røggasrensning. Ved forbrænding af 1 kg PVC produceres der 2-4 kg farligt affald (fra røggasrensningen). Prisen for forbrænding af blandet plast (heraf 11% PVC) anslås til mellem 20 og 49 ECU/ton, mens prisen for PVC alene er helt oppe på 240-400 ECU/ton. PVC kan teknisk set erstattes med andre materialer, men det koster mellem 25 og 100 ECU. Endelig dannes der høje koncentrationer af dioxiner og saltsyre ved brand i PVC.

Artikel 5: Indsamling

Indsamling har stor betydning for imødegåelse af miljøforurening. Det anslås, at 5 til 7% af køretøjerne i dag efterlades i miljøet eller undgår myndighedernes kontrol.

Lønsomheden af genvinding fra udrangerede køretøjer er desuden stærkt afhængig af, at der findes infrastrukturer til indsamling af udrangerede køretøjer og materialerne i disse.

For at sikre, at hensigten med dette forslag kan opfyldes, må der som første skridt oprettes en passende ordning til indsamling af udrangerede køretøjer. Det bliver ikke de offentlige myndigheder, men virksomhederne i hele bilsektoren, som får ansvaret for at oprette en sådan ordning. Ordningen skal suppleres med en skrotningsattest, som bliver en betingelse for afmelding af køretøjerne fra det nationale motorregister og ophør af de med registrering forbundne forpligtelser (f.eks. betaling af skatter).

En sådan attest kan alene udstedes af behandlingsvirksomheder, som har opnået en tilladelse, der sikrer, at de opfylder de nødvendige miljøbeskyttelseskrav ved behandling af køretøjerne. Hensigten er, at attesten sammen med kravet om driftstilladelse for behandlingsanlæg skal sikre, at håndteringen af udrangerede køretøjer finder sted efter bestemte kommercielle, administrative, afgiftsmæssige og miljømæssige normer. Skrotningsattesten udstedes kun, hvis køretøjet udrangeres og dermed bliver til affald. Normalt salg af køretøjer berøres ikke.

For at tilskynde til korrekt kassation af udrangerede køretøjer og gennemføre princippet om, at forurenere betaler, skal den sidste indehaver/ejer af køretøjet efter en overgangsperiode kunne få godtgjort udgifter i forbindelse med aflevering af køretøjet til et behandlingsanlæg af producenten (via forhandlerne, dvs. forhandlere af samme mærke), medmindre forhandleren vælger at tage det udrangerede køretøj tilbage uden udgift for den sidste indehaver/ejer. Det vil tilskynde producenterne til at gøre deres køretøjer mere genvindings- og genanvendelsesvenlige, idet de derved mindsker risikoen for, at de udrangerede køretøjer ender med negativ markedsværdi. Kommissionen vil følge gennemførelsen af denne bestemmelse for at sikre, at der ikke sker forvridning af markedet, og vil om fornødent forelægge Rådet forslag om passende foranstaltninger.

For at lette omsætningen af køretøjer i det indre marked må medlemsstaterne gensidigt anerkende og godtage skrotningsattester udstedt i andre medlemsstater. Kommissionen vil i henhold til den pågældende udvalgsprocedure opstille mindstekrav til skrotningsattesten.

Artikel 6: Behandling

I denne bestemmelse fastlægges, hvilke krav der skal overholdes for at sikre, at oplagring og/eller behandling af udrangerede køretøjer finder sted uden fare for miljøet eller for det indre markeds funktion.

For at offentlige myndigheder skal kunne foretage den nødvendige kontrol af de processer, der indgår i oplagring og behandling af udrangerede køretøjer, vil sådanne processer blive udelukket fra muligheden for fritagelse fra kravet om en sådan tilladelse. Denne mulighed foreligger i øjeblikket i henhold til direktiv 75/442/EØF, der omfatter alle anlæg og virksomheder, som beskæftiger sig med affald.

Derudover er godkendte behandlingsanlæg pligtige til at udføre en række indgreb, der knytter sig til korrekt fjernelse og afmontering af dele, dels for at hindre miljøforurening, dels for at fremme genbrug og genvinding af udrangerede køretøjer og komponenter derfra. Dette gælder især komponenter som akkumulatorer, dæk, olie og andre væsker, der indgår i særlige affaldsstrømme. Nærmere tekniske krav er fastlagt i bilaget, dels for arealer til oplagring, herunder midlertidig oplagring, dels arealer til behandlingsanlæg.

Artikel 7: Genbrug og genanvendelse

Målene for genbrug og genanvendelse afspejler anbefalingerne fra projektgruppen i forbindelse med "programmet for prioriterede affaldsstrømme". De er imidlertid i højere grad formuleret som mål for mindste genbrugs-/genanvendelsesprocent end som mål for maksimale bortskaffelsesprocenter. Dette er en konsekvens af den betydning, der tillægges genvinding i forhold til andre former for genanvendelse, hvilket også fremgår af, at samme

valg blev truffet i det nyligt vedtagne direktiv 94/62/EF om emballage og emballageaffald. Ved genvinding af materialerne i udrangerede køretøjer kan der opnås større samlet gevinst for miljøet end ved energiudvinding gennem afbrænding. Fra et energimæssigt synspunkt er nettobesparelsen ved materiale-genvinding af plast fra biler 10 gange så høj som ved forbrænding med energiudvinding. Ud fra en samlet miljømæssig og økonomisk synsvinkel er genvinding af brændbare komponenter såsom kofangere, sædepolstring, instrumentbrætter og dæk påvist at være at foretrække frem for forbrænding med energiudvinding.

Med denne bestemmelse er desuden søgt anvendt en hierarkisk inddeling af de forskellige former for affaldsbehandling, således som den afspejler sig i 1996-gennemgangen af Fællesskabets affaldsbehandlingsstrategi, hvori det erklæres, at genvinding skal foretrækkes frem for andre former for genanvendelse, hvis det er miljømæssigt forsvarligt. Skønt projektgruppens anbefalinger er mindre eksplicite på dette punkt, anerkender gruppen, at genvinding af materialer har højere prioritet end energiudnyttelse. De kvantitative mål for genbrug/genanvendelse af udrangerede køretøjer er 85% af køretøjets vægt i 2005 og 95% i 2015; for genbrug/genvinding af udrangerede køretøjer 80% af køretøjets vægt i 2005 og 85% i 2015. Målene for tidsrummet efter 2015 skal fastsættes senere. De nævnte mål vil sikre opnåelse af konkrete resultater under tilbørlig overvågning. Ansvar for at nå disse mål ligger hos virksomhederne i hele bilsektoren.

Da 75% af de udrangerede køretøjers vægt i øjeblikket genvindes (metalfractionen), betyder denne bestemmelse, at der i 2005 skal genbruges/genanvendes yderligere 10% af køretøjet (plast, glas, keramiske dele, tekstiler og andre fibre, lak mv., som i øjeblikket enten bortskaffes på losseplads eller afbrændes), og i år 2015 20%.

Genvindingsprocenten for de køretøjer, der er på markedet i dag, kan let øges til 80% ved genvinding af glas og større plastkomponenter (f.eks. kofangere og sædepolstring). En yderligere forøgelse af genvindingsandelen vil først og fremmest afhænge af, hvordan man ved konstruktion af nye køretøjer tager hensyn til genvindingsaspektet, og hvilke afsætningsmuligheder der bliver for genvundne materialer. Her vil brug af shredder-rester i bygge- og anlægssektoren kunne komme på tale. Også udbygning med integrerede behandlingscentre (dvs. centre, hvor rensning, adskillelse, shredding og behandling af shredding-rester foretages på samme sted) vil give mulighed for en betydelig forøgelse af genbrugs-, genvindings- og genanvendelsesprocenten for udrangerede køretøjer.

Der er eksempler i Fællesskabet på, at de foreslåede kvantitative mål er realistiske. I et tilfælde er der allerede opnået en genvindingsandel på 85%, og de genvundne ikke-metalliske materialer føres tilbage på markedet bl.a. i form af komponenter til nye køretøjer, flasker og tæppeunderlag. Om genvinding af plastkomponenter er rentabel afhænger i høj grad af, hvor lang tid der skal bruges på at skille køretøjet ad. I den forbindelse indtager kodningsstandarder og adskilleleshåndbøger en grundlæggende rolle.

For at gøre det lettere at opfylde de kvantitative mål skal køretøjer, der produceres efter overgangsperioden, give mulighed for mindst 95 vægtprocent genbrug/genanvendelse og mindst 85 vægtprocent genbrug/genvinding. Det skal opnås ved en ændring af direktiv 70/156/EØF om typegodkendelse af køretøjer, så man er sikker på, at opfyldelse af dette

krav ikke fører til, at der indføres nationale bestemmelser, der kan true den harmonisering, man ved hjælp af typegodkendelsesdirektivet har nået i bilsektoren.

Komponenter, der kan genbruges som brugte dele (under tilbørlig hensyntagen til sikkerhedsforskrifter), vil i størst muligt omfang blive genbrugt. Når dette ikke kan lade sig gøre, vil de blive genanvendt og fortrinsvis genvundet, når det er miljømæssigt forsvarligt.

Hensigten med denne bestemmelse er at give rimelig tilskyndelse til at øge brugen af brugte reservedele og udvikle teknikker til genvinding fremfor andre genanvendelsesformer som afbrænding i cementovne eller på stålværker. I bestemmelsen er der taget hensyn til, at energiudnyttelse kan være en både miljømæssigt og økonomisk effektiv løsning for visse fraktioner af det udrangerede køretøj (navnlig shredding-rester bestående af lette plastarter).

Artikel 8: Kodningsstandarder og adskilleleshåndbøger

En af de mest lovende teknikker til at gøre genvinding af udrangerede køretøjer lettere er mærkningsmetoder, der letter identifikation af materialer og komponenter ved adskillelsen. De fleste køretøjsproducenter er allerede i færd med at udvikle sådanne metoder. For at lette denne proces yderligere vil Kommissionen om nødvendigt fremme udarbejdelse af europæiske standarder for identifikation og kodning af materialer og komponenter i udrangerede køretøjer.

Da behandlingsvirksomhederne - navnlig ophuggere - bør vide, hvor de farlige stoffer befinder sig i køretøjet, og hvordan køretøjet adskilles på en måde, der giver størst mulighed for genbrug, genvinding og genanvendelse, pålægger forslaget producenterne at stille adskilleleshåndbøger til rådighed for behandlingsvirksomhederne.

Artikel 9: Oplysninger

Til overvågning af gennemførelsen af forslaget bestemmelser skal der indsamles data om udrangerede køretøjer, som fremsendes til Kommissionen. I denne artikel fastslås, at der efter proceduren i artikel 13 skal indføres passende databaseformater. For at sikre, at forbrugerne aktivt tager del i at nå målene for dette forslag, skal producenterne give køretøjernes brugere og andre berørte parter oplysning om den genbrugs-, genvindings- og genanvendelsesprocent, der er opnået i det foregående år. Oplysningerne skal kontrolleres af medlemsstaterne.

Artikel 10: Rapporteringspligt

Denne artikel pålægger medlemsstaterne at rapportere hvert tredje år på linje med tilsvarende krav om rapportering i anden fællesskabslovgivning på affaldsområdet.

Artikel 11: Gennemførelse

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme direktivet inden den ... [18 måneder efter direktivets ikrafttræden].

Artikel 12: Udvalgsprocedure

Ved tilpasning af bilagets indhold til den tekniske udvikling og vedtagelse af de formater, der bestemmer mindstekravene til skrotningsattesten i henhold til artikel 5, stk. 3, og formater vedrørende databasesystemet i henhold til artikel 9, vil Kommissionen blive bistået af det udvalg, der er nedsat ved artikel 18 i direktiv 75/442/EØF om affald.

Bilag

Bilaget indeholder de tekniske forskrifter for oplagring og behandling af udrangerede køretøjer. Med disse forskrifter søges forurening af miljøet undgået, navnlig gennem passende uigennemtrængelige overflader og oplagringspladser til de forskellige komponenter af udrangerede køretøjer.

Forslag til
RÅDETS DIREKTIV
om udrangerede køretøjer

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 130 S,

under henvisning til forslag fra Kommissionen²,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 189 C, i samarbejde med Europa-Parlamentet,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg³, og

ud fra følgende betragtninger:

Det er nødvendigt at harmonisere medlemsstaternes lovgivning om udrangerede køretøjer for for det første at undgå, at udrangerede køretøjer påvirker miljøet for derigennem at medvirke til at beskytte, bevare og forbedre miljøet og nedsætte energiforbruget, og for det andet at sikre det indre markeds funktion og undgå begrænsning af konkurrencen i Fællesskabet;

i overensstemmelse med nærhedsprincippet fordres der fællesskabsdækkende rammer, så man sikrer indbyrdes sammenhæng mellem de tiltag, de forskellige medlemsstater sætter i værk for at nå ovennævnte mål; det gælder især konstruktion af køretøjer med henblik på genbrug og genanvendelse, harmonisering af krav til indsamling og behandlingsanlæg samt virkeliggørelse af målene for genbrug, genanvendelse og genindvinding;

for at følge forsigtigheds- og forebyggelsesprincippet og i overensstemmelse med Fællesskabets strategi for affaldsbehandling skal frembringelse af affald så vidt muligt undgås;

som yderligere grundlæggende princip bør affald genbruges og genindvindes, og der bør gives forrang til genanvendelse;

i overensstemmelse med princippet om, at forureneren betaler, og for at gennemføre princippet om producentansvar bør ansvaret for indsamling og genanvendelse af udrangerede køretøjer ikke længere påhvile offentlige myndigheder, men lægges over på virksomhederne;

direktivet bør finde anvendelse på køretøjer og udrangerede køretøjer, herunder disses komponenter og materialer, under behørigt hensyn til sikkerhed, luftforurening og støjbegrænsning;

² EFT nr.

³ EFT nr.

i nærværende direktiv anvendes i fornødent omfang den terminologi, der anvendes i flere direktiver, nemlig Rådets direktiv 67/548/EØF af 27. juni 1967 om tilnærmelse af lovgivning om klassificering, emballering og etikettering af farlige stoffer⁴, senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/56/EF⁵, Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil⁶, senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/27/EF⁷, samt Rådets direktiv 75/442/EØF af 15. juli 1975 om affald⁸, senest ændret ved Kommissionens beslutning 96/350/EF⁹;

det er vigtigt, at der lige fra køretøjets tilblivelsesfase træffes forebyggende foranstaltninger, især i form af begrænsning af mængden af farlige stoffer i køretøjerne, så man undgår at tilføre miljøet farlige stoffer, gør genvinding lettere og undgår at skulle bortskaffe farligt affald;

krav til demontering, genbrug og genbehandling af udrangerede køretøjer bør integreres i konstruktionen og produktionen af nye køretøjer;

udvikling af markeder for genbrugsmaterialer bør fremmes;

visse tungmetaller bør hverken være til stede i shredding-affald, forbrændes eller deponeres på losseplads;

PVC er et materiale, der ofte er til stede i udrangerede køretøjer; Kommissionen vil evaluere den foreliggende dokumentation om miljøaspekterne ved PVC i affald; på grundlag af denne dokumentation vil Kommissionen overveje, om der er behov for en ny politik for PVC i affald og, hvis miljø- eller sundhedshensyn taler derfor, fremlægge forslag, der kan løse de problemer, der måtte opstå i denne forbindelse;

for at sikre, at udrangerede køretøjer kasseres uden fare for miljøet, bør der etableres hensigtsmæssige indsamlingsordninger;

der bør indføres en skrotningsattest, der skal være forudsætning for afmelding af køretøjer;

drift af indsamlings- og behandlingsvirksomheder bør kun kunne finde sted, når disse er meddelt tilladelse;

den sidste ejer og/eller indehaver bør ikke påtvinges omkostningerne ved at udrangere et køretøj, der har negativ markedsværdi; producenter bør tilskyndes til at øge mulighederne for genindvinding og genanvendelse af køretøjerne, så køretøjer til udrangering ikke får negativ markedsværdi; de frie markeds kræfter bør ikke hindres i at fungere;

det er vigtigt, at der opstilles krav til behandlingsprocesser for at forebygge negative virkninger heraf på miljøet og for at undgå forvridning af samhandel og konkurrence;

⁴ EFT nr. 196 af 16.8.1967, s. 1.

⁵ EFT nr. L 236 af 18.9.1996, s. 35.

⁶ EFT nr. L 42 af 23.2.1970, s. 1.

⁷ EFT nr. L 233 af 25.8.1997, s. 1.

⁸ EFT nr. L 194 af 25.7.1975, s. 39.

⁹ EFT nr. L 135 af 6.6.1996, s. 32.

for at opnå resultater på kort sigt og give virksomheder, forbrugere og offentlige myndigheder det nødvendige langsigtede perspektiv bør der opstilles kvantitative mål for, hvilket omfang af genbrug, genindvinding og genanvendelse producenterne skal nå;

producenterne bør sørge for, at køretøjer konstrueres og fremstilles på en sådan måde, at det tilsigtede omfang af genbrug, genindvinding og genanvendelse bliver nået; med dette for øje vil Kommissionen fremlægge de fornødne forslag i tilknytning til direktiverne om europæisk typegodkendelse af køretøjer og fremme udarbejdelse af europæiske standarder;

medlemsstaterne bør ved gennemførelsen af direktivet i den nationale lovgivning sikre, at konkurrencevilkårene opretholdes, især hvad angår små og mellemstore virksomheders adgang til markedet for indsamling, demontering, behandling og genanvendelse;

for at lette demontering og genanvendelse af udrangerede køretøjer bør køretøjsfabrikanterne stille demonteringshåndbøger til rådighed for behandlingsvirksomhederne; køretøjsfabrikanter og materialeproducenter bør anvende samme kodningsstandarder for komponenter og materialer; til dette formål bør udarbejdelse af europæiske standarder fremmes, når det er hensigtsmæssigt;

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

der bør gives tilstrækkelige oplysninger til forbrugerne til, at de kan tilpasse deres adfærd og indstilling;

direktivets bestemmelser bør gennemføres uden forskelsbehandling og i overensstemmelse med internationale handelsregler;

Kommissionen bør ved en udvalgsprocedure sikre, at de opstillede krav til behandlingsanlæg tilpasses den videnskabelige og tekniske udvikling, og at der indføres harmoniserede standarder for skrotningsattesten og formaterne til databasen -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1 Formål

Dette direktiv fastsætter foranstaltninger, der i første række er rettet mod forebyggelse af produktion af affald fra køretøjer, men desuden tilstræber genbrug, genanvendelse og andre former for genindvinding af køretøjer og komponenter deraf, så der skal bortskaffes mindre affald, og så behandlingsvirksomhederne kommer til at fungere bedre miljømæssigt.

Artikel 2 Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- 1) Køretøj, køretøj af klasse M₁ eller N₁ som defineret i bilag II A til direktiv 70/156/EØF samt to- eller trehjulet motordrevet køretøj

- 2) Udrangeret køretøj, et køretøj, der er affald som omhandlet i 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 mod mindskelse af mængde og miljøskadelig virkning af udrangerede køretøjer samt materialer og stoffer derfra
- 5) Behandling, enhver aktivitet, der finder sted, efter at det udrangerede køretøj er afleveret til et anlæg med henblik på rensning, adskillelse, opskæring, fragmentering, genindvinding eller bortskaffelse af fragmenteringsaffald, samt enhver anden proces, der foretages til genindvinding 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) Genanvendelse, oparbejdning i en produktionsproces af affaldsmaterialer til samme formål som det oprindelige eller til andre formål, bortset fra oparbejdning til brug som brændsel eller anden form for energifremstilling
- 8) Genindvinding, en af de processer, der er omhandlet i bilag II B til direktiv 75/442/EØF
- 9) Bortskaffelse, en af de processer, der er omhandlet i bilag II A til direktiv 75/442/EØF
- 10) Virksomhed, en producent af materialer og køretøjer, en distributør samt enhver, der erhvervsmæssigt foretager demontering, fragmentering, genindvinding og genanvendelse
- 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 adskille eller at fragmentere udrangerede køretøjer.

Artikel 3

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv finder anvendelse på køretøjer og udrangerede køretøjer, herunder deres komponenter og materialer.
2. Dette direktiv indskrænker ikke bestemmelserne i gældende fællesskabslovgivning eller relevant national lovgivning, især hvad angår sikkerhedsnormer, luftforurening og støjbegrænsning.
3. To- og trehjulede motorkøretøjer samt motorkøretøjer til særlig anvendelse, jf. artikel 4, stk. 1, litra a), andet led, i direktiv 70/156/EØF, er ikke omfattet af bestemmelserne i artikel 4 og 7 i nærværende direktiv.

Artikel 4 Forebyggelse

1. Medlemsstaterne sørger for, at der gennemføres forebyggende foranstaltninger. De tilskynder især til:
 - a) at køretøjsproducenterne i samarbejde med materiale- og udstyrsfabrikanter så vidt muligt lige fra køretøjets tilblivelsesfase begrænser og mindsker brugen af farlige stoffer i køretøjer, navnlig for at forebygge udledning af farlige stoffer til miljøet, lette genanvendelse og undgå at skulle bortskaffe farligt affald,
 - b) at nye køretøjer konstrueres og produceres på en måde, der tager fuldt hensyn til og letter demontering, genbrug og genindvinding, især genanvendelse, af udrangerede køretøjer og komponenter og materialer derfra, og
 - c) at køretøjsproducenterne i samarbejde med materiale- og udstyrsfabrikanterne lader en stigende mængde genanvendte materialer indgå i køretøjer og andre produkter, således at markederne for genvundne materialer kan udvikle sig.
2. Medlemsstaterne sikrer, at bly, kviksølv, cadmium og hexavalent chrom i køretøjer, der bringes på markedet efter 1. januar 2003, ikke behandles i shredder-anlæg og ikke bortskaffes på losseplads eller i anlæg, som udelukkende eller delvis benyttes til affaldsforbrænding med eller uden genvinding af energi.

Bly anvendt som loddemetal på elektroniske kredsløbskort er ikke omfattet af første afsnit.

Artikel 5 Indsamling

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at virksomhederne opretter ordninger til indsamling af alle udrangerede køretøjer. Medlemsstaterne sørger for, at indsamlingsstederne er tilgængelige og jævnt fordelt over deres område.
2. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at alle udrangerede køretøjer afleveres til behandlingsvirksomheder, som har opnået tilladelse fra den 1. januar 2000.
3. Medlemsstaterne opretter en ordning, hvorefter køretøjet kun kan afmeldes mod forevisning af 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.

Der kan gives mulighed for midlertidig afmelding uden udstedelse af en sådan attest.

4. Medlemsstaterne sikrer, at udgifter, som indehaveren og/eller ejeren af køretøjet må afholde på det tidspunkt, hvor det afleveres til en godkendt behandlingsvirksomhed, jf. stk. 3, fordi køretøjet har negativ markedsværdi, får disse udgifter godtgjort af

køretøjsforhandleren på køretøjsfabrikantens vegne, medmindre sidstnævnte vælger at tage det udrangerede køretøj tilbage uden udgift for den seneste indehaver og/eller ejer.

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

5. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de kompetente myndigheder gensidigt anerkender og godtager skrotningsattester udstedt i andre medlemsstater i henhold til stk. 3. Til dette formål opstiller Kommissionen mindstekrav til skrotningsattesten senest den 30. juni 1999.

Artikel 6 Behandling

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at alle udrangerede køretøjer oplagres (herunder midlertidigt) og behandles i henhold til de generelle bestemmelser i artikel 4 i direktiv 75/442/EØF og i overensstemmelse med de tekniske krav, der er angivet i bilaget til nærværende direktiv, uden dog at nationale sundheds- og miljøbestemmelser tilsidesættes.
2. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at der af virksomheder og foretagender, som udfører behandlingsprocesser, kræves tilladelse fra de kompetente myndigheder i overensstemmelse med artikel 9 og 10 i direktiv 75/442/EØF. Den i artikel 11, stk. 1, i direktiv 75/442/EØF omhandlede fritagelse for kravet om tilladelse finder ikke anvendelse på processer, der udføres på udrangerede køretøjer omfattet af nærværende direktiv.
3. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at virksomheder og foretagender, der udfører behandlingsprocesser, opfylder mindst følgende forpligtelser:
 - a) Udrangerede køretøjer skal før viderebehandling strippes (alle væsker aftappes og dæk, akkumulatører, klimaanlæg, airbags, katalysatorer og andre farlige komponenter og materialer afmonteres), eller tilsvarende foranstaltninger træffes, for at eventuel negativ påvirkning af miljøet mindskes. Ligeledes skal komponenter indeholdende bly, kviksølv, cadmium og hexavalent chrom i køretøjer, der bringes på markedet efter 1. januar 2003, fjernes før viderebehandling.
 - b) Materialer og komponenter skal fjernes og/eller behandles selektivt, således at fragmenteringsaffaldet ikke bliver klassificeret som farligt affald.
 - c) Stripning og oplagring skal finde sted på en sådan måde, at køretøjernes komponenter er egnede til genbrug og genindvinding, især genanvendelse.
4. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at den i stk. 2 omhandlede tilladelse indeholder alle de betingelser, der er nødvendige til opfyldelse af kravene i stk. 1, 2 og 3.

Artikel 7 Genbrug og genindvinding

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at komponenter, der er egnede til genbrug, genbruges, at komponenter, der ikke kan genbruges, bliver genindvundet, og at der gives fortrinsstilling til genanvendelse, når dette er miljømæssigt rentabelt, uden at sikkerheden tilsidesættes.
2. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at virksomhederne opfylder følgende mål:
 - a) For alle udrangerede køretøjer øges den andel af hvert køretøj, der kan genbruges eller genindvindes, til mindst 85 vægtprocent senest den 1. januar 2005. Inden samme frist øges genbrugs/genanvendelsesandelen af køretøjet til mindst 80 vægtprocent.
 - b) For alle udrangerede køretøjer øges den andel af hvert køretøj, der kan genbruges eller genindvindes, til mindst 95 vægtprocent senest den 1. januar 2015. Inden samme frist øges genbrugs/genanvendelsesandelen af køretøjet til mindst 85 vægtprocent.
3. Målene for genbrug/genindvinding og for genbrug/genanvendelse efter 2015 fastsættes af Rådet på forslag af Kommissionen.
4. Da producenterne har ansvaret for, at køretøjerne konstrueres og produceres på en sådan måde, at virksomhederne kan opnå de genbrugs-, genanvendelses- og genindvindingsprocenter, der er fastsat i dette direktiv, ændrer Rådet på forslag af Kommissionen direktiv 70/156/EØF på en sådan måde, at det er muligt at genbruge/genanvende mindst 85 vægtprocent og genbruge/genindvinde mindst 95 vægtprocent af køretøjer, der typegodkendes i henhold til nævnte direktiv og bringes på markedet efter 1. januar 2005. Med dette for øje fremmer Kommissionen, så vidt det er hensigtsmæssigt, udarbejdelse af europæiske standarder for køretøjers egenskaber i henseende til demontering, genindvinding og genanvendelse.

Artikel 8 Kodningsstandarder/adskilleleshåndbøger

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at producenterne i samarbejde med materiale- og udstyrsfabrikanter senest den 31. december 1999 anvender fælles standarder for komponent- og materialekoder, navnlig for at lette identifikation af de komponenter og materialer, der er egnede til genbrug og genindvinding.
2. Kommissionen fremmer, så vidt det er hensigtsmæssigt, udarbejdelse af europæiske standarder vedrørende identificering og kodning af de i stk. 1 omhandlede komponenter og materialer.
3. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at producenterne pr. 31. december 1999 udleverer demonteringshåndbøger, således at behandlingsvirksomhederne kan identificere de forskellige køretøjskomponenter og

materialer og placeringen af alle farlige stoffer i køretøjet i det omfang, de har behov for det for at opfylde bestemmelserne i dette direktiv.

Artikel 9 Oplysninger

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at der oprettes databaser over udrangerede køretøjer og deres behandling, således at medlemsstaterne og Kommissionen får mulighed for at følge opfyldelsen af de mål, der er fastlagt i dette direktiv. Data leveres i formater, der vedtages senest 30. juni 1999. Data skal fremlægges sammen med de i artikel 10 omhandlede nationale rapporter og skal føres ajour i efterfølgende rapporter.
2. Medlemsstaterne kræver, at producenterne offentliggør oplysninger om den genbrugs-, genanvendelses- og genindvindingsprocent, de har nået for deres køretøjer i det foregående år. Sådanne oplysninger kontrolleres af medlemsstaterne og stilles til rådighed for potentielle købere af køretøjer.

Artikel 10 Rapporteringspligt

Medlemsstaterne afgiver rapport til Kommissionen om anvendelsen af dette direktiv i henhold til artikel 5 i Rådets direktiv 91/692/EØF¹⁰.

Den første rapport omfatter perioden [1999 til 2001].

Artikel 11 Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 31. marts 1999. De underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen være ledsaget af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

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

Artikel 12 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 procedure vedtager:

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

¹⁰ EFT nr. L 377 af 31.12.1991, s. 48.

- b) mindstekrav til den i artikel 5, stk. 5, omhandlede skrotningsattest
- c) formater i forbindelse med det i artikel 9 omhandlede databasesystem.

Artikel 13
Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen for offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Artikel 5, stk. 4, anvendes fra den 1. januar 2003.

Artikel 14
Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne

Formand

BILAG

Tekniske krav i henhold til artikel 6, stk. 1

- 1) Oplagringspladser (også til midlertidig oplagring) til udrangerede køretøjer inden behandling:
 - Impermeable overflader af de pågældende arealer udstyret med afløbsopsamling, bundfældningskar og renser-olieudskillere
 - Udstyr til behandling af afløbsvand, herunder regnvand, i overensstemmelse med gældende sundheds- og miljøbestemmelser

- 2) Arealer til behandlingsanlæg:
 - Impermeable overflader af de pågældende arealer udstyret med afløbsopsamling, bundfældningskar og renser-olieudskillere
 - Passende lager for afmonterede reservedele, herunder impermeabelt areal til oplagring af olieforurenede reservedele
 - Passende beholdere til oplagring af akkumulatorer (med elektrolytneutralisering på stedet eller eksternt), oliefiltre samt kondensatorer indeholdende PCB/PCT
 - Passende lagertanke til væsker fra udrangerede køretøjer: Brændstof, motorolie, gearolie, transmissionsolie, hydraulikolie, kølevæske, frostvæske, bremsevæske, batterisyre, væsker fra klimaanlæg og eventuelle andre væsker, der er indeholdt i det udrangerede køretøj
 - Passende lager for brugte dæk med brandforebyggende foranstaltninger og foranstaltninger mod for stor ophobning
 - Udstyr til behandling af afløbsvand, herunder regnvand, i overensstemmelse med gældende sundheds- og miljøbestemmelser

KONSEKVENSANALYSE
FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE,

herunder navnlig små og mellemstore virksomheder

Forslaget

- I. *Hvorfor er der, under hensyntagen til nærhedsprincippet, behov for fællesskabslovgivning på området, og hvad er de vigtigste målsætninger?*
1. Til at modvirke miljøpåvirkningen fra udrangerede køretøjer er medlemsstaterne i færd med efterhånden at etablere ordninger til indsamling, adskillelse og behandling af udrangerede køretøjer. Nogle af disse ordninger bygger på frivillige tiltag fra industrien. I nogle medlemsstater understøttes ordningerne af lovgivning. De forskelligartede forhold i medlemsstaterne påvirker i betydelig grad det indre markeds funktion og mulighederne for at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau på hele Unionens område. Disse nationale tiltag, navnlig de, der ikke består i myndighedsforskrifter, er ikke tilstrækkelige til blandt andet at sikre:
 - sammenhæng mellem de nationale strategier
 - fuld deltagelse af alle involverede (således at "gratister" undgås)
 - tilstrækkelige sanktioner ved manglende overholdelse af forpligtelser
 - undgåelse af tekniske handelshindringer og begrænsninger i konkurrencen
 - retlig vished (herunder mulighed for at forsvare sine rettigheder for de nationale domstole).
 2. I mangel af fællesskabslovgivning er der ingen garanti for, at der vil blive taget initiativer på nationalt plan i alle medlemsstater. Berettigelsen for et bindende fællesskabsinstrument er selve karakteren af den ordning, som søges etableret med forslaget. I ordningen indgår elementer, som i sig selv kræver lovgivningsmæssige rammer - således skrotningsattesten, tilladelsen til behandlingsanlæg og håndhævelse af kvantitative mål. At overlade hele initiativet til den private sektor for at denne skulle iværksætte frivillige tiltag i hele EU, ville ikke være tilstrækkeligt til at få ovennævnte elementer etableret og heller ikke give mulighed for den nødvendige inddragelse af nationale offentlige myndigheder. De nationale myndigheder vil blive fuldt inddraget i den lovgivningsproces, der indfører et bindende fællesskabsinstrument.
 3. Det er ligeledes klart, at hvis foranstaltningerne ikke er ensartede, vil det givetvis føre til betydelig forvridding af handel og konkurrence, da ophuggere og genvindingsvirksomheder i stater med mindre strenge krav vil have en konkurrencefordel i forhold til virksomheder i de øvrige stater, så at de udrangerede køretøjer finder vej til "bekvemmelighedsstater", hvor de kan bortskaffes lettere og/eller billigere.
 4. I forslaget er det tilstræbt at fastlægge den grundlæggende målsætning for en miljømæssigt forsvarlig ordning til håndtering af udrangerede køretøjer; måden, hvorpå målene skal nås, overlades derimod til medlemsstaterne i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Virkninger for virksomhederne

II. *Hvem påvirkes af forslaget?*

II.a *Hvilke virksomhedssektorer?*

5. Køretøjer består af mange forskellige materialer (f.eks. stål, aluminium, plast, glas, tekstiler, væsker, gummi, træ, papir og karton, lak) og komponenter. Alle sektorer og grene, der fremstiller køretøjer eller materialer og komponenter, vil således blive berørt. Ud over de sektorer, der deltager i køretøjsproduktion, vil forslaget også berøre de sektorer, der er knyttet til indsamling, adskillelse, genanvendelse og bortskaffelse.

II.b *Hvor store virksomheder (de små og mellemstore virksomheders andel)*

6. Køretøjsproducenterne er store virksomheder, som er stærkt geografisk koncentreret. Dog findes også en række små og mellemstore fabrikker, der for størstedelen beskæftiger sig med fremstilling af selvbyggerbiler.
7. Ophuggere er sædvanligvis små, lokalt baserede virksomheder, hvorimod skrotnings- og genvindingsvirksomheder er mellemstore til store virksomheder med regional koncentration. Bortskaffelse af affald fra køretøjer er uens organiseret i de forskellige medlemsstater, alt efter de nationale eller endog regionale eller lokale bestemmelser.

II.c *Er disse virksomheder beliggende i bestemte geografiske områder af Fællesskabet?*

8. Køretøjsfabrikkerne er hovedsagelig hjemmehørende i Tyskland, Frankrig, Italien, Det Forenede Kongerige og Sverige. Større samlefabrikker findes desuden i Belgien, Spanien og Portugal. Mindre virksomheder findes i Nederlandene, Østrig og Grækenland. Ophuggere findes i alle medlemsstater.

III. *Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe for at overholde forslaget?*

9. Retsakten er rettet til medlemsstaterne. Virksomhederne skal opfylde den nationale lovgivning, hvorved denne retsakt gennemføres.
10. Virksomheder, der er beskæftiget med fabrikation af køretøjer, herunder materialeproducenter, bliver nødt til at lade hensyn til affaldshåndtering indgå i konstruktion og produktion af nye køretøjer for at nå de mål for genbrug/genanvendelse og genbrug/genvinding, der er fastlagt i forslagets artikel 7. Disse hensyn indebærer brug af let genbrugelige/genvindelige materialer, begrænsning af mængden af farlige stoffer, og, hvor det er muligt, brug af genvundne materialer og af fælles kodningsstandarder for komponenter og materialer. Nye køretøjer skal også være lette at adskille. Denne indsats må nødvendigvis være grundpille i en global strategi, der fører frem til et lukket kredsløb mellem køretøjsproduktion og affaldsfrembringelse.
11. Foretagender og aktører, der udfører behandlingsprocesser, skal for at drive deres virksomhed søge om tilladelse fra offentlige myndigheder.

Virksomheder, der beskæftiger sig med adskillelse og behandling af udrangerede køretøjer, skal opfylde en række tekniske krav, der er fastlagt i forslagets artikel 7 og i bilaget. Med disse krav søges for det første opnået et højt miljøbeskyttelsesniveau og for det andet lige konkurrencevilkår på det indre marked. Skønt det er vanskeligt at forudsige nøjagtigt, hvor investeringerne skal fordeles mellem sektorerne, da der er store forskelle i virksomhedernes struktur og geografiske beliggenhed, skønnes det i visse tilfælde at ville kræve betydelige investeringer at opfylde kravene. Det er blevet anslået, at når en attestering af en proces er indledt på frivillig basis, vil adskillelsesvirksomhedens gennemsnitlige investeringer beløbe sig til 100 000 ECU. Den faktiske størrelse af disse investeringer vil desuden afhænge af, om national lovgivning allerede er på plads. Når sådan lovgivning foreligger, vil branchen lettere kunne opfylde kravene i forslaget. Det er vigtigt at notere sig, at behovet for ekstra investeringer i adskillelsessektoren erkendes fuldt ud af adskillerne og accepteres som en logisk betingelse for at bringe denne sektor på linje med de grundlæggende krav vedrørende miljøbeskyttelse og det indre marked og således undgå "sorte pletter", hvor der arbejdes på bekostning af samfundet og af dem, der opfylder kravene i forslaget.

IV. *Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få? (navnlig for beskæftigelse, investeringer og oprettelse af nye virksomheder)*

12. De økonomiske forhold omkring håndtering af udrangerede køretøjer er i øjeblikket utilfredsstillende. Skønt der således for eksempel i Tyskland er behandlingsanlæg nok til at behandle de udrangerede køretøjer, der opstår på det tyske marked, bliver kun en tredjedel af dem i landet (800 000 ud af 2 700 000). Eksporten, navnlig til Polen og Nederlandene, omfatter hovedsagelig køretøjer af værdi, sædvanligvis under 12 år gamle. Derfor bliver der kun biler af lav værdi tilbage til de lokale virksomheder. Den tyske metalindustri har på denne måde mistet 1,5 million tons mulige råvarer i 1995, og samtidig er 0,5 million tons affald blevet eksporteret til de østeuropæiske lande, hvor det ofte håndteres uden passende miljøbeskyttelsesstandarder. Eksport af affald til bortskaffelse er desuden ikke i overensstemmelse med principperne i Fællesskabets affaldslovgivning.
13. Genvinding af de fraktioner af de udrangerede køretøjer, der i dag simpelthen bortskaffes, vil få betydelig jobskabende virkning, især i adskillelsessektoren, der er arbejdsintensiv, men også inden for transport og materiale-genvinding. Ifølge tyske skøn vil forøgelse af genvindingsandelen fra de nuværende 75% til 95% i løbet af de næste ti år skabe 30 000 nye ufaglærte job i bilgenbrugsbranchen.
14. I Nederlandene udføres adskillelsen i dag kun af små og mellemstore virksomheder, og det menes, at dette arbejde også i fremtiden vil blive udført manuelt. Muligheden for øget automatisering og øget effektivitet i større virksomheder er meget begrænsede. De fleste arbejdspladser er for de relativt ufaglærte, som har vanskeligt ved at finde job.

Det forventede antal nye job som følge af forslaget er beregnet på følgende måde: til yderligere adskillelse af ca. 125 kg pr. udrangeret køretøj for at nå målet på 85% genbrug og genvinding kræves 1,5 til 2 timers manuelt arbejde; for 10 millioner udrangerede køretøjer i EU svarer dette til 10 000-15 000 nye job (ved 1 500 effektive arbejdstimer pr. job årligt).

15. En anden konsekvens af dette forslag er etablering af nye genvindingsanlæg. I dag bliver ikke-metalliske materialer for størstedelen deponeret på losseplads. Genvinding af materialer fra udrangerede køretøjer er en arbejdsintensiv proces. Som eksempel på nye genvindingsrelaterede aktiviteter, der blev skabt efter etablering af den nederlandske ordning til håndtering af udrangerede køretøjer, kan nævnes håndtering og oplagring før genvinding, intern transport, visuel kvalitetsvurdering, kemisk analyse, forbehandling (fjernelse af metaldele fra skum og kofangere, lakafrensning), behandling (opskæring, granulering, formaling, destillation), samt oplagring, håndtering og forsendelse af halvfabrikata.
 16. I Nederlandene vil sortering af dæk til de forskellige genbehandlingsmuligheder betyde ca. 250 arbejdspladser, baseret på 50 millioner dæk/år og en sorteringskapacitet på 200 000 dæk pr. medarbejder årligt. Genvinding af alle materialer fra udrangerede køretøjer kan realistisk skønnes at ville føre til flere tusinde job i genvindingsindustrien. Der er ingen grund til at tro, at en sådan udvikling ikke skulle finde sted i de øvrige medlemsstater, når først forslaget bliver gennemført. Endnu en positiv økonomisk virkning af ny eller fremvoksende teknologi er mulighederne for nye virksomheder i genvindingsindustrien.
 17. De øgede krav i forbindelse med adskillelse, sortering og yderligere behandling og de kvantitative mål for genbrug, genvinding og genanvendelse kan tænkes at medføre øgede omkostninger til behandling af udrangerede køretøjer. Sortering af affaldet for at skille farligt fra ufarligt affald giver imidlertid lavere indsamlings- og behandlingsomkostninger. Processerne fører således ikke nødvendigvis til nævneværdige nettoomkostninger. Det er vanskeligt at skønne, hvordan de administrative byrder for branchen for behandling af udrangerede køretøjer vil ændres som følge af forslaget, især artikel 5, stk. 3, som kræver godkendelse af behandlingsanlæg. Da krav om godkendelse ikke er noget nyt, men allerede findes i de fleste medlemsstater, for så vidt angår andre affaldsbehandlingsanlæg, kan man dog med rimelighed forvente, at disse byrder ikke i nævneværdig grad vil påvirke nettodriftsomkostningerne.
 18. Det vil kræve ekstra investeringer i ophugningsanlæggene at overholde de krævede standarder. I Nederlandene skønnes merinvesteringerne for 1995/1996 til mindst 24 millioner ECU. For Fællesskabet svarer dette til mindst 1,2 milliarder ECU, som vil resultere i ca. 4 000 job til fremstilling af udstyr og værktøj.
 19. Ifølge en vurdering foretaget af den svenske økocyklus-kommission vil kravene til adskillelse medføre ekstra arbejde og øgede omkostninger. Dog vil dette afhænge af, i hvilket omfang ophuggerne i forvejen har indrettet deres drift efter fornuftige miljøprincipper og efter indholdet af farlige stoffer i udrangerede køretøjer. Der forventes derfor fastlagt en form for producentkonstruktionsansvar for at give fabrikanterne et incitament til at lade affaldshensyn indgå aktivt ved konstruktion af nye køretøjer og derved holde slutomkostningerne til adskillelse nede.
- V. *Indeholder forslaget foranstaltninger, som går ud på at tage hensyn til små og mellemstore virksomheders særlige situation (begrænsede eller afvigende krav)?***
20. Af drøftelser, der er holdt med europæiske sammenslutninger af små og mellemstore virksomheder, som beskæftiger sig med håndtering af udrangerede køretøjer,

fremgår, at den vigtigste variabel at tage i betragtning er den tid, det kræver at foretage investeringerne og udvikle den nødvendige miljørelaterede kunnen. Dette tidrum skønnes at ville udgøre seks måneder for ophuggere. Forslaget indeholder en tilstrækkelig overgangsperiode, da medlemsstaterne skal have gennemført direktivet i national ret 18 måneder efter dets ikrafttræden. For at imødekomme små og mellemstore virksomheders betænkeligheder er to- og trehjulede køretøjer samt køretøjer til særlig anvendelse ikke omfattet af artikel 4 og 7.

Høring

VI. Hørte organisationer og deres hovedsynspunkter

VI.a Fortegnelse over hørte branchesammenslutninger

21. Forskellige brancheorganisationer er blevet hørt i 1995, 1996 og 1997 før færdiggørelse af forslaget, nemlig følgende:

- EGARA (European Group of Automotive Recycling Associations)
- ACEA (Association of European Automobile Manufacturers)
- ACEA (Association of European Motorcycle Manufacturers)
- GEPVP (Groupement Européen des Producteurs de Verre Plat)
- EUROBAT (Foreningen af Europæiske Akkumulatorfabrikanter)
- EISA (European Independent Steelworks Association)
- APME (Association of Plastics Manufacturers in Europe)
- EUPC (European Plastics Converters)
- BLIC (Bureau de liaison des Industries du Caoutchouc)
- UEIL (Union Européenne des Indépendants en lubrifiants)
- COMITEXIL (Coordination Committee for the Textile Industry in the EC)
- GPRMC (Groupement Européen des Plastiques Renforcés/Matériaux Composites)
- EUROFER (Sidérurgie)
- EUROMETAUX (Metaux non ferreux)
- BIR/EFR/EUROMETREC (Sammenslutninger for genanvendelse og genvinding)
- EAA (European Aluminium Association)
- BIR (Bureau International de la Récupération)
- CECRA/CLEDIPA (Comité Européen du Commerce et de la Réparation Automobile)
- FEAD (Fédération Européenne des Activités du Déchet)
- UNICE (Union of Industrial and Employers Confederations)
- UEAPME (Union Européenne de l'Artisanat et des Petites et Moyennes Entreprises)
- CECOP (Comité Européen des Coopératives de Production et de Travail Associé).

VI.b De hørte organisationers hovedsynspunkter

22. De virksomheder, der er involveret i adskillelse og behandling af køretøjer, tilslutter sig forslagets principper, særlig hvad angår maksimal genbrug af komponenter, maksimal genvinding og mindst mulig bortskaffelse af affald. De tilslutter sig

ligeledes, at der på fællesskabsplan fastsættes mindstekrav til behandling af udrangerede køretøjer, et vidt udbredt net af godkendte kassations- og ophugningssteder suppleret med en mere centraliseret infrastruktur til yderligere behandling, og etablering af en passende kontrolordning. De foretrækker et fællesskabsinstrument, fordi det vil give medlemsstaterne tilstrækkeligt spillerum til at etablere foranstaltninger i forbindelse med den praktiske håndtering af udrangerede køretøjer og desuden indfører ensartede betingelser i det indre marked, så konkurrenceforvridning og eksport af udrangerede køretøjer til stater med lavere miljøstandarder kan minimeres.

23. Virksomhederne i stålskrotsektoren er af den opfattelse, at forslaget vil give bedre genvindingsmuligheder, og forholder sig derfor positivt til det.
24. Der er også modtaget positive reaktioner fra virksomhederne i motor- og reparationsbranchen, som forventer positiv virkning af forslaget på beskæftigelse, investeringer og konkurrence. Ifølge Den Europæiske Faglige Organisation af Forhandlere og Reparatører vil små og mellemstore virksomheder ikke nødvendigvis blive ugunstigere stillet, da de krævede investeringer er af en størrelsesorden, som de fleste mindre virksomheder har råd til.
25. Sammenslutningen af europæiske bilfabrikanter og forskellige organisationer knyttet til materialeproduktion anser det ikke for nødvendigt med fællesskabslovgivning for udrangerede køretøjer, hvad der hovedsagelig begrundes med, at miljøtruslen fra udrangerede køretøjers ikke kræver indgreb fra lovgiverne, og at problemerne kan imødegås mere effektivt ved at overlade initiativet til den private sektor. De er skeptiske over for opstilling af obligatoriske mål og opsplnitning af dem på genbrug, genanvendelse og genvinding. I begrundelsen er der gjort rede for, hvorfor Kommissionen ikke kan gå med til en sådan strategi. Desuden har enkelte køretøjsproducenter indrømmet, at der er fordele forbundet med forslaget.
26. Motorcykelproducenterne og sammenslutningen af europæiske motorcyklister er imod, at to- og trehjulede køretøjer tages med i forslagets anvendelsesområde, bl.a. fordi de ikke var med i projektgruppen om prioriterede affaldsstrømme, fordi sådanne køretøjer giver anledning til en begrænset mængde affald, både hvad angår vægt og volumen (to tredjedele af køretøjerne er under 50 cc), og fordi der er betydelige forskelle i forhold til firehjulede køretøjer, hvad angår producenternes størrelse, produktets økonomi og distributionsnettets udformning. Disse køretøjer er imidlertid undtaget fra bestemmelserne i artikel 4 og 7.
27. Nogle af de nationale sammenslutninger af små og mellemstore genvindingsvirksomheder har givet udtryk for fuld støtte til oprettelse af et europæisk system for forvaltning af udrangerede køretøjer efter den nederlandske model og således også forslaget. Den europæiske sammenslutning af håndværksvirksomheder og små og mellemstore virksomheder har rejst det generelle spørgsmål om, hvilke økonomiske og administrative byrder nogle af forslagets bestemmelser kan pålægge dem. Der er ovenfor gjort rede for, hvorfor disse byrder ikke skulle blive større end fordelene ved forslaget.

28. Endelig er der udtrykt støtte til forslaget fra andelssektoren, der ser aktiviteterne i forbindelse med genvinding og genanvendelse af udrangerede køretøjer som en mulighed for at skabe nye job og placere mindre gunstigt stillede arbejdstagere i varige job.

ISSN 0254-1459

KOM(97) 358 endelig udg.

DOKUMENTER

DA

14 07

Katalognummer: CB-CO-97-360-DA-C

ISBN 92-78-22705-6

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer
L-2986 Luxembourg