



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 28.04.1999
KOM(1999)176 endelig udg.

97/0194 (SYN)

Ændret forslag til

RÅDETS DIREKTIV

om udrangerede køretøjer

(forelagt af Kommissionen i henhold til artikel 189 A,
stk. 2, i EF-traktaten)

BEGRUNDELSE

I henhold til artikel 189 A, stk. 2, i EF-traktaten forelægger Kommissionen et ændret forslag til rådsdirektiv om udrangerede køretøjer. Der er deri taget højde for en række ændringsforslag, som Europa-Parlamentet har vedtaget på samlingen 8.-12. februar 1999.

På samlingen vedtoges 43 af de 61 fremsatte ændringsforslag. Kommissionen kan i princippet acceptere ændringsforslag nr. 3 (2. del), 6, 11 (2. del), 12, 16, 17 (1. del), 24, 28, 29, 32, 36 (1. og 3. del), 37, 38, 40, 41, 43 og 44 (delvis). Der gøres i det følgende rede for Kommissionen holdning til ændringsforslagene.

Ændringsforslag nr. 1-7 og 9-12 vedrører nye betragtninger, mens ændringsforslag nr. 13-18, 20, 22-45 og 56 vedrører artiklerne og bilaget.

Efter Kommissionens opfattelse passer ændringsforslag nr. 1, som det er formuleret, ikke ind i forslaget. Ændringsforslag nr. 2 vedrører især, hvilke kvalifikationer arbejdstagerne i behandlingsvirksomheder har, og ligger derfor uden for direktivets område.

Af ændringsforslag nr. 3 kan Kommissionen kun acceptere anden del, som tydeliggør direktivets anvendelsesområde ved at henvise til definitionen i bilag II, afsnit A, i direktiv 70/156/EØF med senere ændringer. Kommissionen kan også acceptere ændringsforslag nr. 17 (første del), som præciserer, at direktivet finder anvendelse, uanset hvordan køretøjet er blevet vedligeholdt eller repareret i sin levetid, så længe reservedelene opfylder den relevante lovgivning. Kommissionen finder det derimod unødvendigt at udvide anvendelsesområdet til også at omfatte reservedele (ændringsforslag nr. 3, første del, og 22), eftersom sådanne komponenter rent faktisk under alle omstændigheder bliver omfattet af den infrastruktur, der skal etableres ifølge direktivet.

Kommissionen finder, at direktivet bør omfatte M₁- og N₁-køretøjer som defineret i bilag II, afsnit A, i direktiv 70/156/EØF med senere ændringer og kan derfor ikke acceptere ændringsforslag nr. 4, 5, 9, 10 og 18. Og for så vidt angår ændringsforslag nr. 5, 9, 10 og 18, har Kommissionen allerede i sit oprindelige forslag en bestemmelse om, at to- og trehjulede køretøjer ikke er omfattet af artikel 4 og 7, og kan derfor ikke se noget behov for yderligere fravigelser.

Ændringsforslag nr. 14 og 17 (anden del) kan Kommissionen ikke acceptere, eftersom "historiske" køretøjer, der skal stå på museum, ikke er omfattet af forslaget, da de ikke kommer ind under definitionen af affald.

Ændringsforslag nr. 6 anfører, hvor stor en mængde affald udrangerede køretøjer giver anledning til, og kan accepteres.

Ændringsforslag nr. 7, 20, 27, 30, 45 og 56 omhandler begrænsninger for indholdet af bly, kviksølv, hexavalent chrom og cadmium i fabriksnye køretøjer. Kommissionen har foreslået, at sådanne tungmetaller, der findes i køretøjer, der markedsføres efter 2003, separeres inden shredding og hverken sendes til forbrænding eller losseplads. Ændringsforslag nr. 20 følger en tilsvarende linje, men pålægger forpligtelsen til at fjerne stoffet fra 2001 og kun for kviksølv, mens deponering af bly, cadmium og

hexavalent chrom på losseplads forbydes. Kommissionen har den opfattelse, at det vil være vanskeligt at gennemføre sådanne regler for køretøjer, der ikke er konstrueret med demontering for øje, og kan derfor ikke acceptere dette ændringsforslag. Af samme grund kan Kommissionen ikke acceptere ændringsforslag nr. 30 (sidste del). Ydermere indeholder ændringsforslag nr. 56 et forbud mod brug af cadmium efter 2005 og tillader kun brug af bly, kviksølv og hexavalent chrom til de formål, der er opregnet i bilaget til direktivet (se ændringsforslag nr. 45), og inden for de i samme bilag anførte begrænsninger. Kommissionen er skeptisk over for både princippet og antallet af fravigelser og kan derfor ikke acceptere de ændringsforslag, der vedrører artikel 4, stk. 2.

Når ændringsforslag nr. 20 og 45 ikke kan accepteres, kan ændringsforslag nr. 27, der ændrer bilagets titel til "Bilag I", heller ikke accepteres.

Ændringsforslag nr. 12 ændrer "behandlingsvirksomhederne" til "de af myndighederne godkendte behandlingsvirksomheder" og "demonteringshåndbøger" til "alle nødvendige demonteringsoplysninger". Kommissionen kan acceptere disse formålstjenlige ændringer til det oprindelige forslag. Kommissionen kan med samme begrundelse acceptere ændringsforslag nr. 16, 37 og 38.

Kommissionen kan ikke acceptere ændringsforslag nr. 13, da forebyggelse af produktion af affald fra køretøjer og miljømæssigt forsvarlig behandling, genbrug og genanvendelse allerede har til formål at mindske diffus forurening af miljøet.

Ændringsforslag nr. 15 erstatter definitionen af "genanvendelse" med definitionen i direktiv 94/62/EF om emballage og emballageaffald. Grunden til, at Kommissionen oprindeligt foreslog en anden definition af "genanvendelse" end i direktiv 94/62/EF er, at det er nødvendigt at tydeliggøre, at brug af brændsel, der er fremstillet ved kemisk genvinding af plastkomponenter, ikke anses for genanvendelse. Kommissionen fortolker ganske vist også definitionen i direktiv 94/62/EF således, men formuleringen er ikke så klar, at man kan udelukke afvigende fortolkninger. Kommissionen står derfor fast på sit synspunkt og kan ikke acceptere ændringsforslag nr. 15.

Ændringsforslag nr. 23 tilføjer udtrykket "eller til fabrikanter" til artikel 5, stk. 2. Efter Kommissionens opfattelse skal udrangerede køretøjer sendes til behandlingsvirksomheder, så ændringsforslaget kan ikke accepteres. Det står fabrikanterne frit for at oprette behandlingsvirksomheder, så ændringen er overflødig. Kommissionen anser det derimod for formålstjenligt at tilføje udtrykket "indsamlingssted" i artikel 5, stk. 3, og kan acceptere ændringsforslag nr. 24 (første to dele). Tredje del af ændringsforslag nr. 24 kan ligeledes accepteres, eftersom midlertidig afmelding under forudsætning af miljørigtig oplagring er i overensstemmelse med forslaget formål.

Ændringsforslag nr. 25 ændrer i væsentlig grad indholdet i artikel 5, stk. 4, idet det sikres, at køretøjer kan bortskaffes uden udgift for den sidste indehaver/ejer, men ansvaret for udgifterne hertil ligger ikke længere hos fabrikanterne. Da producentansvar er et centralt element i forslaget, kan Kommissionen ikke acceptere dette ændringsforslag. Af ændringsforslag nr. 11 kan Kommissionen acceptere den del, der tilføjer ordet "eventuelt" i udtrykket "køretøjer, der har negativ markedsværdi".

Ifølge ændringsforslag nr. 26 skal Kommissionen hvert tredje år forelægge en beretning om markedsforvridning samt brancherne for demontering, shredding, genindvinding og genanvendelse. Der er i traktaten regler, der beskytter mod konkurrenceforvridning. Desuden finder Kommissionen, at sådanne beretninger ikke falder inden for det foreliggende forslags anvendelsesområde. Ændringsforslag nr. 26 kan derfor ikke accepteres.

Ændringsforslag nr. 43 ændrer tidspunktet for anvendelse af artikel 5, stk. 4. Denne ændring anses for formålstjenlig og accepteres derfor.

Ændringsforslag nr. 28 fastsætter, at alle virksomheder, der tager udrangerede køretøjer tilbage, herunder indsamlingssteder, skal være officielt registreret hos de kompetente myndigheder og tillige opfylde de forpligtelser, der gælder for behandlingsvirksomheder i henhold til artikel 9 og 10 i direktiv 75/442/EØF om affald. Denne tilføjelse anses for at være i overensstemmelse med forslagets mål og kan accepteres. Ændringsforslag nr. 29 indebærer, at forpligtelserne i artikel 6, stk. 3, også skal gælde for indsamlingssteder, der udfører behandlingsprocesser. Også dette ændringsforslag kan accepteres.

Ændringsforslag nr. 31 kræver, at stripning og oplagring skal finde sted efter godkendte procedurer og på en sådan måde, at køretøjernes komponenter er egnet til først og fremmest genbrug, dernæst genindvinding. Denne ændring kan ikke accepteres, da det ikke er klart, hvad der konkret skal forstås ved "godkendte procedurer". Desuden afspejler den oprindelige tekst bedre princippernes rangfølge (dvs. først genbrug, så genvinding og dernæst genanvendelse). Kommissionen anser de to første dele af ændringsforslag nr. 30 for overflødige.

Ændringsforslag nr. 32 tilføjer, at "miljøkravene, navnlig med hensyn til emission af udstødningsgas og støj" skal være opfyldt ud over sikkerhedskravene, når affaldsbehandlingsprincippernes rangfølge anvendes på udrangerede køretøjer. Endvidere er materialeproducenter forpligtet til at stille de nødvendige oplysninger om demontering, oplagring og afprøvning af dele til rådighed for behandlingsvirksomhederne. Sådanne krav er i overensstemmelse med forslagets mål, hvorfor ændringsforslag nr. 32 kan accepteres.

Ifølge ændringsforslag nr. 33 skal Kommissionen træffe foranstaltninger til at sikre, at genbrug af komponenter fra udrangerede køretøjer hverken er til fare for sikkerhed eller miljø. Det falder ikke ind under forslagets anvendelsesområde, og Kommissionen kan ikke acceptere det.

Kommissionen kan ikke acceptere ændringsforslag nr. 34, hvorefter genanvendelsesmålene i artikel 7, stk. 2, skal udgå. Desuden indebærer dette ændringsforslag forskellige mål, alt efter hvilket år køretøjet er typegodkendt i. Kommissionen foretrækker sit eget oprindelige forslag.

Ændringsforslag nr. 35 kræver, at Kommissionen skal basere sit fremtidige forslag om kvantitative mål for tiden efter 2015 på traktatens artikel 130 S, stk. 1. Da et forslags retsgrundlag først kan fastlægges, når dets indhold er kendt, kan dette ændringsforslag ikke accepteres.

Kommissionen kan acceptere de dele af ændringsforslag nr. 36, som omhandler producenternes ansvar, og anførelse af Rådet i forbindelse med direktiv 70/156/EØF med senere ændringer. Kommissionen kan ikke acceptere passagen "skal industrien allerede nu igangsætte denne udvikling", da et direktiv kun kan være rettet til medlemsstaterne.

Ændringsforslag nr. 39 pålægger medlemsstaterne, under Kommissionens kontrol, at etablere "en ordning, der skal tilskynde til og koordinere initiativer, og som skal sikre, at samtlige foranstaltninger overvåges og indberettes". En sådan ordnings art, målsætninger og nytte er ikke klar, så Kommissionen kan ikke acceptere dette ændringsforslag.

Ændringsforslag nr. 40 er en mindre omformulering af artikel 9, stk. 2, med tilføjelse af ordet "ophuggere" til producenter og kan accepteres.

Med ændringsforslag nr. 41 bliver datoen for direktivets efterkommelse 30. juni 2001 i stedet for 31. marts 1999. Dette kan accepteres.

Ændringsforslag nr. 42 giver medlemsstaterne mulighed for at gennemføre artikel 5, stk. 1, ved hjælp af aftaler med de pågældende virksomheder. Selv om det kræves, at aftalerne skal "kontrolleres af Kommissionen og anmeldes", er det ikke fastsat, hvilke krav sådanne aftaler skal opfylde. Dertil kommer, at der i artikel 5, stk. 1, er tale om en retlig forpligtelse, som efter Kommissionens opfattelse kun kan efterkommes ved lovgivning.

Ændringsforslag nr. 44 rummer en række formålstjenlige tekniske tilføjelser og kan accepteres, bortset fra punkt 2.c og de to sidste led under punkt 2.b.

Ændret forslag til

RÅDETS DIREKTIV

om udrangerede køretøjer

OPRINDELIGT FORSLAG

ÆNDRET FORSLAG

Betragtning nr. 6

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

direktivet bør finde anvendelse på køretøjer og udrangerede køretøjer, herunder disses komponenter og materialer, under behørigt hensyn til sikkerhed, luftforurening og støjbegrænsning; direktivet anvendes kun på køretøjer og udrangerede køretøjer af klasse M₁ og N₁, som defineret i bilag II, afsnit A, i direktiv 70/156/EØF, og på to- og trehjulede motordrevne køretøjer;

Betragtning nr. 7a (ny)

udrangerede køretøjer medfører inden for Fællesskabet årligt 8-9 mio. ton affald, som bør forvaltes korrekt;

Betragtning nr. 16

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;

den sidste ejer og/eller indehaver bør ikke påtvinges omkostningerne ved at udrangere et køretøj, der eventuelt 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;

Betragtning nr. 21

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;

for at lette demontering og genanvendelse af udrangerede køretøjer bør køretøjsfabrikanterne stille alle nødvendige demonteringsoplysninger til rådighed for de af myndighederne godkendte behandlingsvirksomheder; køretøjsfabrikanter og materialeproducenter bør anvende samme kodningsstandarder for komponenter og materialer; til dette formål bør udarbejdelse af europæiske standarder fremmes, når det er hensigtsmæssigt;

Artikel 2, nr. 12a (nyt)

"Demonteringsoplysninger", alle informationer, der er nødvendige til korrekt og miljøvenlig behandling af et udrangeret køretøj. De stilles af køretøjsfabrikanter og underleverandører til rådighed for de af myndighederne godkendte behandlingsvirksomheder i form af håndbøger eller i elektronisk form (f.eks. cd-rom eller online).

Artikel 3, stk. 1

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

Dette direktiv finder anvendelse på køretøjer og udrangerede køretøjer, herunder deres komponenter og materialer. Dette gælder, uanset hvordan køretøjet er blevet vedligeholdt og repareret i sin levetid, og uden hensyntagen til, om køretøjet er udstyret med komponenter, som er leveret af fabrikanten, eller med andre dele, som er monteret som reservedele eller ekstraudstyr i overensstemmelse med relevant fællesskabslovgivning eller national lovgivning.

Artikel 5, stk. 3

Medlemsstaterne opretter en ordning, hvorefter køretøjet kun kan afmeldes

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.

mod forevisning af en skrotningsattest. En sådan attest udstedes til indehaveren og/eller ejeren, når det udrangerede køretøj afleveres til en behandlingsvirksomhed, et indsamlingssted eller en fabrikant. Skrotningsattester må kun udstedes af behandlingsvirksomheder, indsamlingssteder og fabrikanter, som har opnået tilladelse i henhold til artikel 6.

Der kan gives mulighed for midlertidig afmelding uden udstedelse af en sådan attest, når det godtgøres, at køretøjet er forskriftsmæssigt og miljømæssigt forsvarligt oplagret.

Artikel 6, stk. 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.

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at virksomheder, der tager udrangerede køretøjer tilbage, er officielt registreret hos de kompetente myndigheder, også selv om de ikke foretager nogen behandling (indsamlingssteder). Medlemsstaterne træffer desuden de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at virksomheder og foretagender, som behandler udrangerede køretøjer, godkendes af de kompetente myndigheder i overensstemmelse med artikel 9 og 10 i direktiv 75/442/EØF og regelmæssigt kontrolleres af samme myndigheder i henhold til artikel 13 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 behandling af udrangerede køretøjer, som er omfattet af nærværende direktiv.

Artikel 6, stk. 3, indledningen

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at virksomheder og foretagender, der udfører behandlingsprocesser, opfylder mindst følgende forpligtelser:

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at indsamlingssteder, anlæg og foretagender, der behandler udrangerede køretøjer, opfylder mindst følgende

forpligtelser:

Artikel 7, stk. 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.

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at komponenter, der er egnede til genbrug, genbruges, at komponenter, der ikke kan genbruges, bliver genvundet, og at der gives forrang til genanvendelse, når dette er miljømæssigt rentabelt, uden at kravene til køretøjernes sikkerhed og til miljøet, især hvad udstødningsgasser og støj angår, tilsidesættes.

Komponentproducenter skal stille de nødvendige oplysninger om demontering, oplagring og afprøvning af komponenter til rådighed for de godkendte behandlingsvirksomheder.

Artikel 7, stk. 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.

Da producenterne har ansvaret for, at køretøjerne konstrueres og produceres på en sådan måde, at virksomhederne kan opnå de genbrugs-, genvindings- og genanvendelsesprocenter, der er fastsat i dette direktiv, ændrer Rådet og Europa-Parlamentet på forslag af Kommissionen direktiv 70/156/EØF på en sådan måde, at det er muligt at genbruge/genvinde mindst 85 vægtprocent og genbruge/genanvende 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 udarbejdelse af europæiske standarder for køretøjers egenskaber i henseende til demontering, genvinding og genanvendelse.

Artikel 8, overskriften

Kodningsstandarder/adskilleleshåndbøger

Kodningsstandarder/demonterings-
oplysninger

Artikel 8, stk. 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.

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at producenterne pr. 31. december 1999 udleverer demonteringsoplysninger, 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, stk. 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.

Medlemsstaterne offentliggør oplysninger om den genbrugs-, genanvendelses- og genvindingsprocent, de har nået for deres køretøjer i det foregående år. Sådanne oplysninger indhentes fra producenter og ophuggere, kontrolleres af medlemsstaterne og stilles til rådighed for potentielle købere af køretøjer.

Artikel 11, stk. 1, første afsnit

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.

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 30. juni 2001. De underretter straks Kommissionen herom.

Artikel 13, andet afsnit

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

Udgår.

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-olieudskiller
- 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-olieudskiller
- Passende lager for afmonterede reservedele, herunder impermeabelt areal til oplagring af olieforurenede reservedele

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-olieudskiller
- Udstyr til behandling af afløbsvand, herunder regnvand, i overensstemmelse med gældende sundheds- og miljøbestemmelser, især behandling af afstrømmende vand fra ikke-overdækkede arealer ved udskilning af lette væsker

1a) Inden udrangerede køretøjer tømmes for væsker og demonteres, skal de oplagres på en sådan måde, at udslip af væsker og beskadigelse af dele, der indeholder væsker (f.eks. bremserør og bundkar), og afmonterbare dele forhindres.

2) Arealer til behandlingsanlæg:

- Impermeable overflader af de pågældende arealer udstyret med afløbsopsamling, bundfældningskar og renser-olieudskiller
- Passende lager for afmonterede reservedele, herunder impermeabelt areal til oplagring af olieforurenede reservedele

- Passende beholdere til oplagring af akkumulatorer (med elektrolyt-neutralisering 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
- Passende beholdere til oplagring af akkumulatorer (med elektrolyt-neutralisering på stedet eller eksternt), oliefiltre, kondensatorer indeholdende PCB/PCT samt andre potentielt miljøfarlige komponenter
- 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, især behandling af afstrømmende vand fra ikke-overdækkede arealer ved udskilning af lette væsker

2a) Behandling, hvorved forurenende stoffer fjernes fra udrangerede køretøjer:

- * Fjernelse af batteri og væskebeholdere
- * Fjernelse af pyrotekniske komponenter (f.eks. airbags)
- * Fjernelse og separat opsamling og oplagring af brændstof, motorolie, gearolie, transmissionsolie, hydraulikolie, kølevæske, frostvæske, bremsevæske, batterisyre og væsker fra klimaanlæg

2b) Behandling, som fremmer
genvinding:

* Fjernelse af katalysator

* Fjernelse af metaldele, der indeholder
kobber, aluminium og magnesium,
dersom disse metaller ikke skilles fra
i den efterfølgende shredder-proces

* Fjernelse af dæk og større plastdele
(især kofangere, instrumentbræt og
brændstoftank)